Ville de Cinqueux

Etude de circulation et de sécurité routière
sur la commune de Cinqueux

Avril 2020

Ingénierie Sécurité Routière

Contexte et objet de l'étude

Contexte de l'étude

La ville de Cinqueux est traversée par la RD29 qui relie Liancourt à Pont-Sainte-Maxence et la RD75 qui relie Sacy-le-Grand à Rieux.

Ces deux routes départementales supportent des trafics pendulaires, liés à des déplacements de travail, avec parfois des vitesses pratiquées jugées élevées par les élus de la commune.

Ces élus souhaitent donc maîtriser les vitesses pratiquées sur ces deux départementales, en réalisant des aménagements modérateurs de vitesse.

Le Conseil Départemental de l'Oise a publié, il y a maintenant quelques années, un Guide d'Aménagement des Routes Départementales de l'Oise.

Ce guide fait le point sur les aménagements de sécurité qui sont recommandés ou possibles, mais également déconseillés ou exclus.

Ces choix sont notamment liés au trafic que supportent ces routes départementales, qui conditionne le niveau de service de voies interurbaines.

L'application des règles fixées par ce guide d'aménagement des routes départementales de l'Oise est donc impérative, notamment pour accéder aux aides que le Département pourrait accorder, dans le cadre des travaux nécessaires.

Objet de l'étude

Dans ce contexte, la présente mission vise à réaliser une étude de sécurité routière et d'aménagement des deux traversées de Cinqueux, pour répondre aux attentes de la commune. Cette étude s'appuie sur un diagnostic complet, basé sur un travail de terrain et des comptages (automatiques et par vidéo).

Les autres voies de la commune seront également regardées avec attention, dans le cadre de cette étude, afin de proposer des aménagements de ces deux RD en cohérence avec les autres voies de la commune, notamment en matière de stationnement.

Les pratiques en matière de stationnement ont été analysées, pour toutes les catégories d'usagers. La vidéo a été utilisée pour repérer ces pratiques de stationnement.

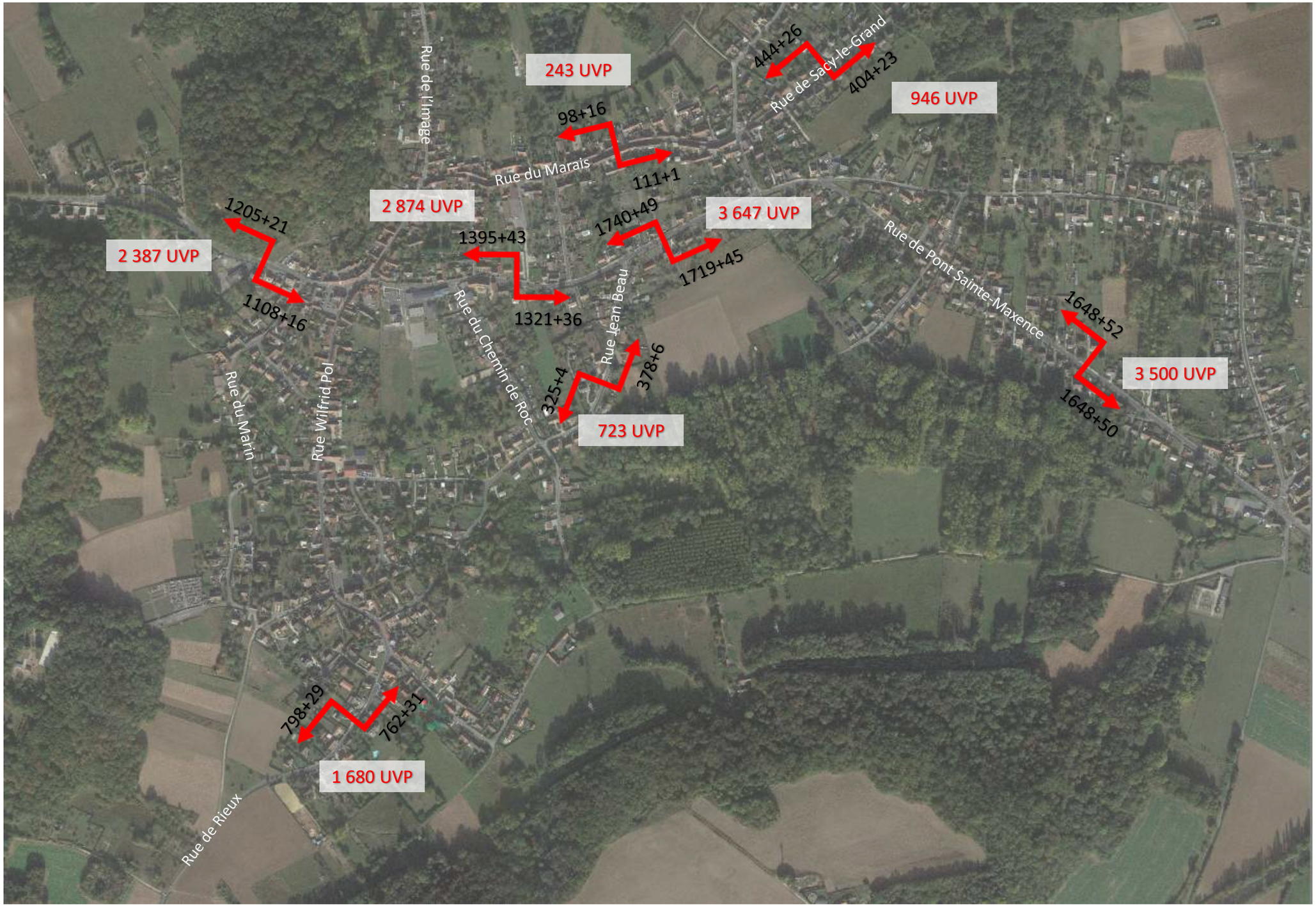
La réflexion porte également sur les espaces publics de la commune et plus globalement sur le fonctionnement des traversées, pour en améliorer le confort et la sécurité d'utilisation par les habitants et les habitués.

Des vidéos ont notamment été réalisées aux heures de pointe du matin et du soir, afin de repérer les traversées piétonnes (lignes de désir des piétons) qui sont indispensables au bon positionnement d'une traversée piétonne sécurisée.

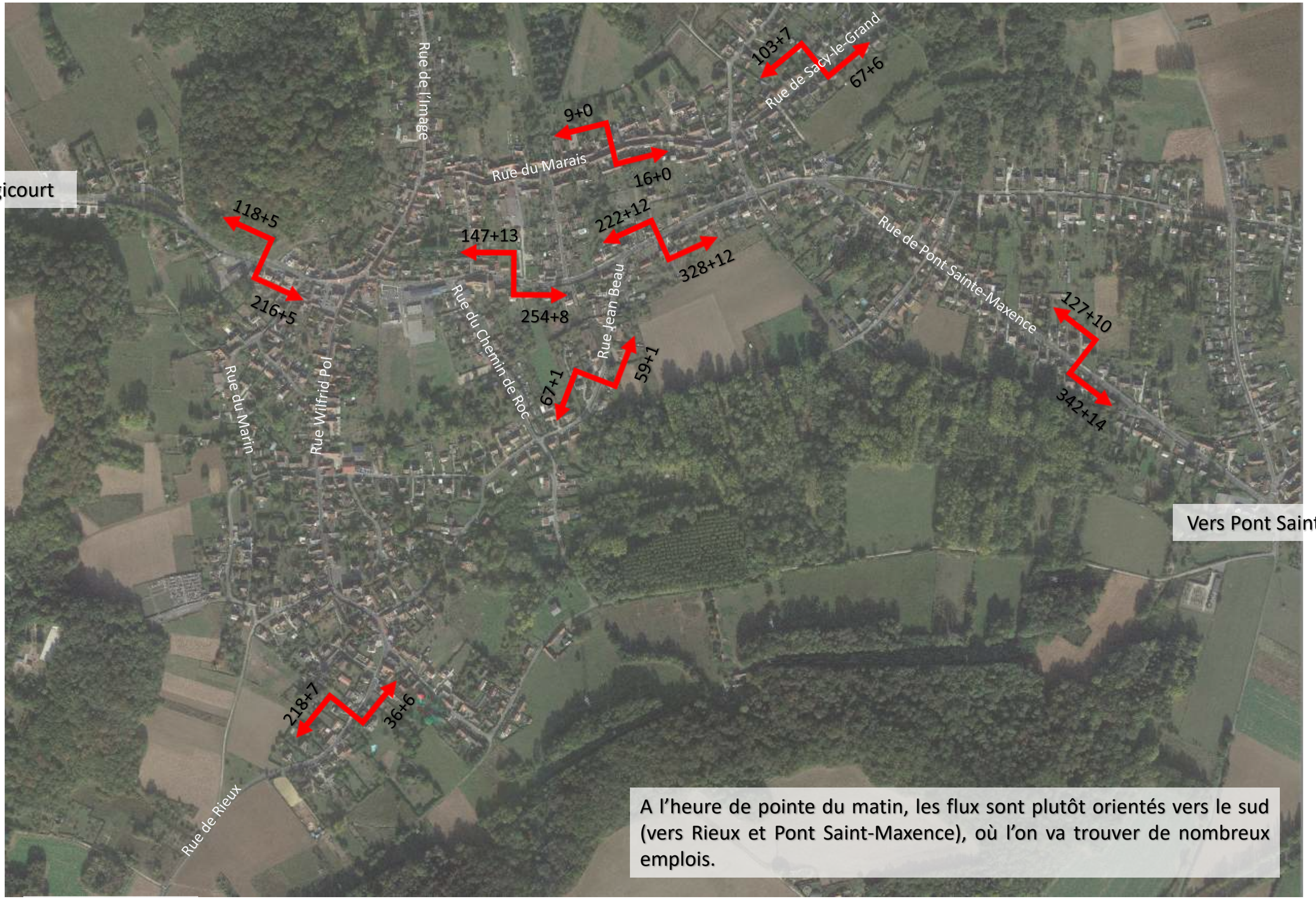
Synthèse des comptages automatiques
(Semaine du 4/02 au 10/02)

Trafics Moyens Journaliers

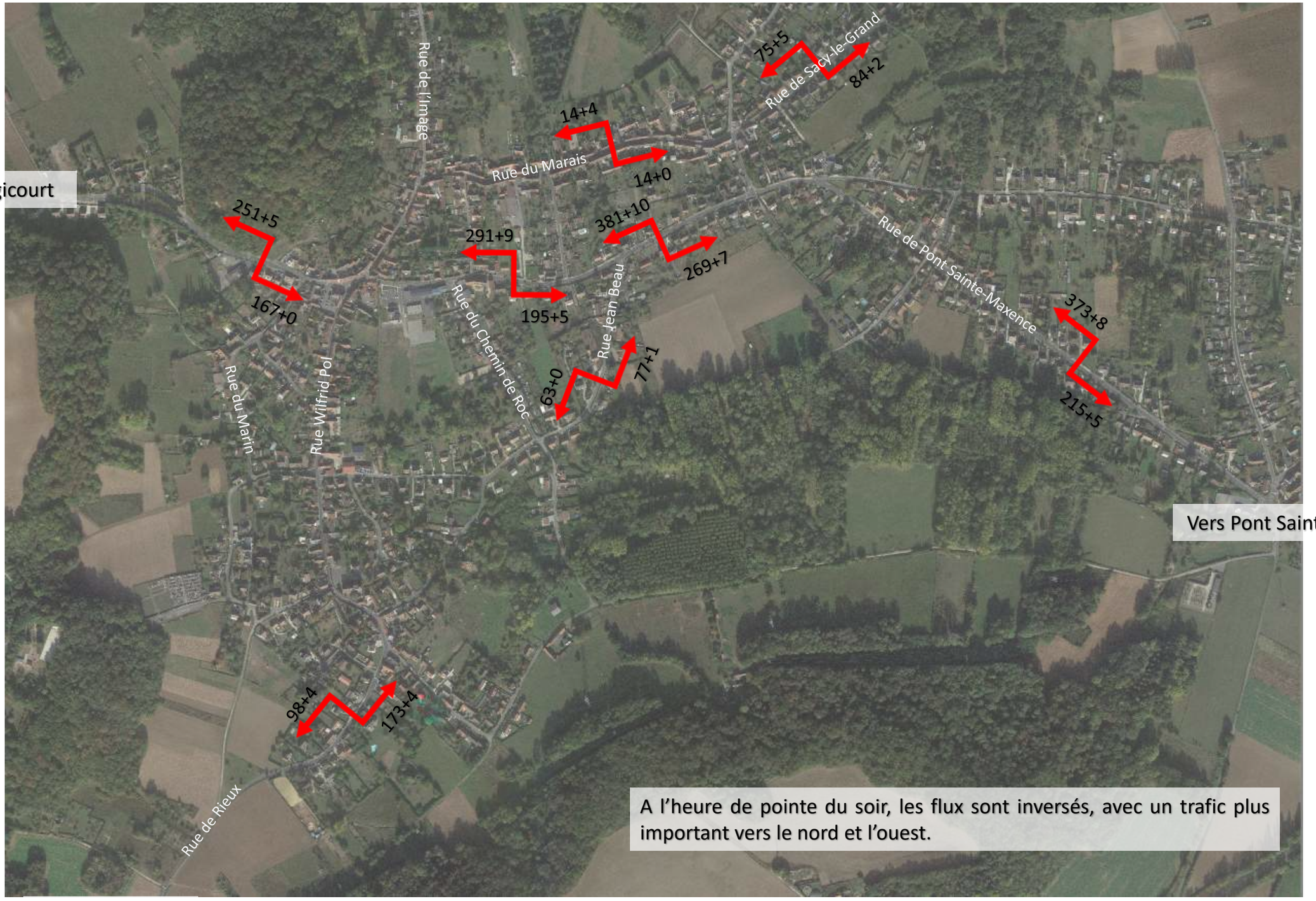
Les chiffres indiqués en noir correspondent au trafic moyen journalier (TMJ), exprimé en nombre de véhicules légers + nombre de véhicules lourds (PL et bus).
On exprime en rouge le total double sens en Unités Véhicules Particuliers selon la règle suivante : 1 VL = 1 UVP, 1 PL ou bus = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP.



Trafic en Heure de Pointe du Matin (7h30 – 9h00)

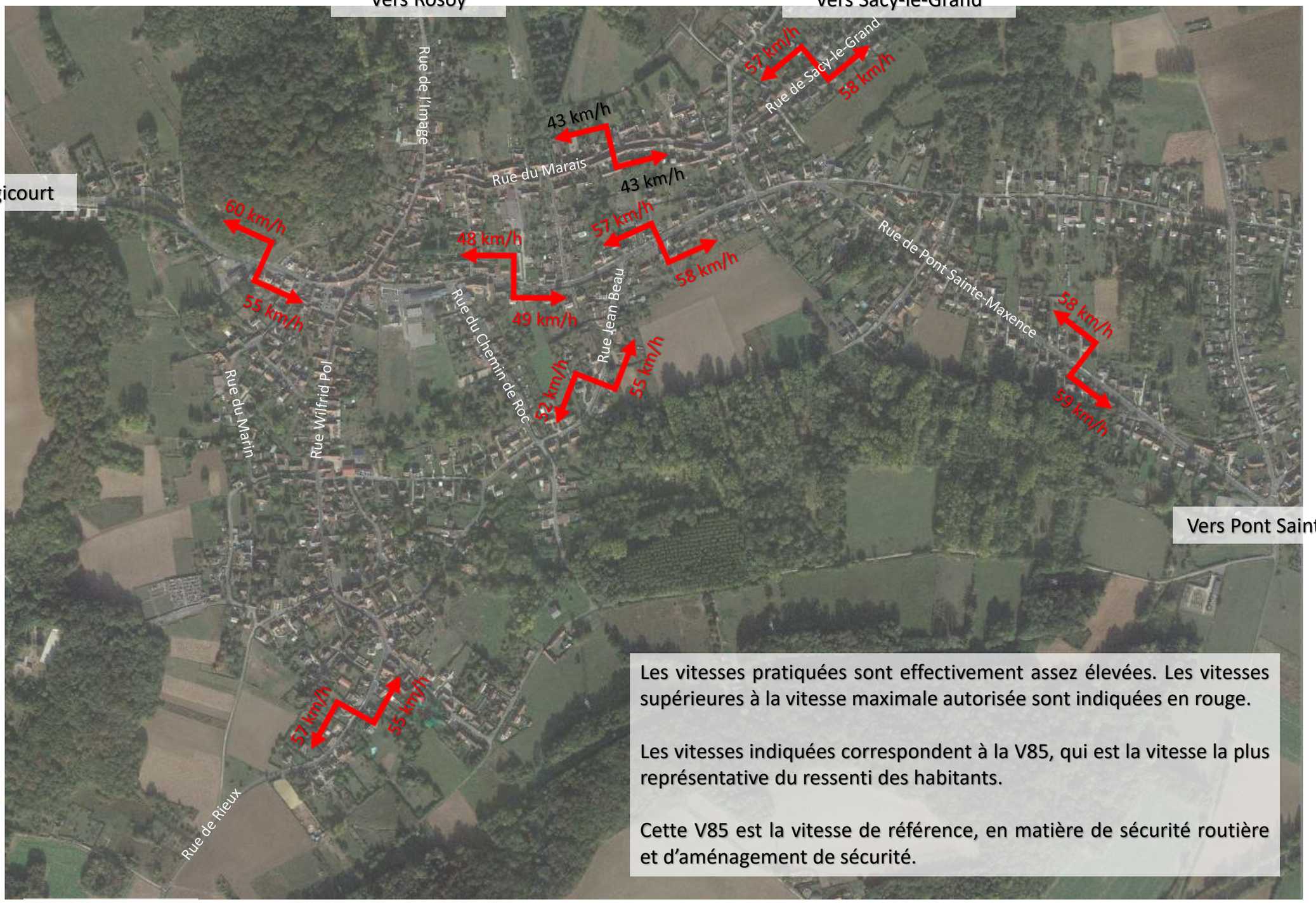


Trafic en Heure de Pointe du Soir (16h30 – 18h00)



Vitesses pratiquées (V85*)

*V85 : vitesse en-dessous de laquelle roulent 85% des usagers



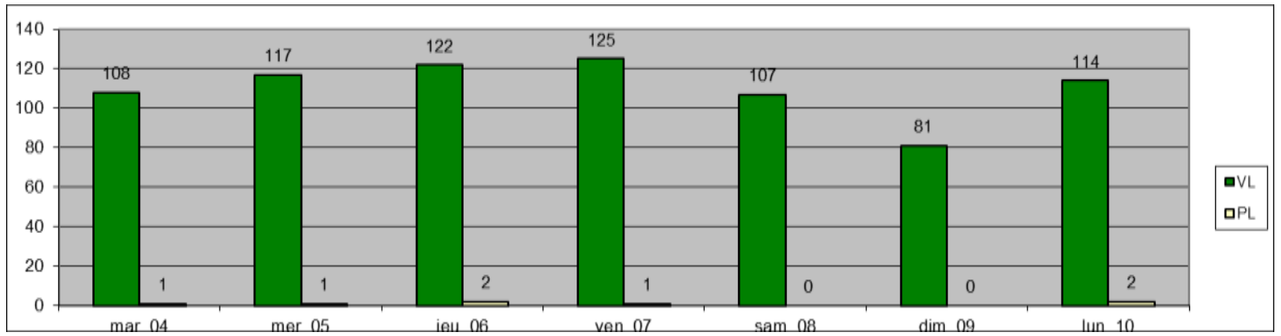
Les vitesses pratiquées sont effectivement assez élevées. Les vitesses supérieures à la vitesse maximale autorisée sont indiquées en rouge.

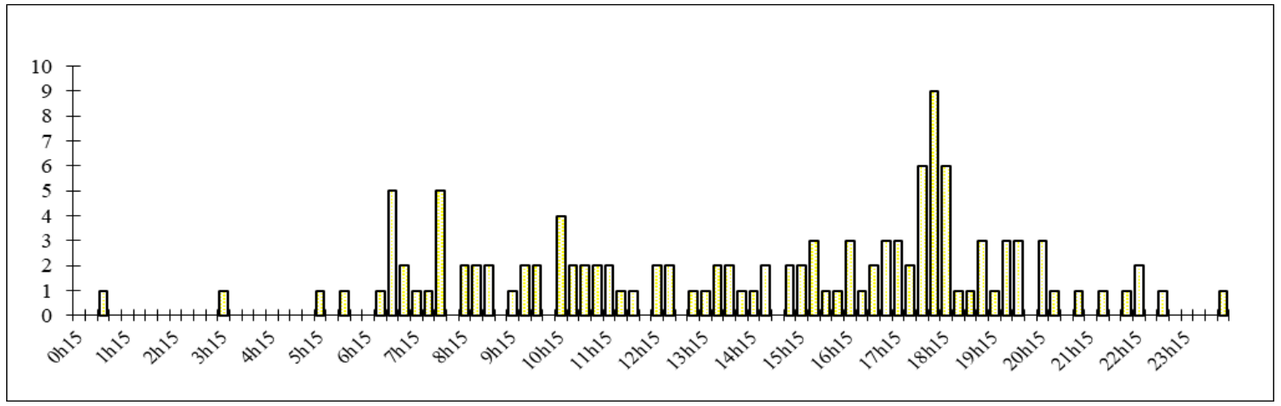
Les vitesses indiquées correspondent à la V85, qui est la vitesse la plus représentative du ressenti des habitants.

Cette V85 est la vitesse de référence, en matière de sécurité routière et d'aménagement de sécurité.

Détails des comptages et mesures des vitesses

Rue du Marais – Vers la Rue de Sacy-le-Grand





	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
mar. 04	0	0	1	0	26	0	61	1	17	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mer. 05	2	0	0	1	22	0	62	0	29	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
jeu. 06	2	0	3	0	26	1	58	1	32	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ven. 07	0	0	1	0	34	0	68	1	20	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sam. 08	1	0	3	0	19	0	65	0	18	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dim. 09	0	0	2	0	15	0	48	0	15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
lun. 10	1	0	3	0	28	1	59	1	22	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Le graphe du haut montre les trafics journaliers, pour les véhicules légers (en vert) et pour les véhicules lourds (en jaune) qui peuvent être des cars ou des camions.

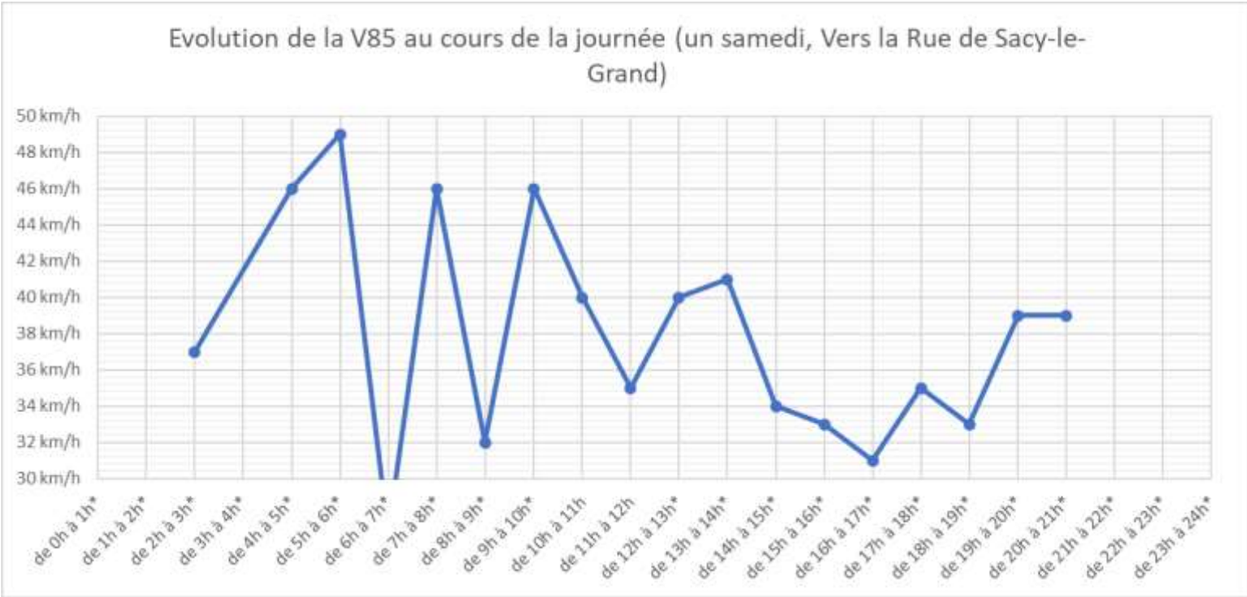
Le second graphe montre les trafics par quart d'heure, cette rue est très peu utilisée.

Le troisième graphique montre les vitesses pratiquées, par tranche de 10 km/h. La colonne 50 correspond aux usagers roulant entre 40 et 50 km/h. La colonne 60, à ceux roulant entre 50 et 60 km/h et ainsi de suite.

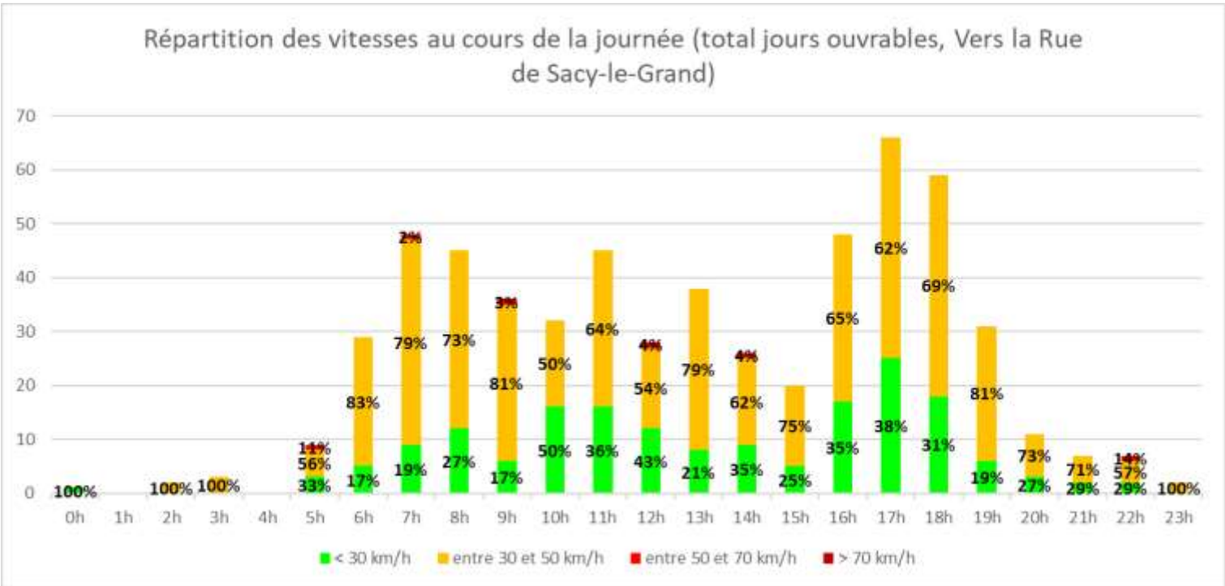
Peu d'infractions dans cette rue très étroite où la vitesse mériterait toutefois d'être limitée à 30 km/h.

Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit

On remarque que la V85 est la plupart du temps en-dessous de la limitation.



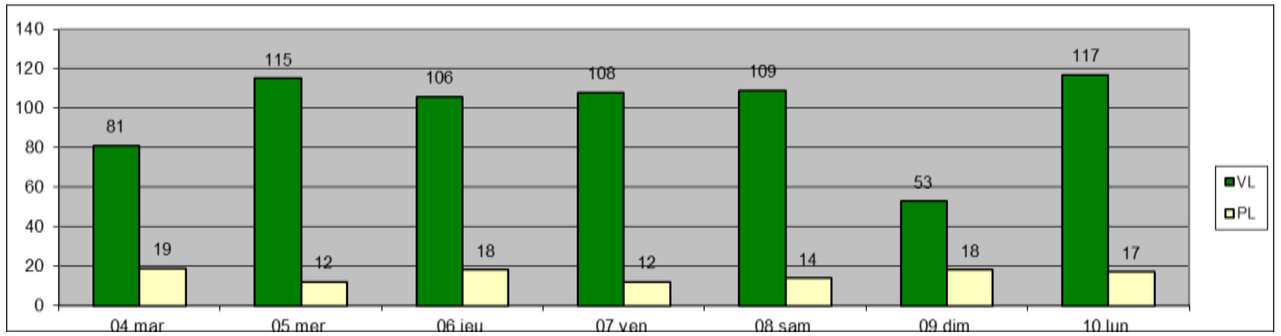
L'enregistrement du samedi confirme le bon comportement des usagers en journée malgré le peu de véhicules passants.

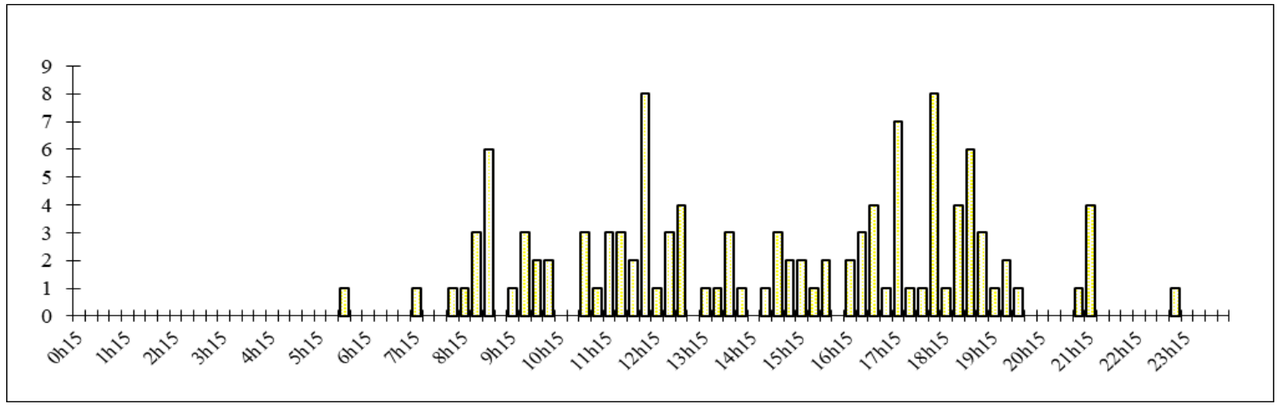


Le taux d'infraction est de maximum 4%, ce qui reste très peu, cela confirme les graphiques précédents.

* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante

Rue du Marais – Vers la Rue de l'Image





	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
04 mar.	0	0	3	1	20	10	39	7	15	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05 mer.	0	0	1	0	27	5	55	6	31	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06 jeu.	0	0	2	0	22	6	62	11	17	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07 ven.	1	0	3	0	18	5	65	7	19	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08 sam.	0	0	4	1	34	5	55	7	15	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09 dim.	0	0	1	1	9	8	28	8	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 lun.	1	0	6	0	31	13	62	3	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

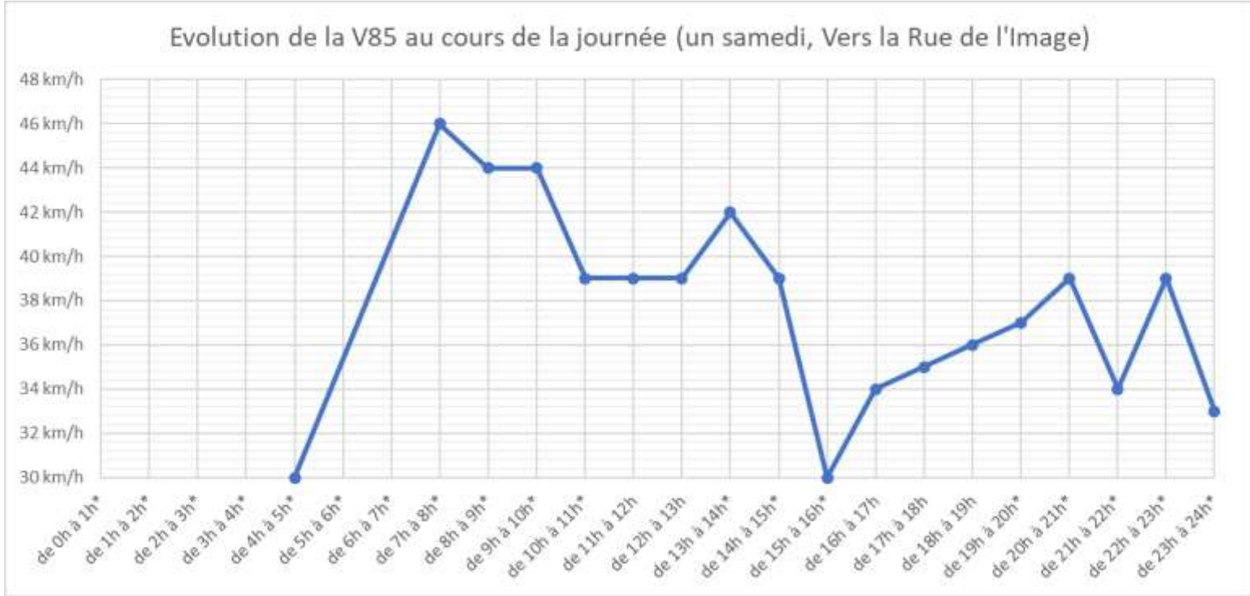
Tout comme dans le sens inverse, il y a peu de monde.

Le nombre de véhicules lourds est toutefois plus élevé.

Les usagers respectent la limitation à 50 km/h.

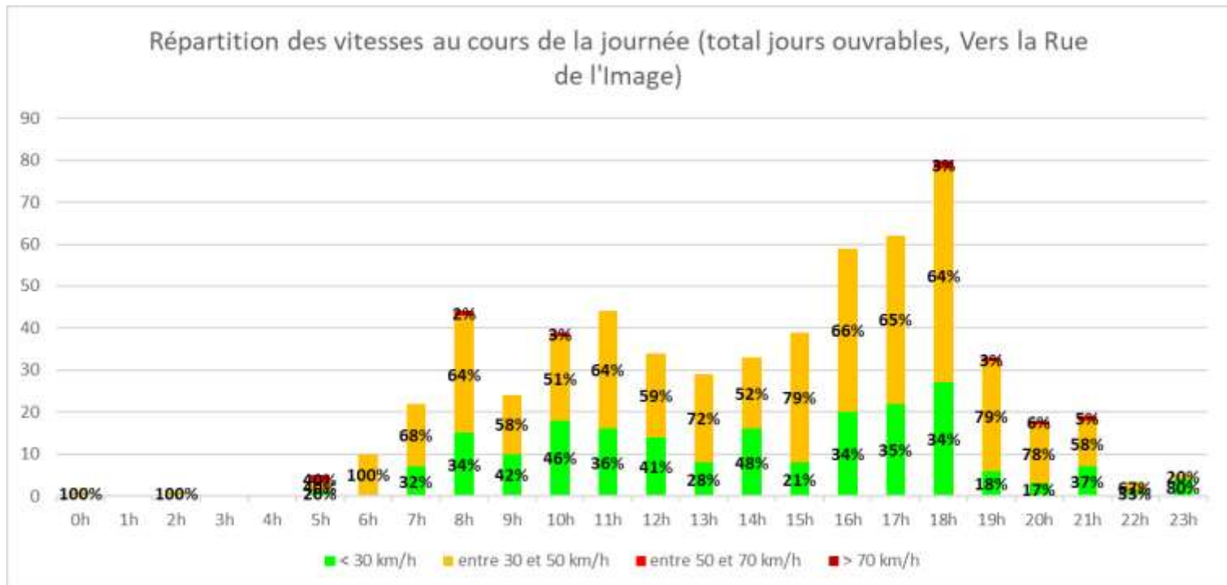
Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit

En journée, la V85 reste très basse. Ceci peut s'expliquer par l'étroitesse de la rue et les véhicules stationnés à cheval sur les trottoirs.



L'enregistrement du samedi confirme le comportement de la semaine.

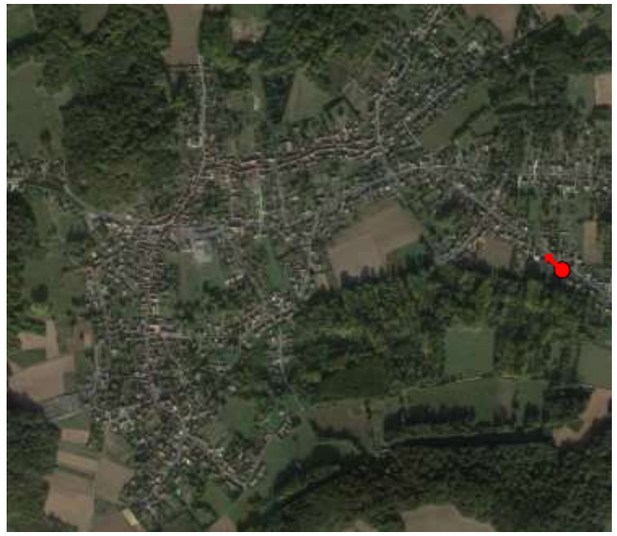
Il y a peu de poids lourds passant dans cette rue étroite.

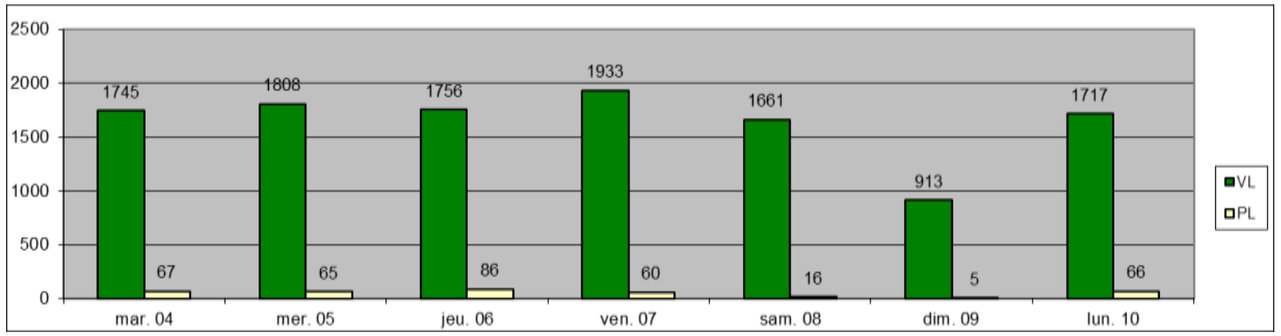


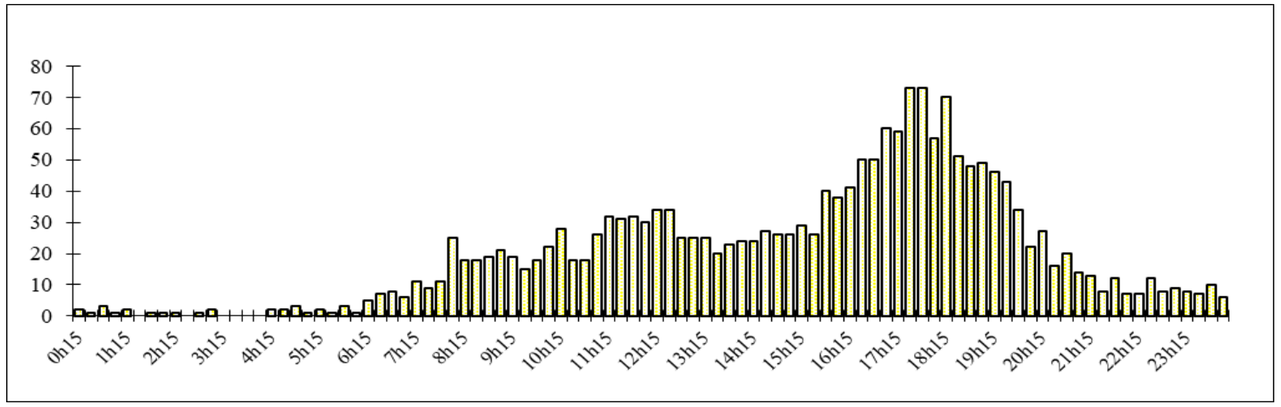
Tout comme dans le sens inverse, le taux d'infraction est presque nul.

* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante

Rue de Pont Sainte-Maxence – Vers Angicourt



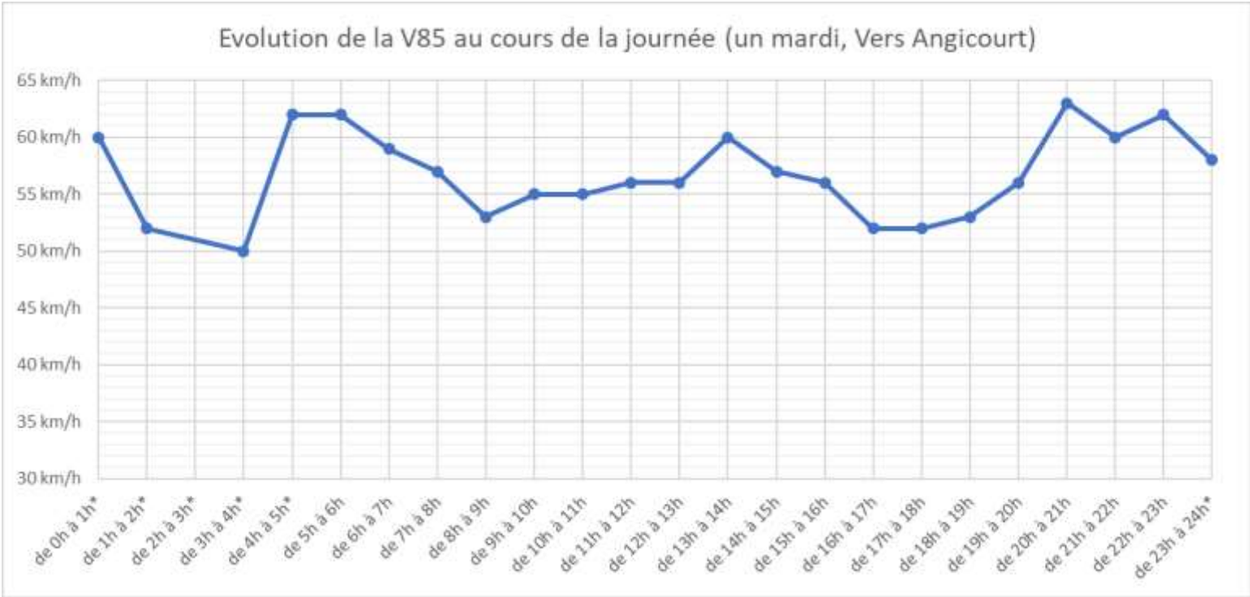




	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
mar. 04	0	0	1	0	6	3	158	7	912	34	529	19	116	4	20	0	3	0	0	0	0	0	0	0
mer. 05	0	0	0	0	11	1	110	5	876	38	618	13	162	8	20	0	6	0	3	0	2	0	0	0
jeu. 06	0	0	0	1	4	0	112	9	885	43	573	26	143	3	32	3	6	1	1	0	0	0	0	0
ven. 07	0	0	0	0	1	2	126	3	914	36	712	16	143	3	30	0	4	0	2	0	1	0	0	0
sam. 08	0	0	1	0	4	1	111	1	877	5	538	9	106	0	19	0	5	0	0	0	0	0	0	0
dim. 09	0	0	1	0	2	0	43	0	380	1	338	3	112	1	31	0	4	0	1	0	1	0	0	0
lun. 10	0	0	0	0	5	1	128	4	846	37	604	18	113	6	20	0	1	0	0	0	0	0	0	0

Le premier graphique montre que la Rue de Pont Sainte-Maxence est assez fréquentée, avec entre 1700VL et 1900VL en semaine.
Il ressort du deuxième graphique un pic de trafic l'après-midi aux alentours de 17h30. Le trafic est homogène le reste de la journée.
Dans cette rue en ligne droite, les usagers accélèrent avec quatre d'entre eux à plus de 100 km/h.

Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit

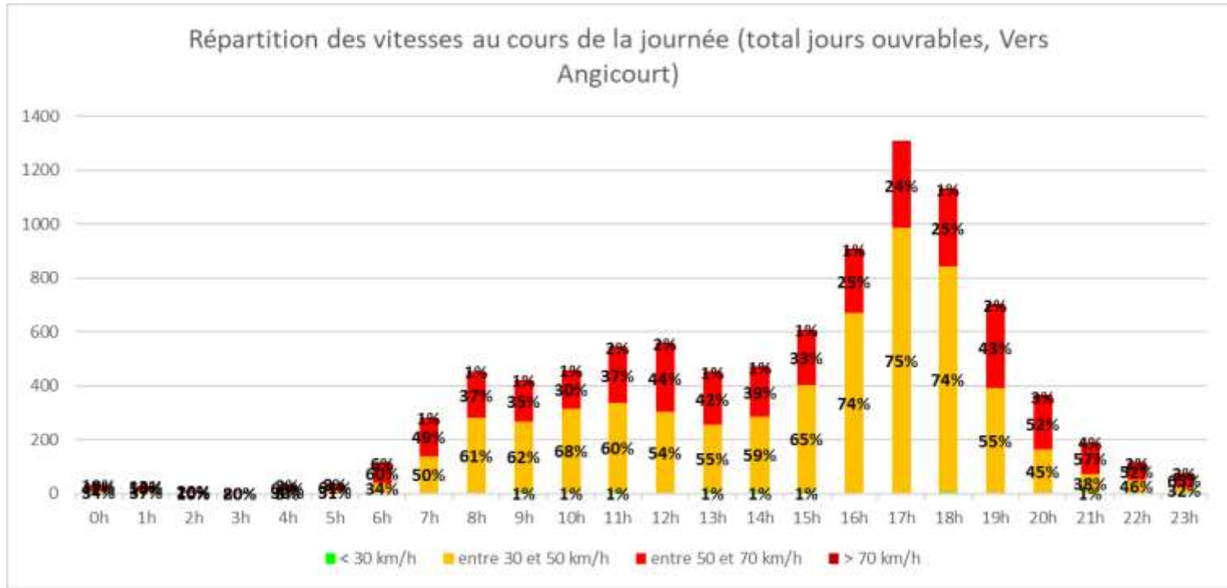


La V85 se situe entre 50 et 65 km/h. Il y a donc beaucoup de véhicules au-dessus de la limitation.

Le week-end la V85 reste toujours au-dessus des 50 km/h. C'est la nuit qu'elle est la plus haute.

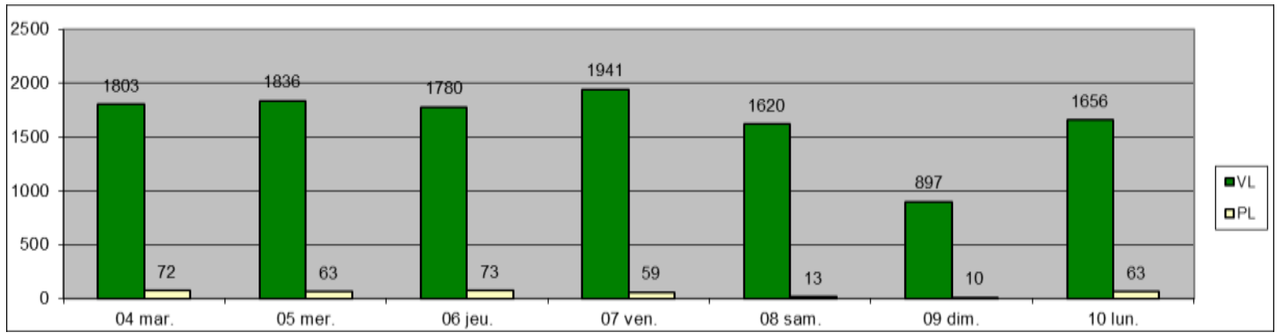
Pour les poids lourds, on voit que la V85 est comprise entre 40 et 60 km/h la journée. La nuit un pic a été enregistré à 65 km/h.

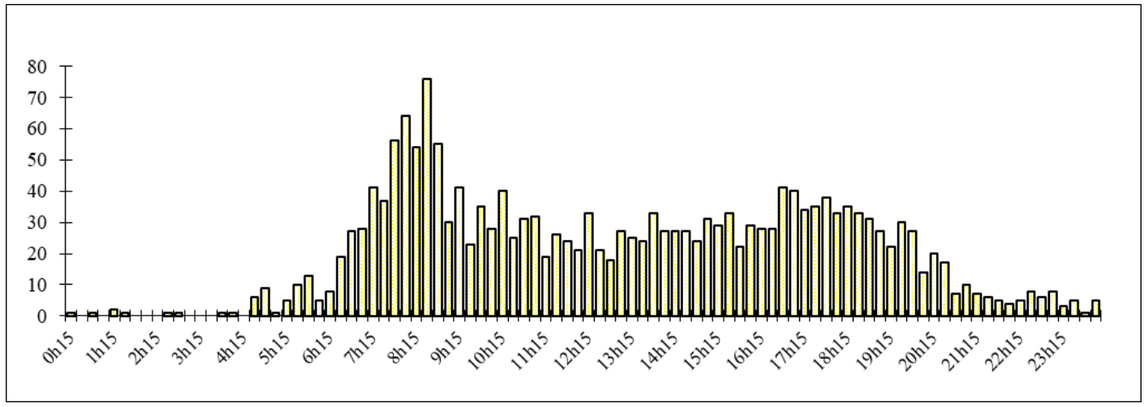
* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante



Sur cette route, le taux d'infraction est fort puisqu'il peut aller jusqu'à 44% en journée et jusqu'à 57% la nuit.

Rue de Pont Sainte-Maxence – Vers Pont Sainte-Maxence

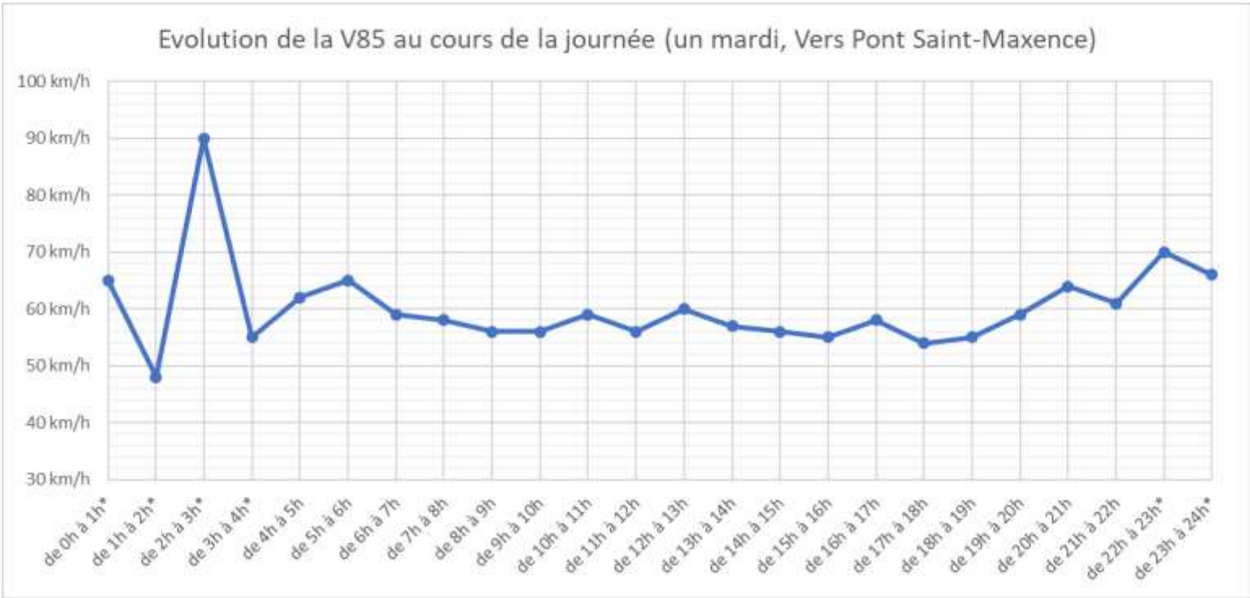




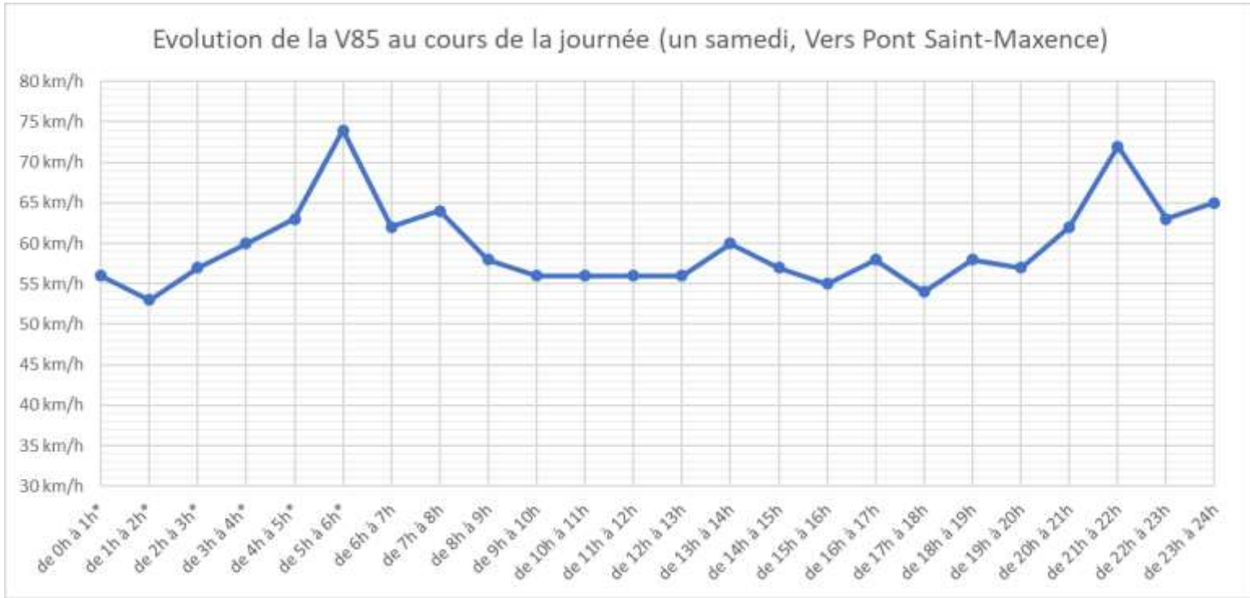
	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
04 mar.	0	0	2	0	8	1	94	8	794	38	713	20	166	3	22	2	2	0	2	0	0	0	0	0
05 mer.	1	0	0	0	8	1	111	6	803	34	685	16	199	6	25	0	2	0	2	0	0	0	0	0
06 jeu.	0	0	0	0	14	0	140	10	685	30	708	29	201	4	29	0	3	0	0	0	0	0	0	0
07 ven.	0	0	1	0	5	1	80	6	759	27	848	21	212	4	33	0	0	0	3	0	0	0	0	0
08 sam.	0	1	1	0	7	0	101	4	707	4	633	4	139	0	27	0	4	0	1	0	0	0	0	0
09 dim.	0	0	1	1	0	0	47	1	359	5	364	1	108	2	14	0	1	0	2	0	1	0	0	0
10 lun.	0	0	1	0	7	3	87	6	702	27	675	21	150	5	28	1	5	0	1	0	0	0	0	0

Le trafic est semblable au sens inverse. Le vendredi est également le jour où il y a le plus de trafic sauf que le pic est cette fois-ci le matin aux alentours de 7h30.
Dans ce sens aussi, les véhicules sont au-dessus de la limitation. Un véhicule roule à plus de 100 km/h.

Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit



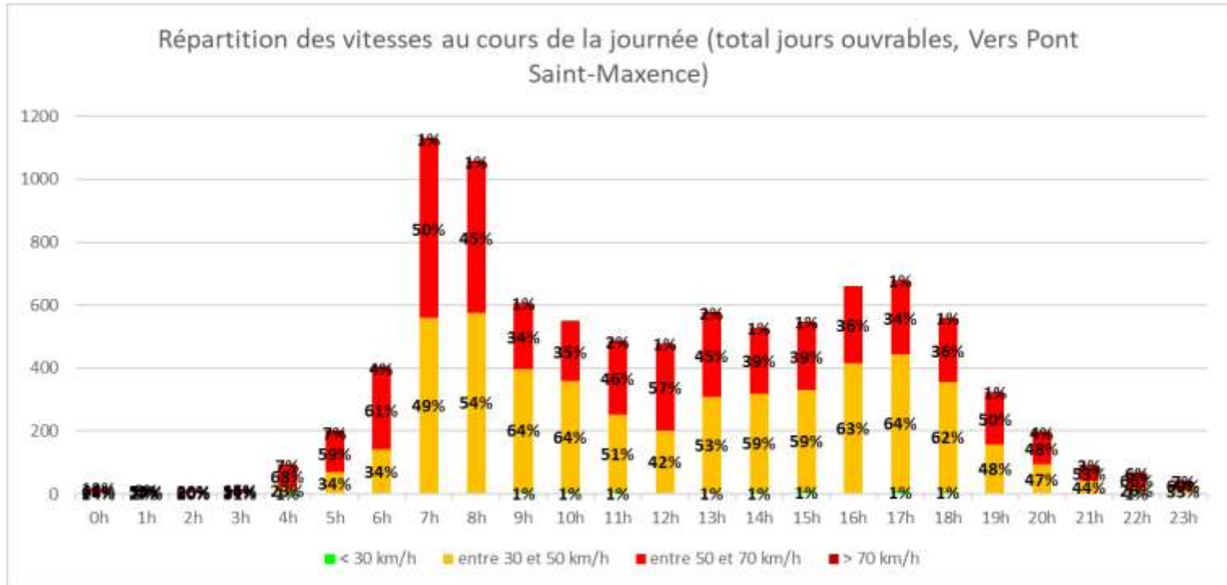
La V85 est constamment au-dessus de la limitation mais c'est la nuit qu'il y a la plus grande vitesse enregistrée à 90 km/h.



Le week-end également la V85 n'est jamais en-dessous des 50 km/h.

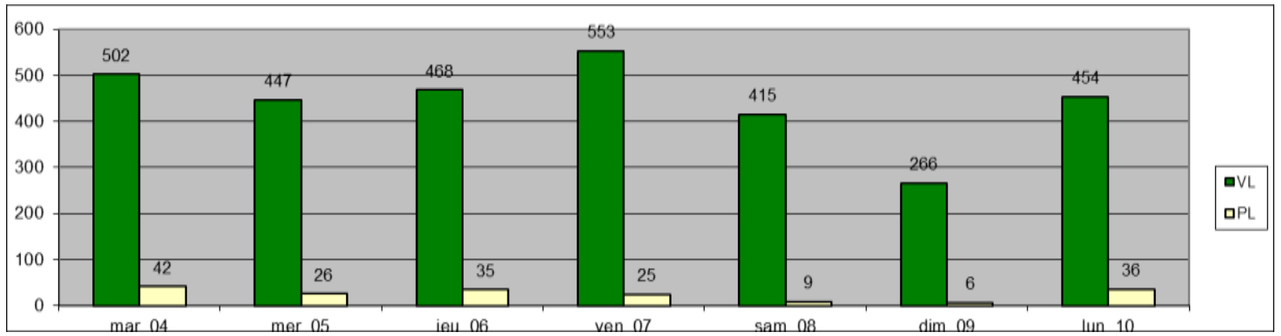
Même pour les PL, la limitation n'est pas toujours respectée.

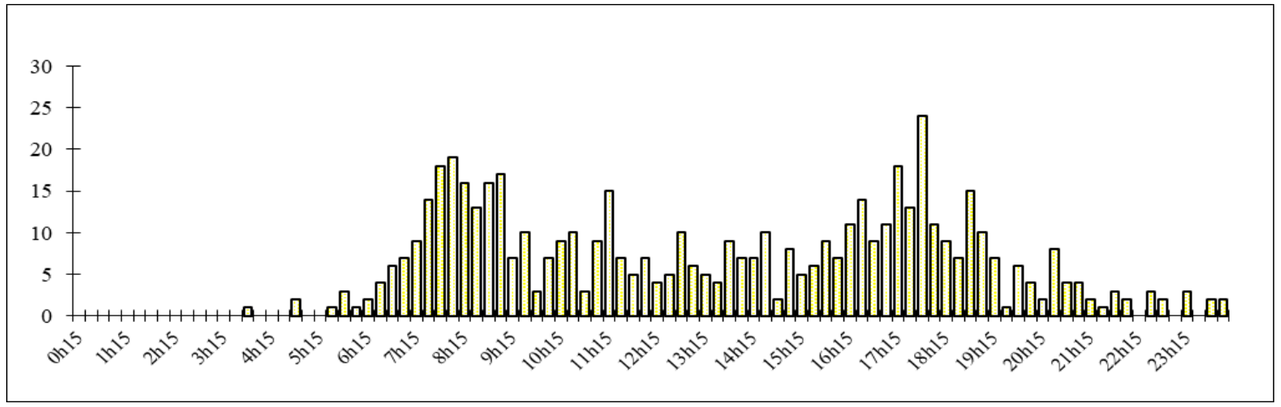
* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante



Dans ce sens de circulation nous avons un fort taux d'infraction entre 50 et 70 km/h le matin aux heures de départ au travail.

Rue de Sacy-le-Grand – Vers la Rue du Marais





	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
mar. 04	0	0	2	2	16	8	105	10	219	17	133	4	18	1	6	0	2	0	1	0	0	0	0	0
mer. 05	6	3	7	1	27	1	72	11	195	7	113	2	22	1	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0
jeu. 06	0	0	4	0	5	4	61	7	208	11	149	10	35	3	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0
ven. 07	0	0	5	0	12	2	72	4	259	12	161	6	37	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sam. 08	0	0	3	0	10	1	57	2	170	3	137	2	32	1	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0
dim. 09	0	0	1	0	4	1	27	0	120	2	88	2	24	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
lun. 10	0	0	0	1	9	1	53	10	202	18	164	6	23	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0

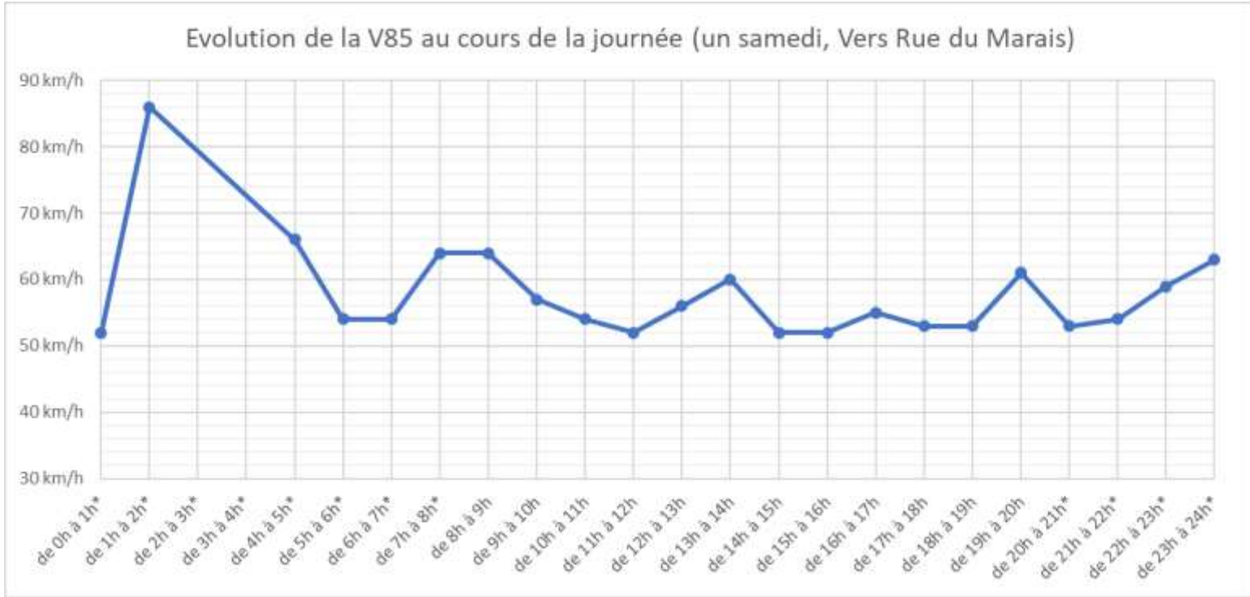
Le vendredi reste le jour le plus fréquenté dans cette rue. On peut voir deux pics aux horaires de travail : le matin à 7h30 et le soir à 17h30.

Au niveau de la vitesse, elle est partiellement respectée et on peut remarquer un véhicule à plus de 50 km/h au-dessus de la limitation (délit de grand excès de vitesse).

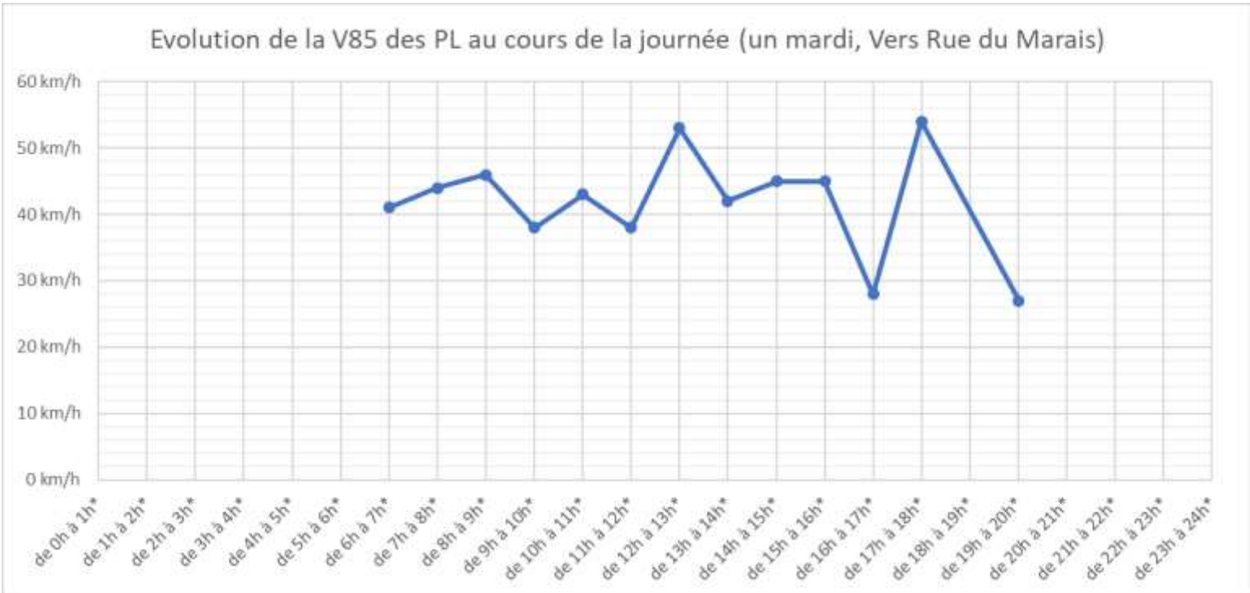
Ces infractions sont sûrement dues à cet effet de grande ligne droite.

Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit

On voit que la V85 augmente énormément la nuit. Le reste de la journée, elle varie autour des 50 km/h mais n'est presque jamais en-dessous.

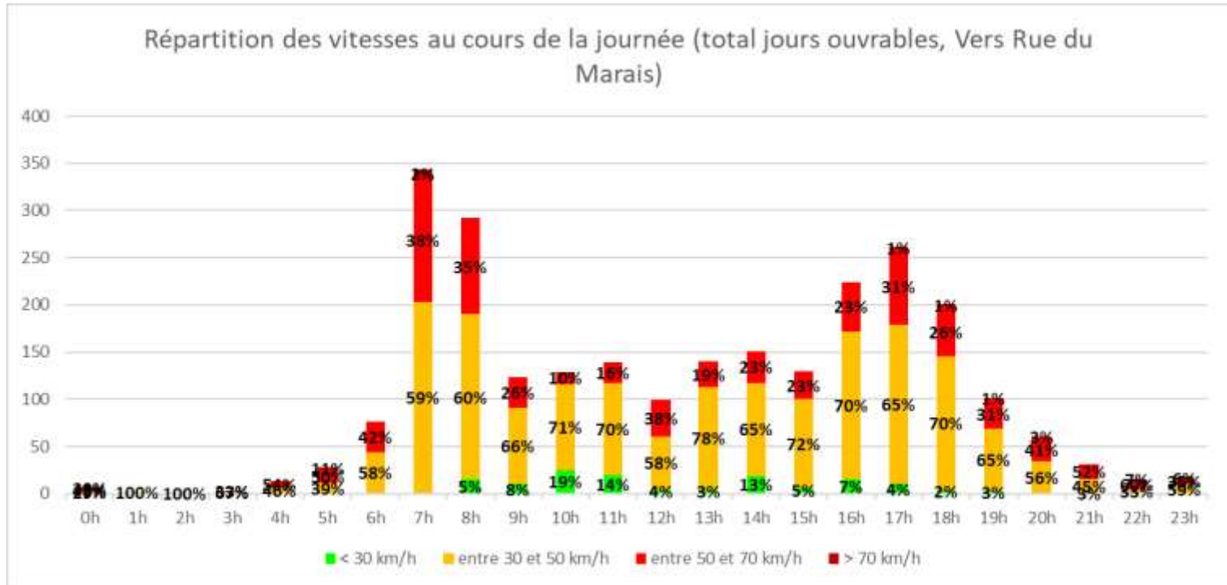


Le week-end, la V85 est constamment supérieure à la vitesse légale, avec toujours un grand pic la nuit.



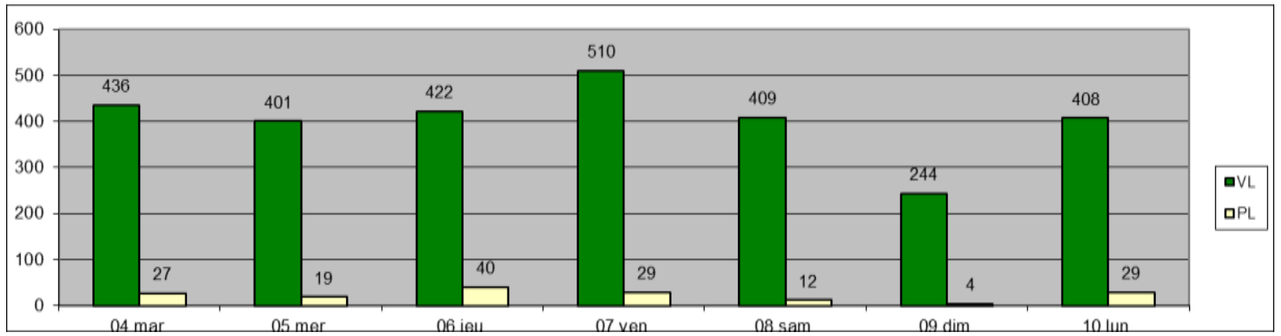
Il y a très peu de poids lourds dans cette rue et ils pratiquent en général des vitesses inférieures à la limitation.

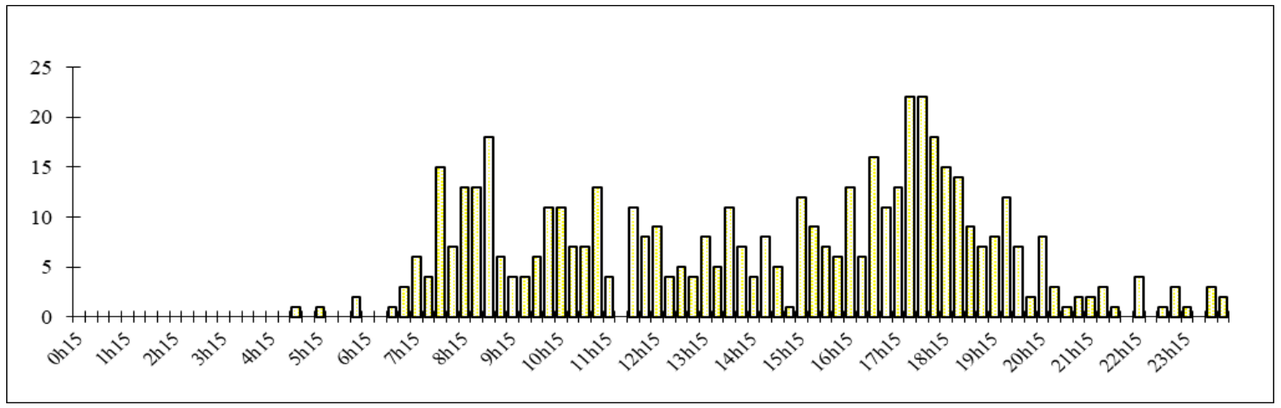
* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante



Ce graphique justifie les précédents puisqu'on voit un fort taux d'infraction surtout aux heures de départ au travail.

Rue de Sacy-le-Grand – Vers Sacy-le-Grand



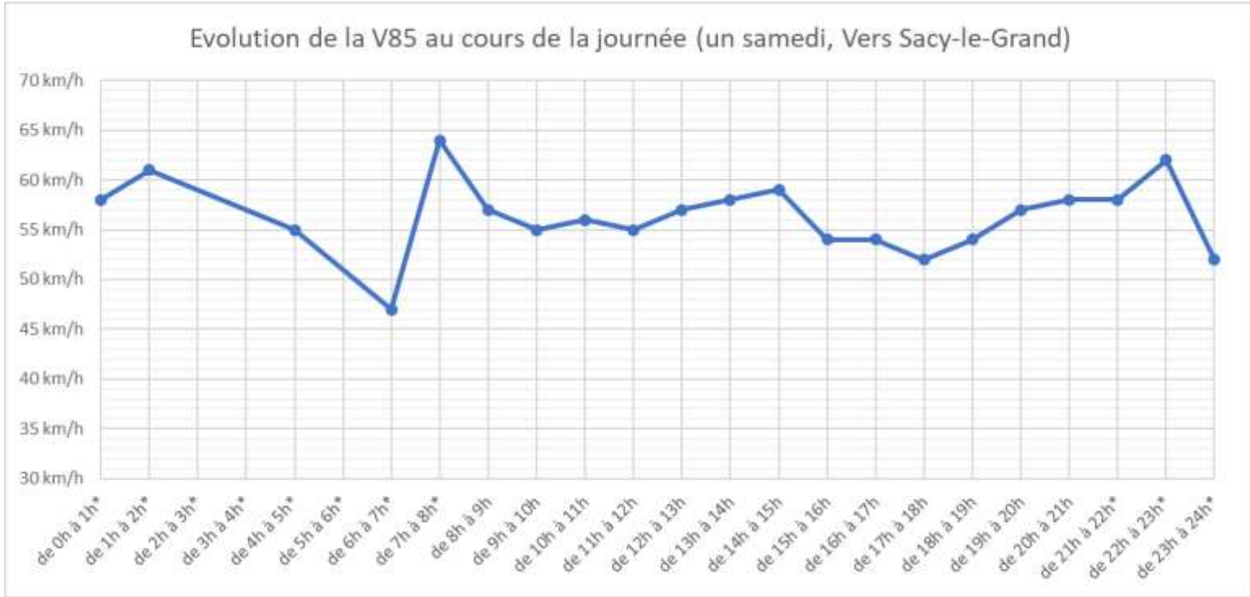


	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
04 mar.	0	0	4	0	8	2	68	10	158	9	158	5	35	1	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0
05 mer.	6	5	13	0	28	3	82	2	139	8	98	0	30	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06 jeu.	0	0	4	1	6	2	56	13	169	11	151	13	33	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0
07 ven.	0	0	6	1	8	2	92	9	194	13	176	3	31	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08 sam.	0	0	0	0	8	1	51	1	175	4	144	5	27	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09 dim.	0	0	0	0	2	0	24	0	81	3	103	1	31	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
10 lun.	0	0	1	0	9	3	50	10	164	11	143	5	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

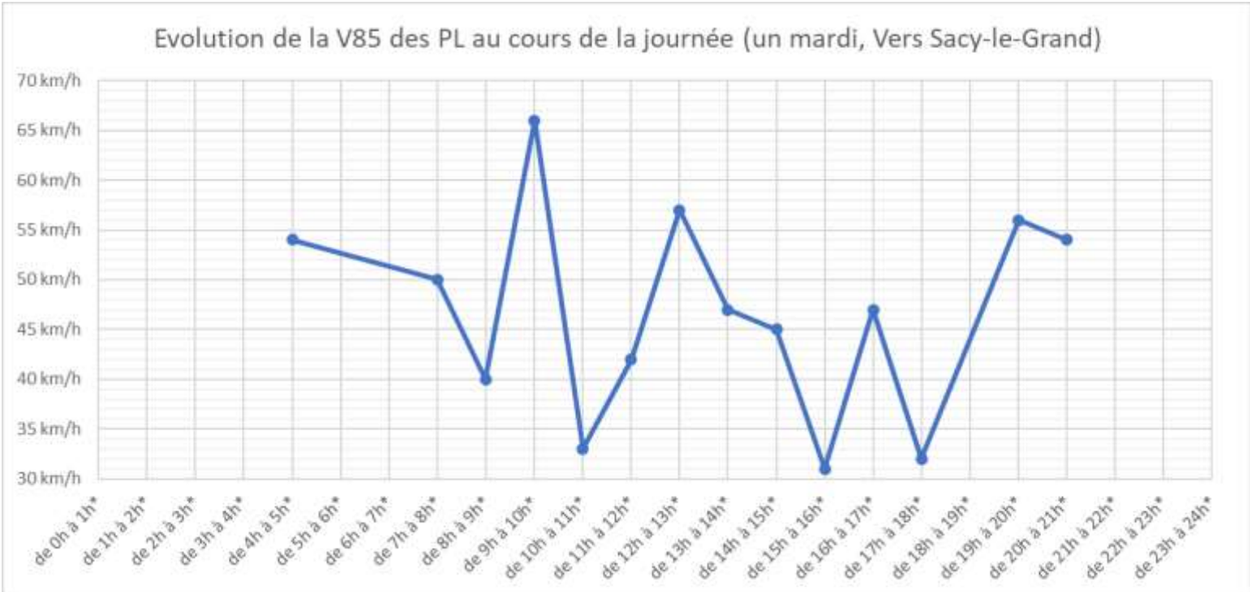
Dans ce sens le vendredi est également le jour le plus fréquenté mais le pic reste plus fort en fin d'après-midi vers 17h30.
La vitesse est, ici aussi, partiellement respectée avec un véhicule à plus de 100 km/h.

Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit

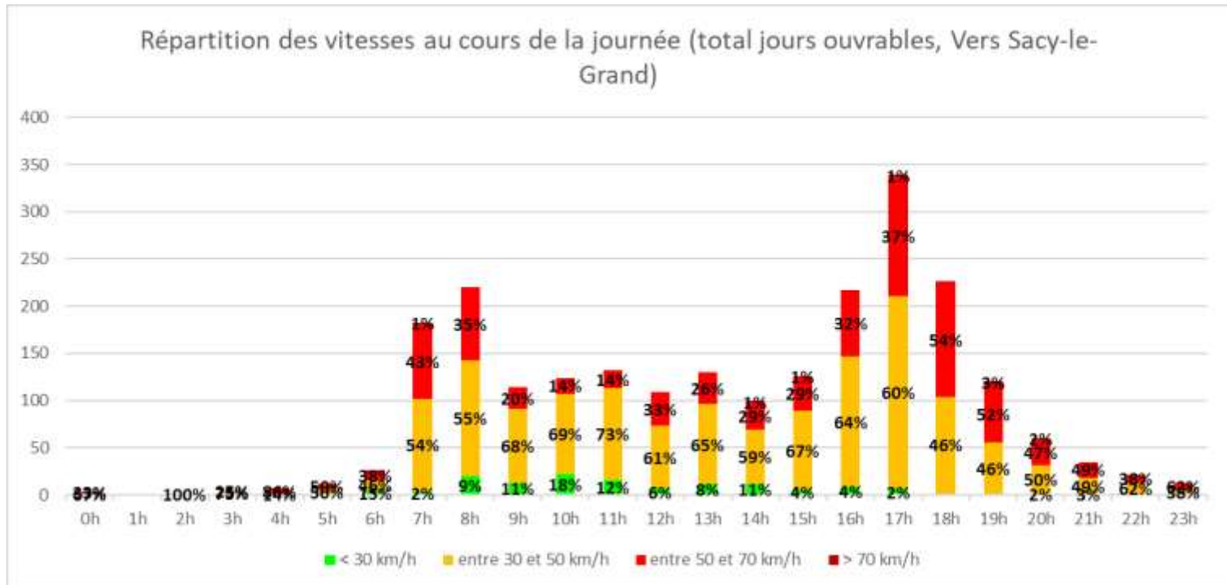
Comme dans le sens inverse, la V85 est largement supérieure à la vitesse légale



Dans ce sens, les véhicules roulent moins vite même s'ils restent au-dessus des 50 km/h.



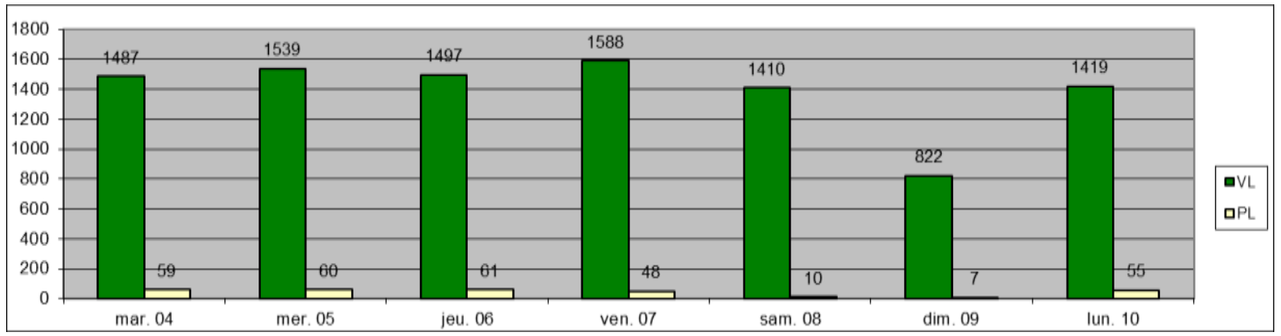
Malgré le peu de poids lourds, la fourchette de vitesse reste très large.

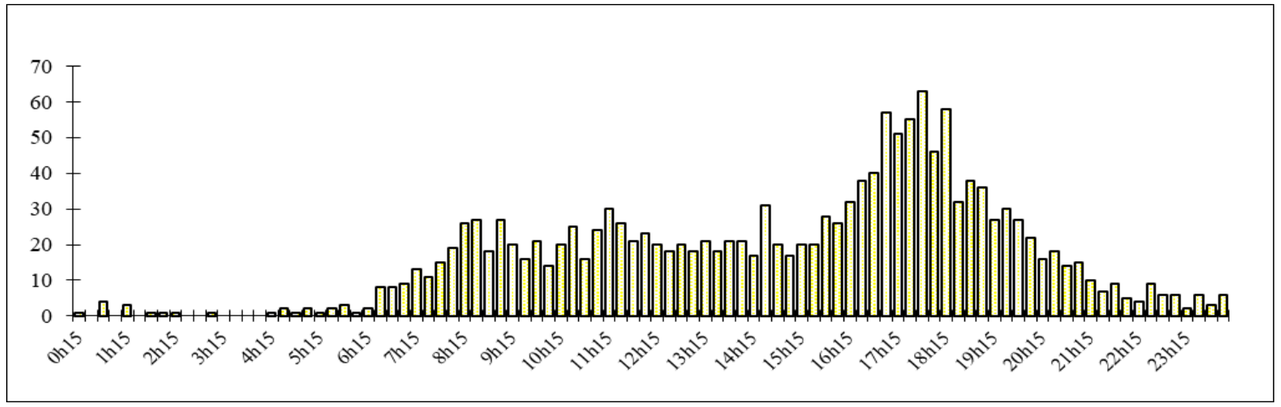


Le taux d'infraction est moins important que dans le sens inverse même s'il reste haut.

* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante

Rue de Pont Sainte-Maxence – Vers Angicourt



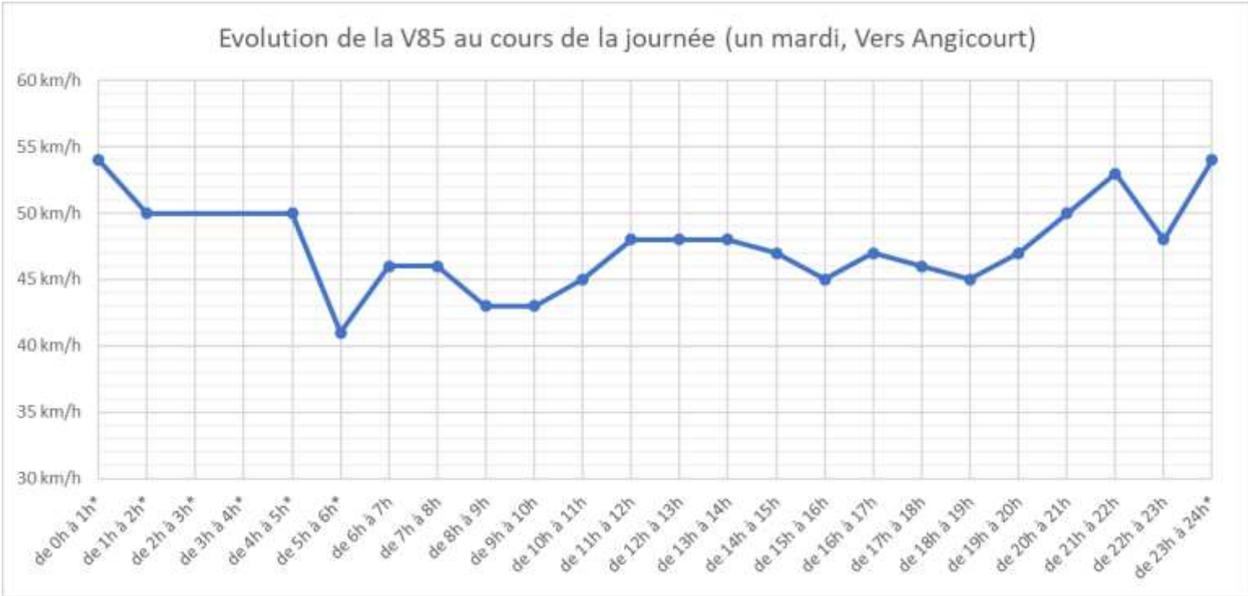


	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
mar. 04	2	0	14	1	110	10	638	35	603	11	115	2	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mer. 05	0	1	25	1	98	3	664	38	625	16	121	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
jeu. 06	0	1	24	3	102	8	601	32	633	16	126	1	10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ven. 07	2	0	16	2	114	5	657	28	662	11	124	2	12	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sam. 08	2	1	22	2	110	2	612	2	565	3	89	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dim. 09	0	1	16	0	47	0	324	4	340	2	81	0	8	0	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0
lun. 10	0	0	25	4	80	7	601	21	609	20	100	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

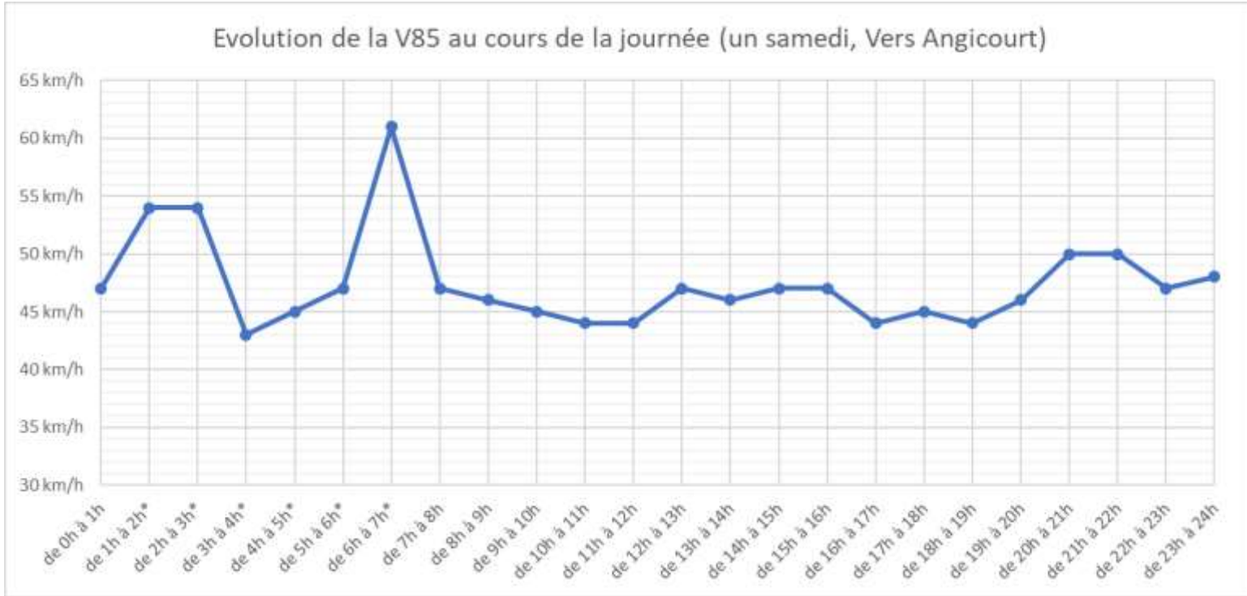
Le trafic reste important sur cette voie avec 1500 VL/j. Le vendredi est encore le jour le plus fréquenté, le pic de trafic a lieu aux alentours de 17h.

Ce passage est à 30km/h, cette vitesse n’est vraiment pas respectée avec, par exemple deux usagers roulant à plus de 80 km/h.

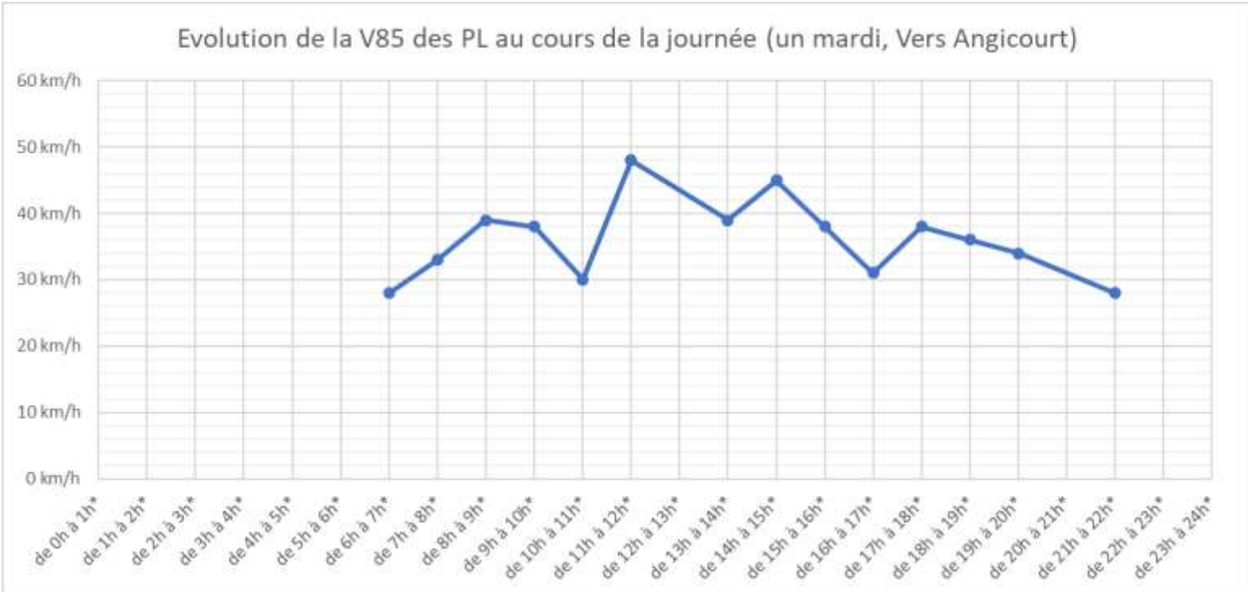
Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit



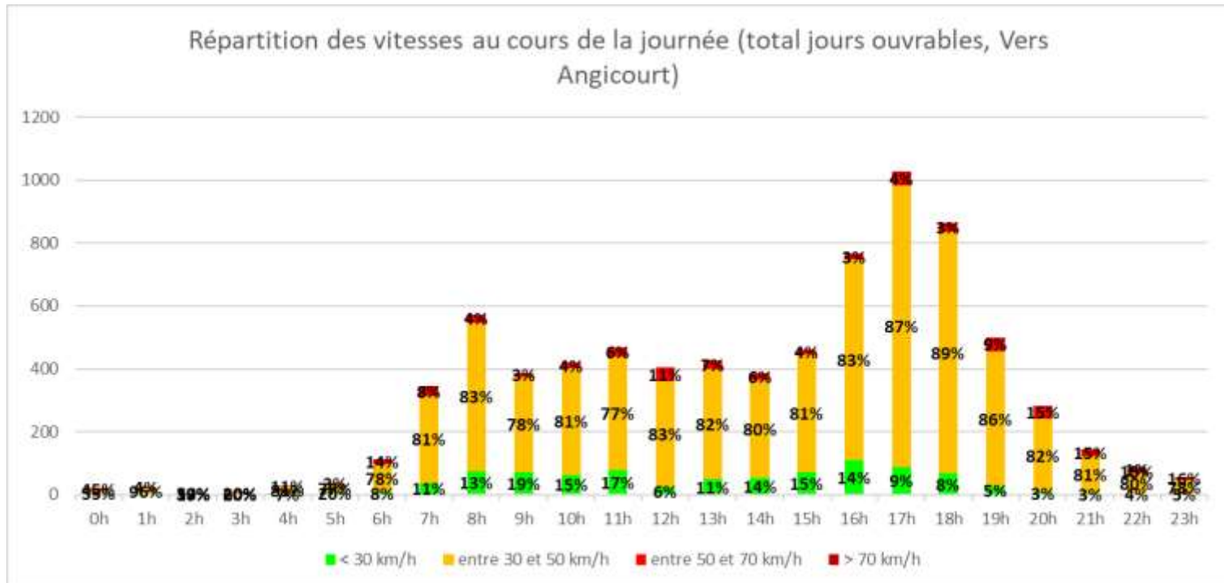
La V85 est toujours supérieure de 10 km/h à la limitation et peut monter jusqu'à 25 km/h au-dessus la nuit.



Le samedi la remarque est identique à celle de la semaine sauf qu'on peut voir un pic à 7h du matin au double de la vitesse légale.



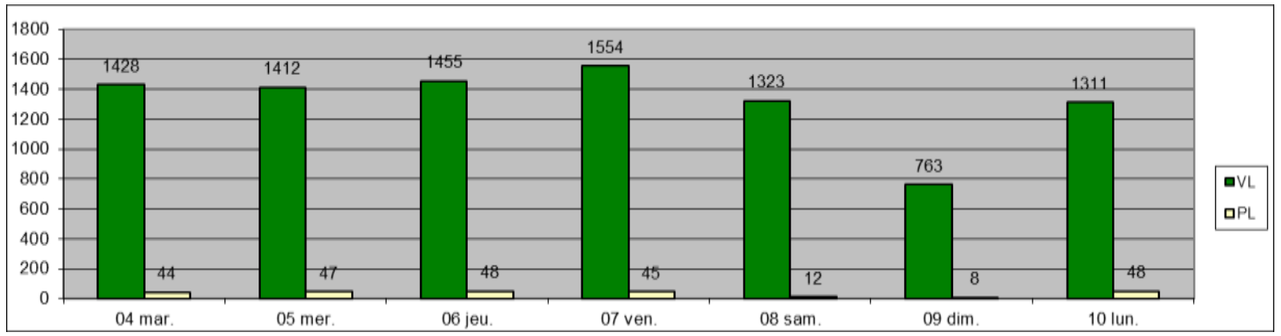
On voit que même la V85 des poids lourds est régulièrement supérieure à la limitation.

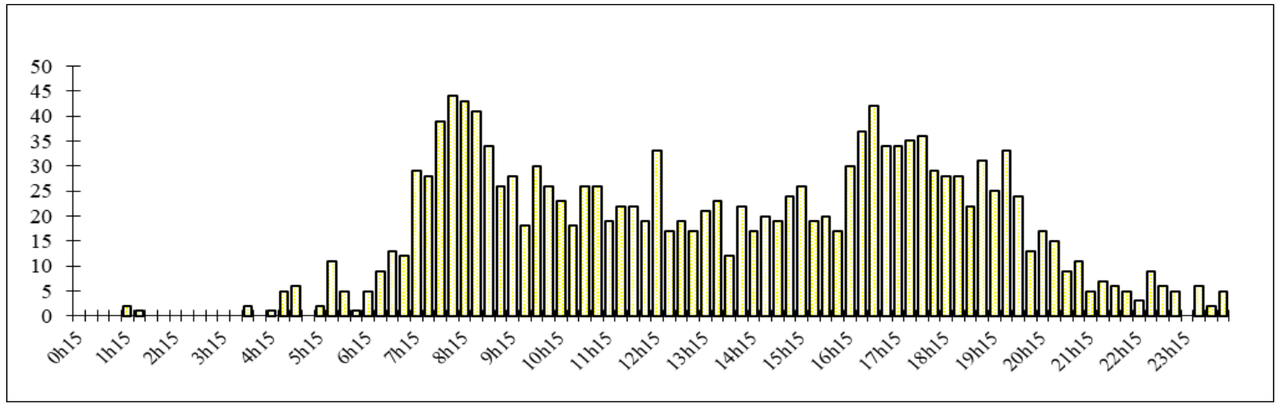


Ici, l'infraction est représentée par l'orange et le rouge. A 8h et 17h on voit que le taux est à 90%.

* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante

Rue de Pont Sainte-Maxence – Vers Pont Sainte-Maxence

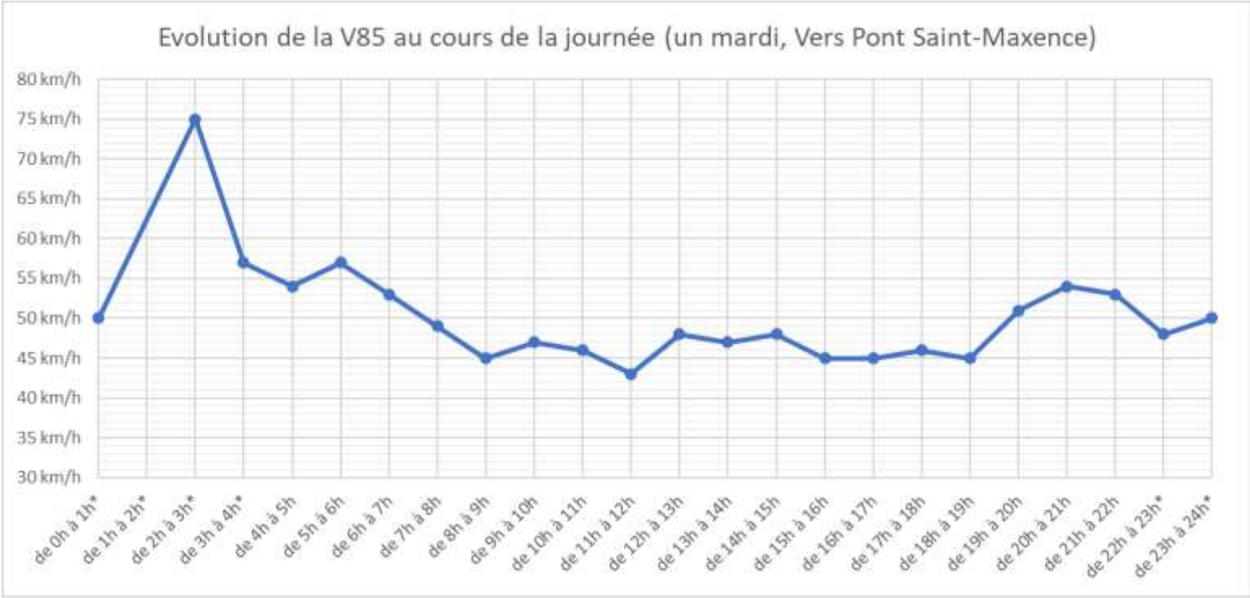




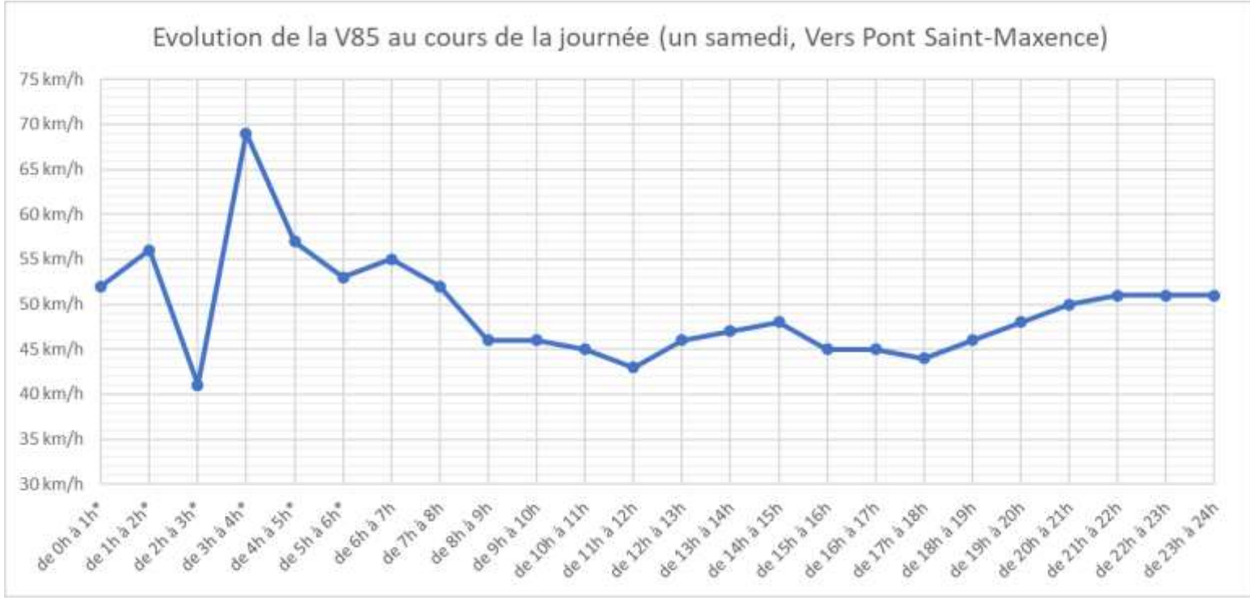
	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
04 mar.	3	1	7	0	79	6	571	22	620	12	129	2	17	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05 mer.	0	1	4	0	63	10	532	19	630	14	151	3	26	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06 jeu.	0	1	9	2	77	7	543	23	658	14	141	1	26	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07 ven.	0	0	2	4	86	7	575	18	702	16	162	0	24	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0
08 sam.	0	0	7	1	93	4	537	2	558	4	113	1	13	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09 dim.	0	1	2	0	37	1	300	2	331	3	79	1	11	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 lun.	0	0	6	1	61	3	515	20	584	21	129	3	14	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tout comme pour le sens inverse, le trafic est important aux heures de travail et la vitesse est largement au-dessus de la limitation

Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit

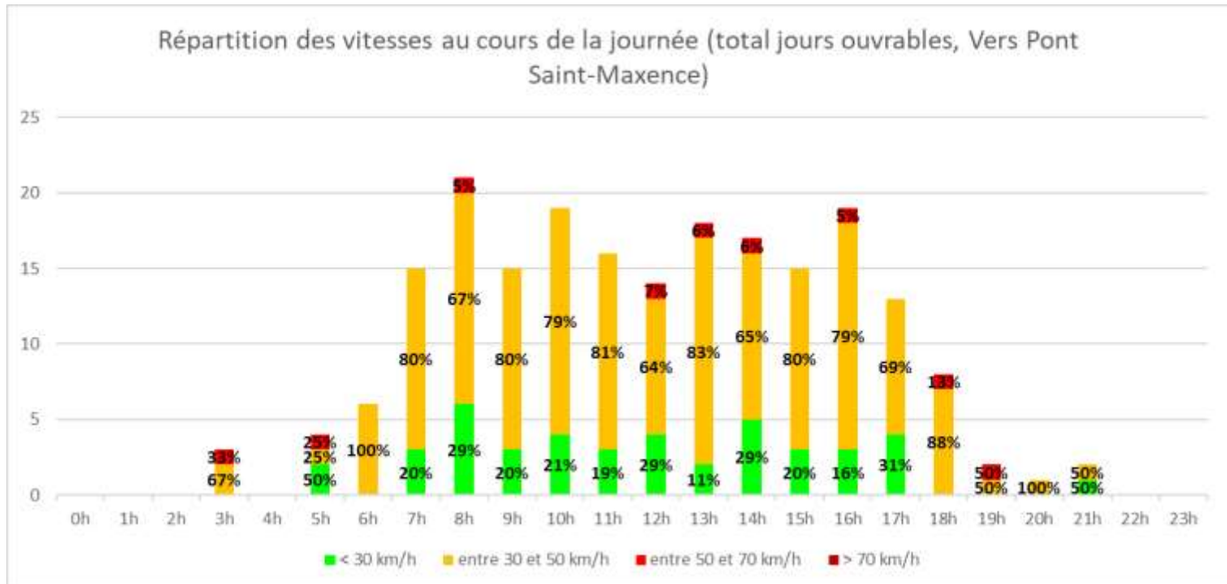


En journée, la V85 est comprise entre 40 et 50 km/h. La nuit elle augmente jusqu'à 75 km/h.



Le samedi aussi, la V85 reste largement au-dessus des 30km/h..

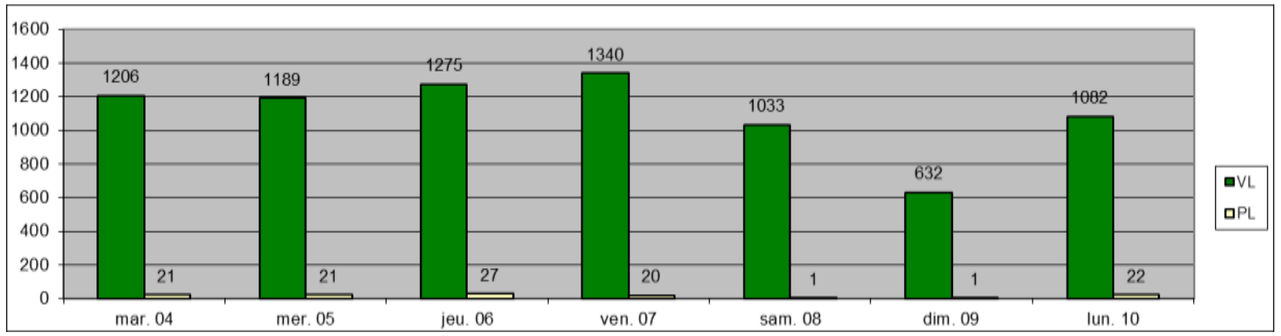
Malgré le peu de poids lourds la V85 minimum est de 5 km/h au-dessus de la limitation

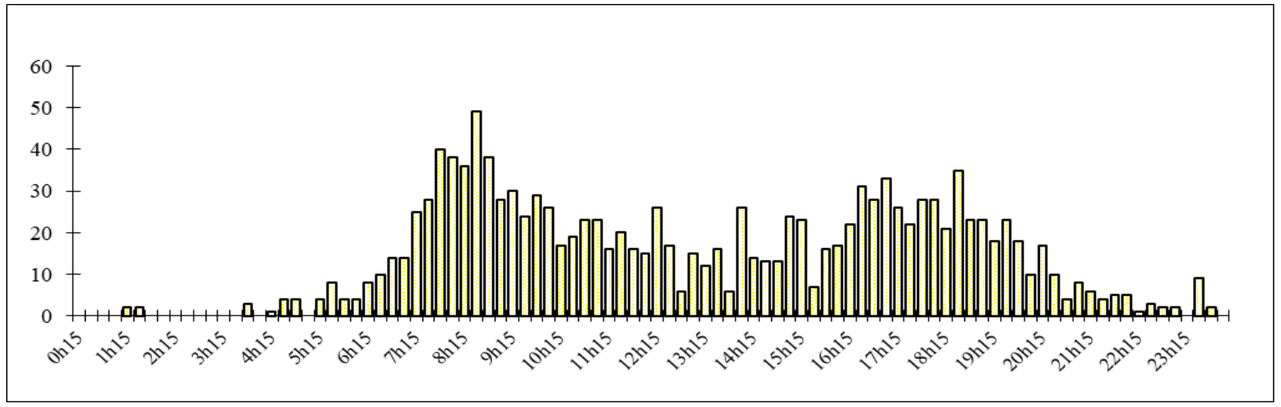


Tout comme le sens inverse, le taux d'infraction est très important.

* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante

RD29 – Vers la Rue de Pont Sainte-Maxence



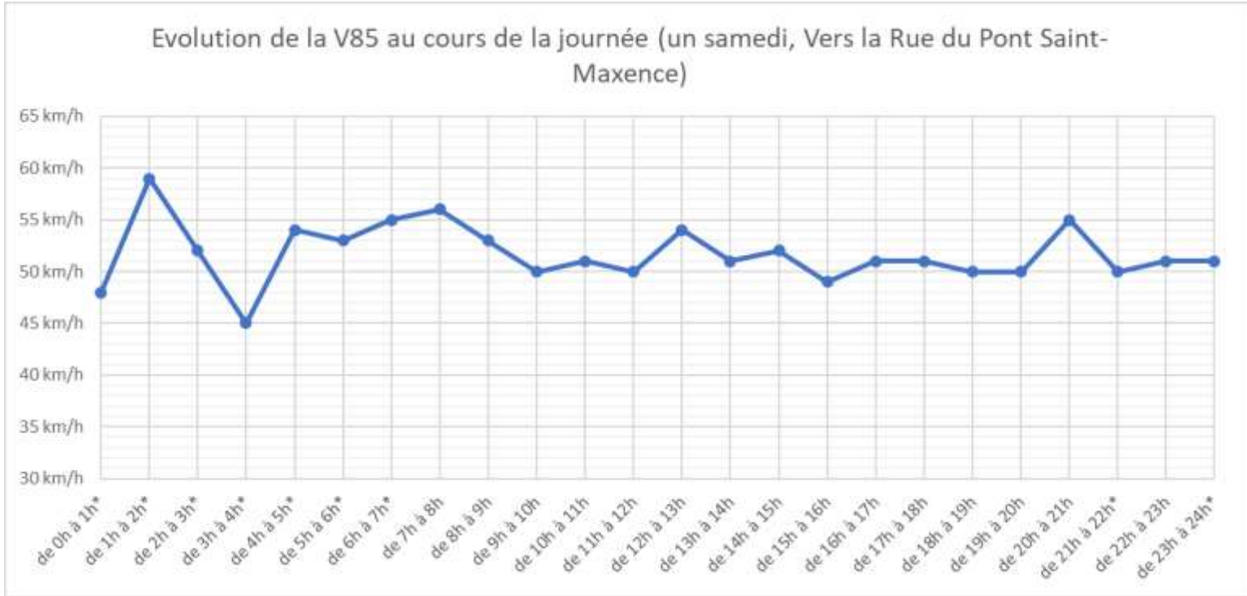


	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
mar. 04	1	0	3	0	15	1	176	9	662	9	306	2	38	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mer. 05	0	2	1	1	5	1	150	5	709	10	284	2	36	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0
jeu. 06	0	2	1	0	9	0	115	10	716	13	364	2	63	0	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0
ven. 07	0	0	1	0	7	1	154	4	752	11	378	4	39	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sam. 08	0	0	1	0	10	1	174	0	589	0	243	0	15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dim. 09	0	0	0	0	3	0	103	0	347	0	167	1	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
lun. 10	0	0	3	2	6	0	151	7	628	11	275	2	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

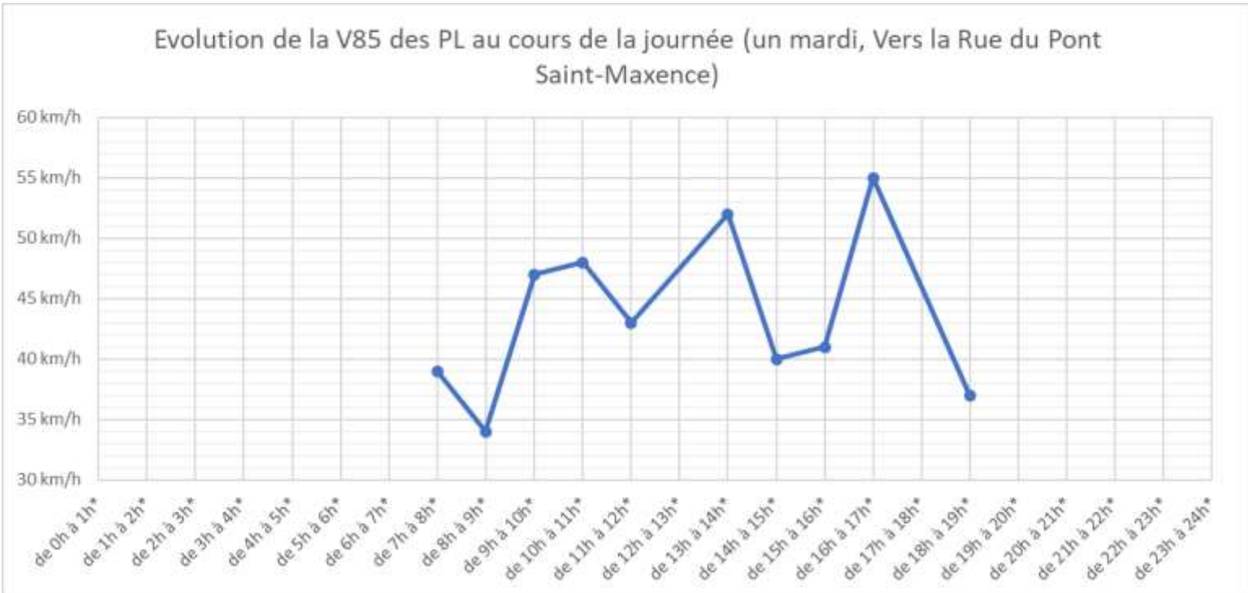
Ici le trafic reste important, le pic le plus important est le matin aux alentours de 7h30. Malgré le passage piétons, la vitesse légale n'est pas respectée et les véhicules ne ralentissent pratiquement pas. Cela est surement dû au fait que la route est en ligne droite.

Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit

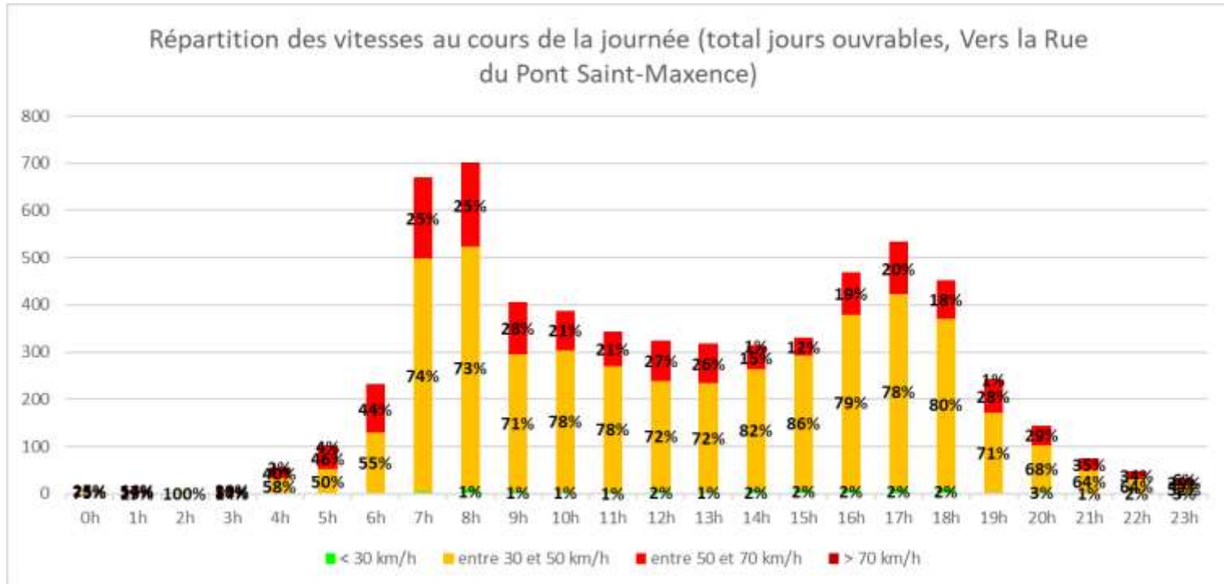
Que ce soit en journée ou la nuit, la V85 reste supérieure aux 50 km/h.



Le week-end, la V85 est moins importante même si elle est au-dessus de la limitation.



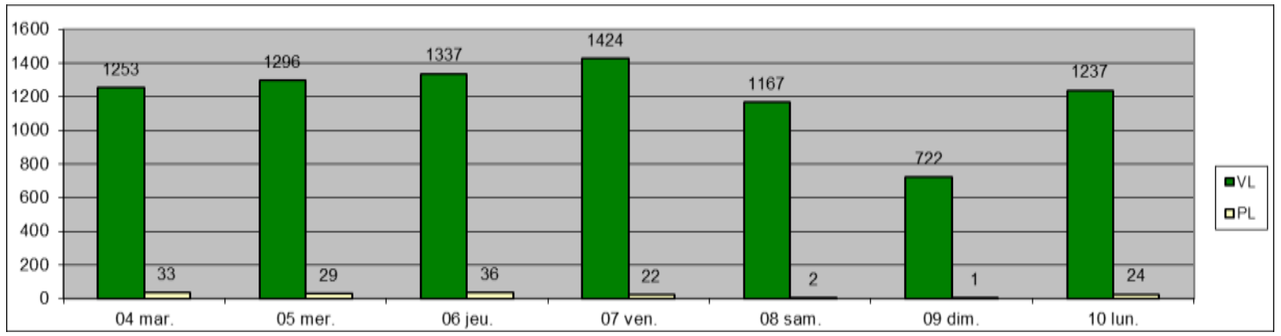
La V85 des PL est plus souvent en-dessous de la limite de vitesse de 50 Km/h.

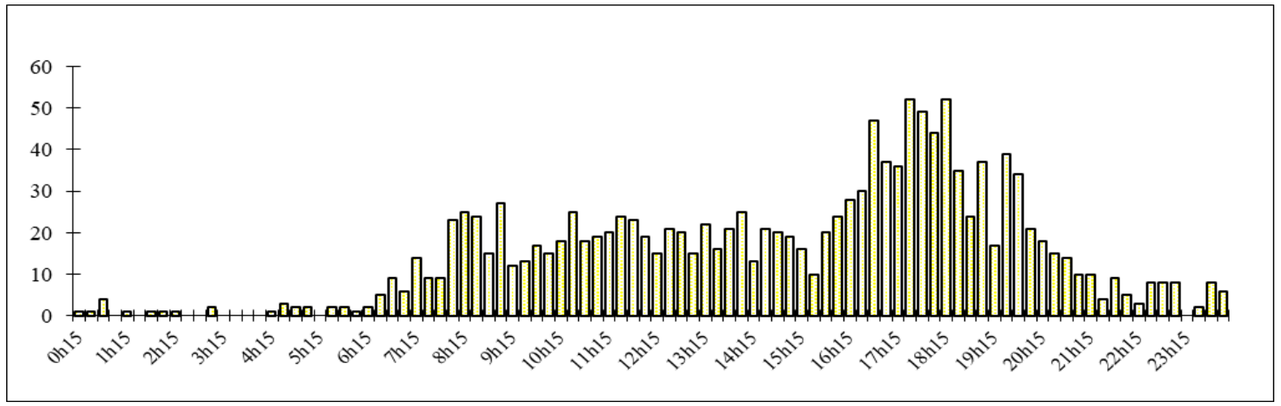


Le taux d'infraction est aux alentours des 25% en journée. En début de matinée (6h) on enregistre un taux de 44%.

* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante

RD29 – Vers Angicourt

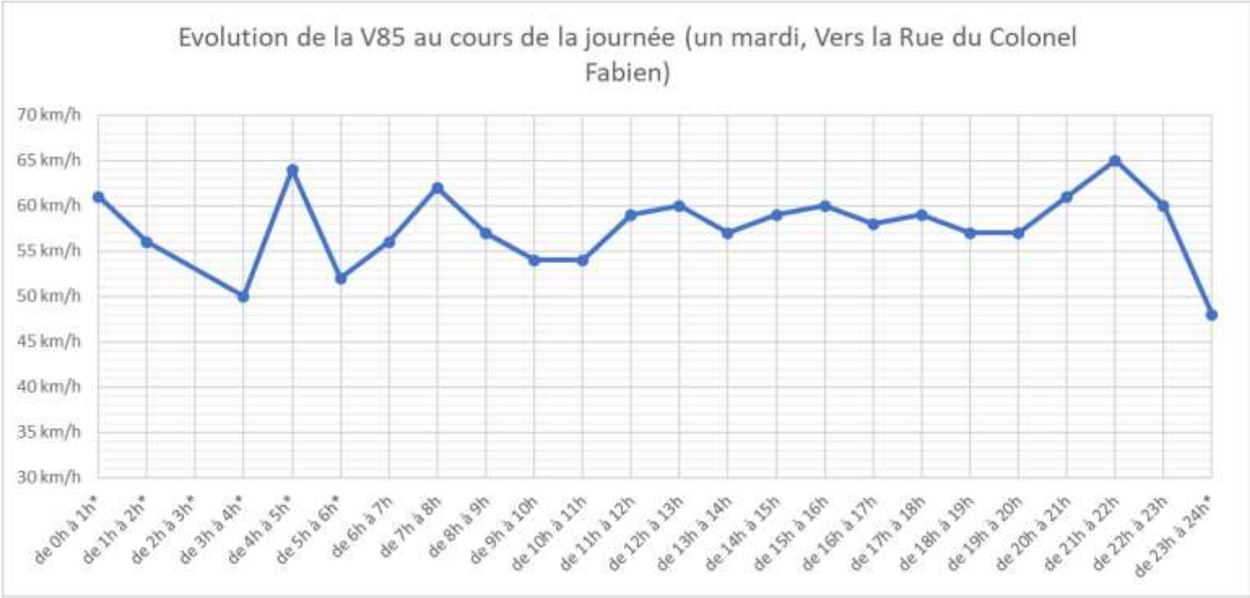




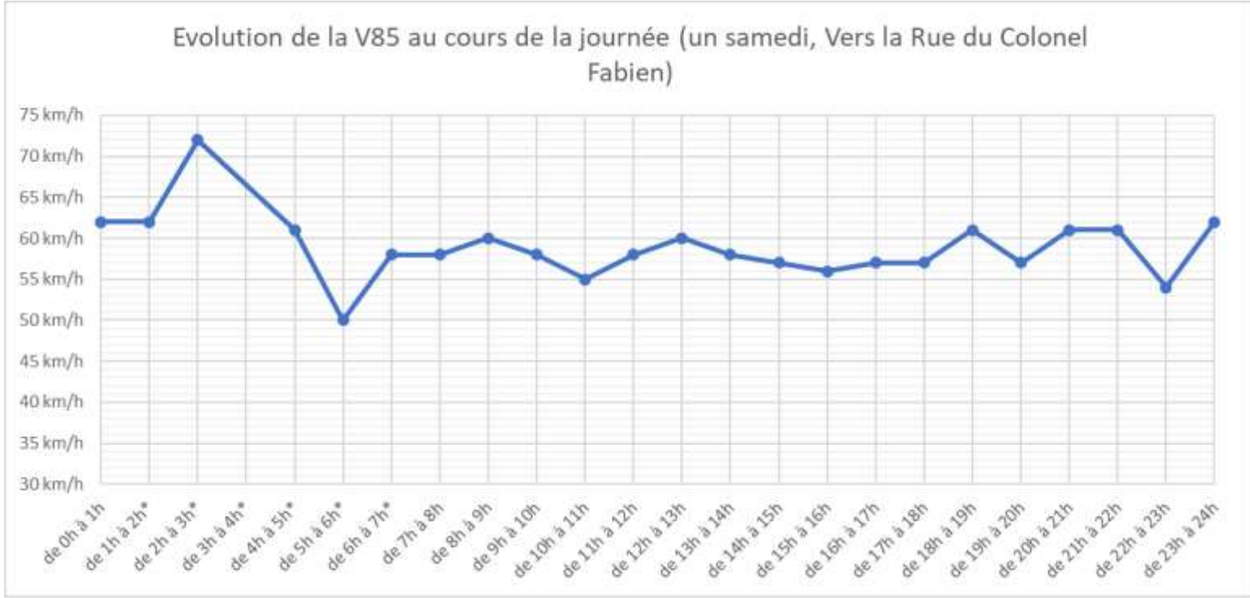
	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
04 mar.	1	0	13	1	15	1	96	10	444	15	517	5	151	1	15	0	0	0	1	0	0	0	0	0
05 mer.	0	0	13	1	7	0	103	5	461	14	524	8	171	1	15	0	2	0	0	0	0	0	0	0
06 jeu.	0	0	13	1	6	0	65	9	454	18	600	7	182	1	14	0	2	0	0	0	0	0	1	0
07 ven.	1	0	0	0	8	0	74	7	485	12	635	3	192	0	26	0	3	0	0	0	0	0	0	0
08 sam.	1	0	1	0	16	1	82	0	421	0	486	0	144	1	15	0	0	0	1	0	0	0	0	0
09 dim.	0	0	0	0	6	0	47	0	256	1	302	0	102	0	7	0	2	0	0	0	0	0	0	0
10 lun.	0	0	18	1	15	0	73	5	436	16	546	2	138	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Par rapport au sens inverse, le pic est le soir et il y a légèrement moins de trafic.
Par contre, le problème de vitesse reste le même avec cette fois-ci un véhicules à plus de 90 km/h.

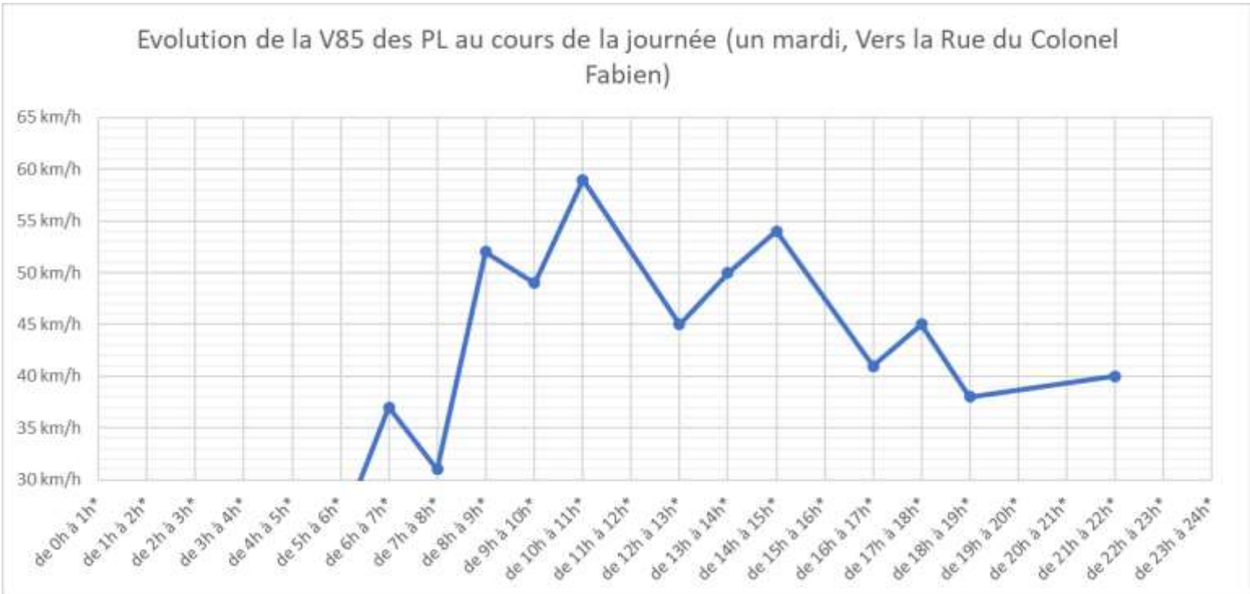
Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit



Dans ce sens là, la V85 est aussi constamment supérieure à la limitation.

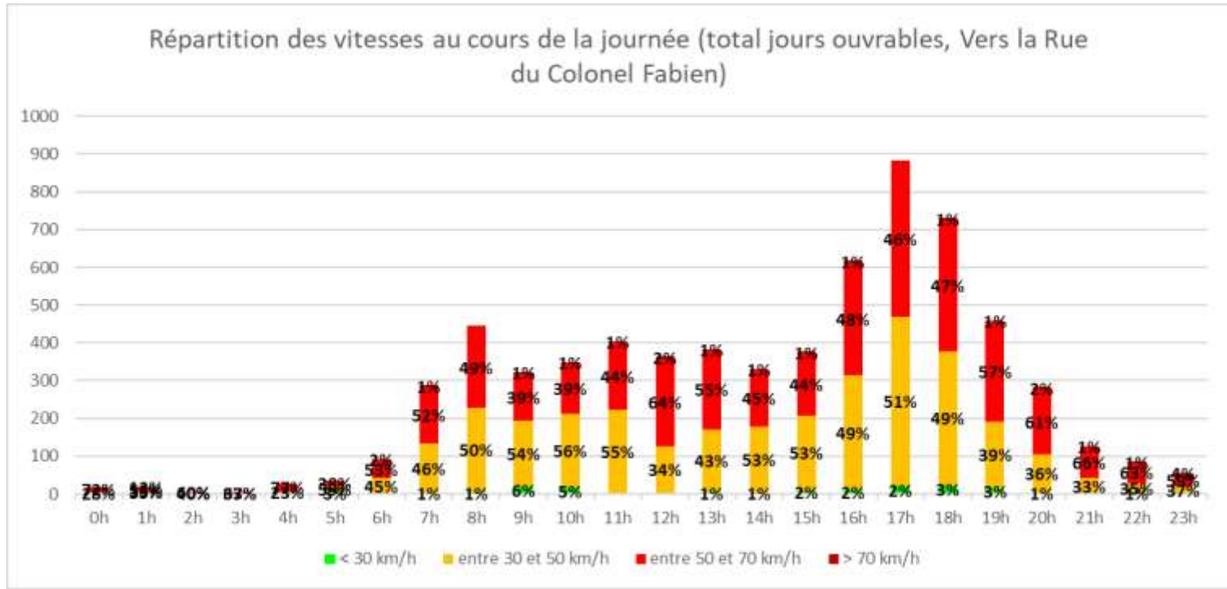


Le week-end, même constat que la semaine.



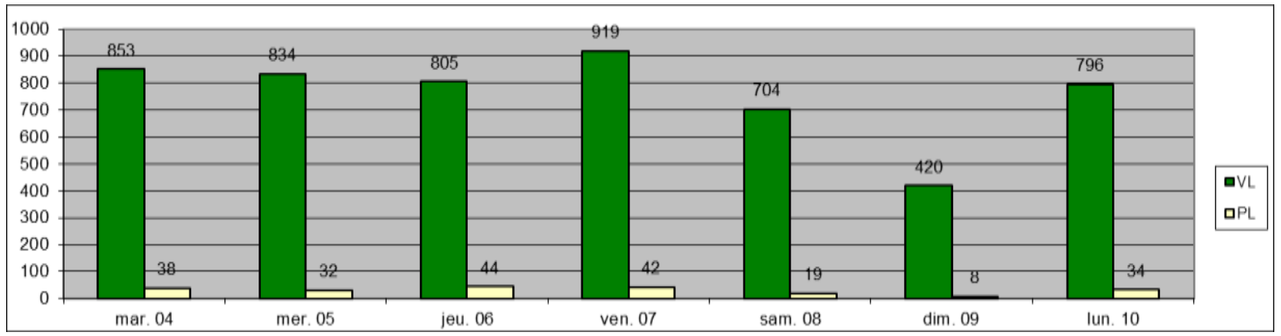
On remarque dans ce sens aussi le peu de poids lourds. La vitesse est au-dessus des 50 km/h en journée.

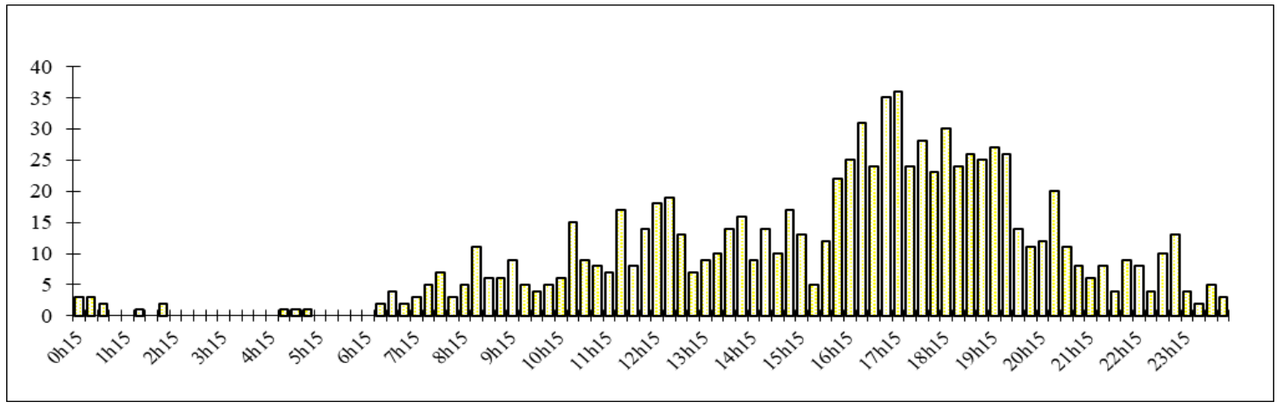
* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante



Sans surprise, le taux d'infraction est important.

Rue de Rieux – Vers Centre-ville



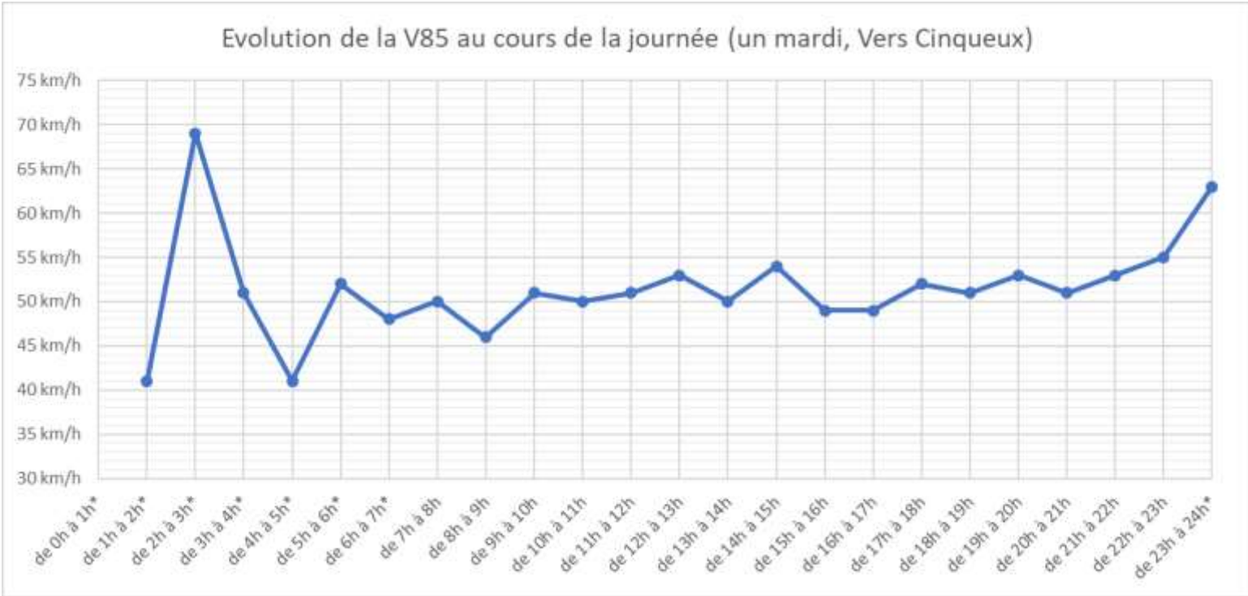


	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
mar. 04	2	0	1	0	18	3	180	12	466	13	157	10	27	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mer. 05	0	0	0	0	21	2	194	13	436	13	161	4	21	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
jeu. 06	0	0	1	0	14	2	144	18	446	20	171	4	27	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ven. 07	0	0	0	0	10	2	164	15	442	17	259	8	39	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sam. 08	0	0	1	0	18	1	136	5	368	9	159	3	20	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dim. 09	0	0	0	0	3	0	73	1	209	5	108	2	22	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0
lun. 10	0	0	0	0	8	3	150	10	430	14	179	7	27	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0

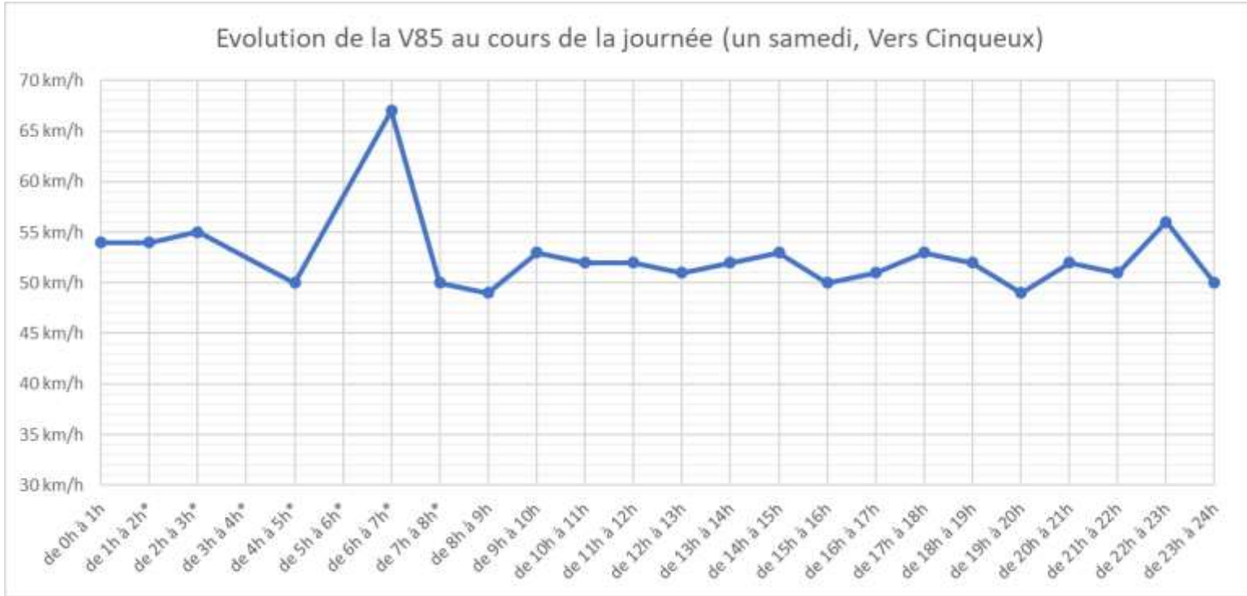
La journée où cette route est la plus fréquentée est le vendredi avec un pic de circulation à 17h.

La limitation est majoritairement respectée malgré des excès assez importants pour quelques véhicules roulant entre 80 et 100 km/h.

Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit

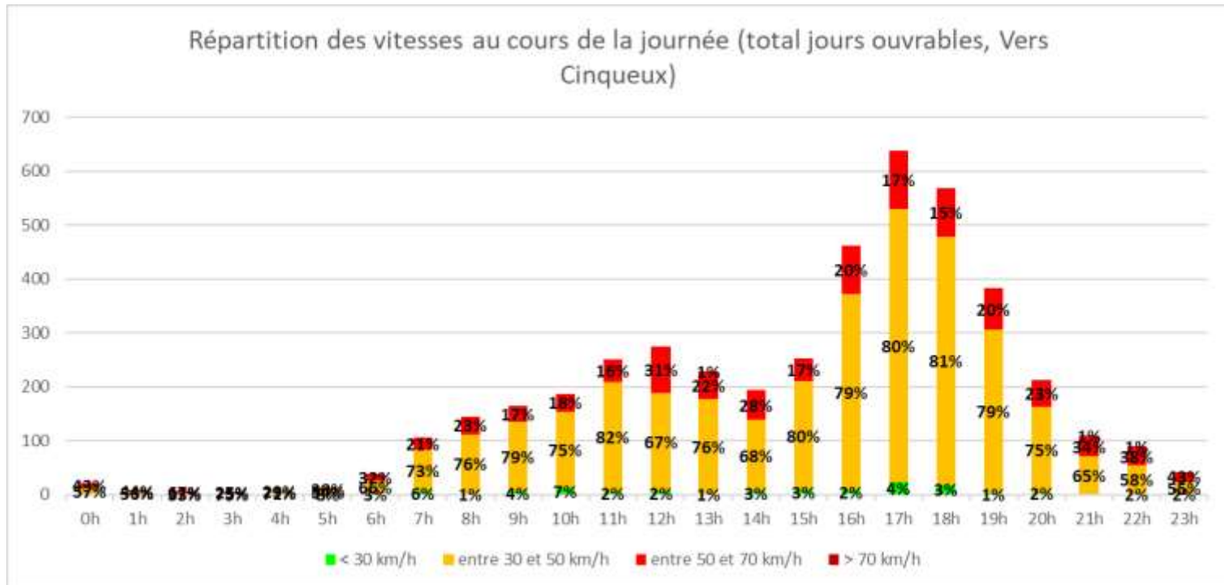


En journée, la V85 reste aux alentours des 50 km/h.



On voit sur la courbe du samedi que les véhicules sont un peu plus souvent au-dessus de la limitation par rapport à la semaine.

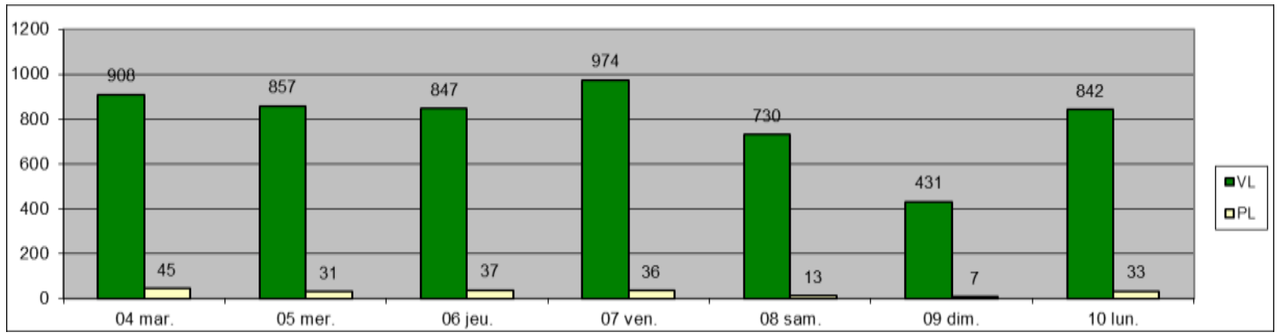
Ici aussi il y a peu de PL mais la majorité du temps ils sont en-dessous des 50 km/h.

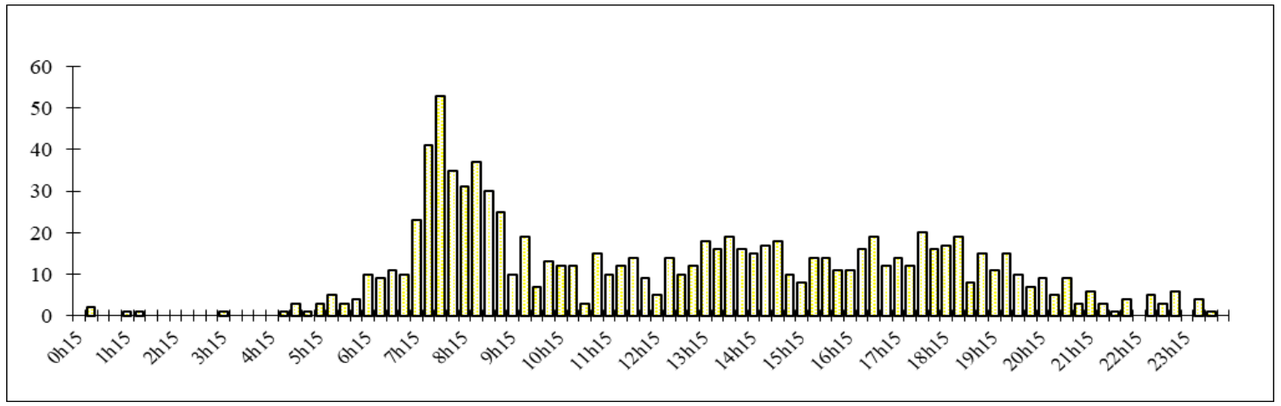


Le taux d'infraction est aux environs des 20% sauf vers midi où il atteint les 31%.

* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante

Rue de Rieux – Vers Rieux

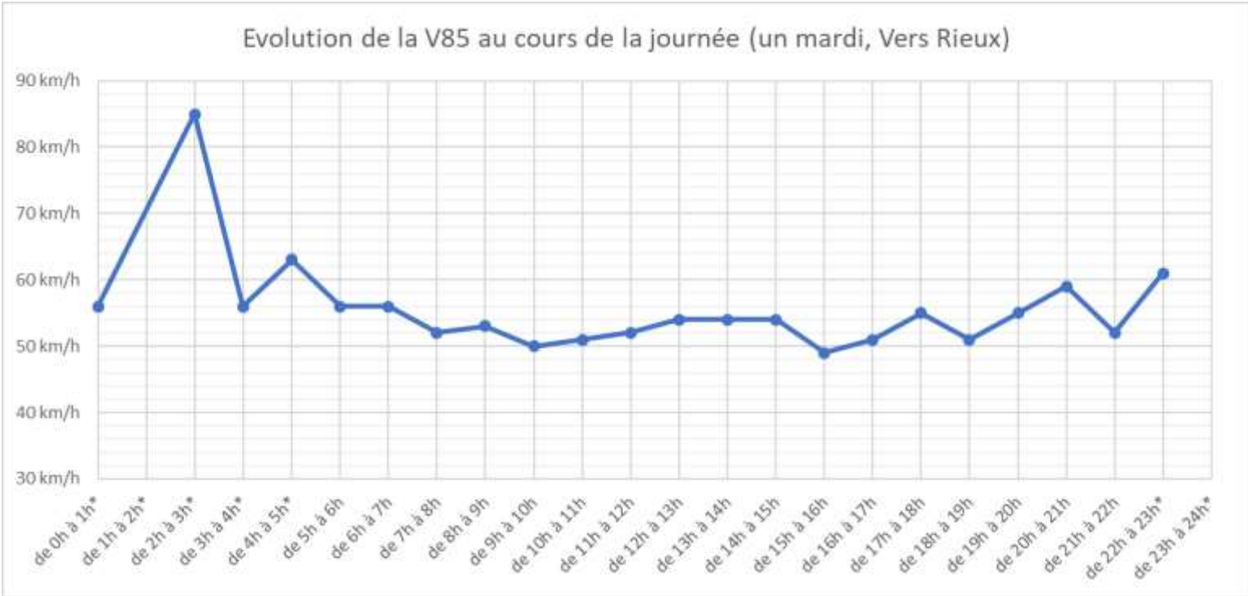




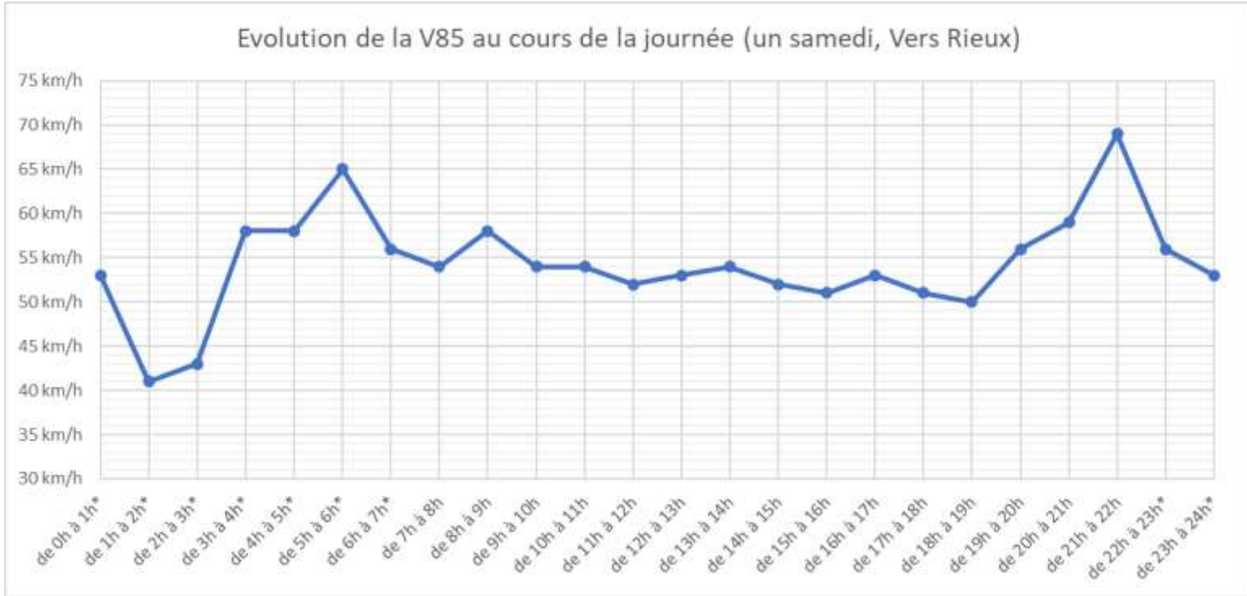
	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
04 mar.	0	0	3	1	11	2	127	18	479	11	244	11	42	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
05 mer.	0	0	0	0	7	2	115	12	419	8	266	9	43	0	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0
06 jeu.	0	0	1	0	15	2	94	14	414	15	280	5	42	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07 ven.	0	0	1	0	12	1	79	8	473	18	352	7	53	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08 sam.	0	0	0	0	3	0	94	3	363	5	227	5	42	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09 dim.	0	0	0	0	3	1	55	1	217	5	130	0	22	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0
10 lun.	0	0	0	1	7	2	86	10	439	17	271	2	34	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Le tableau des vitesses affiche des résultats comparables au sens contraire malgré la rue étroite et la présence de trottoirs.

Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit



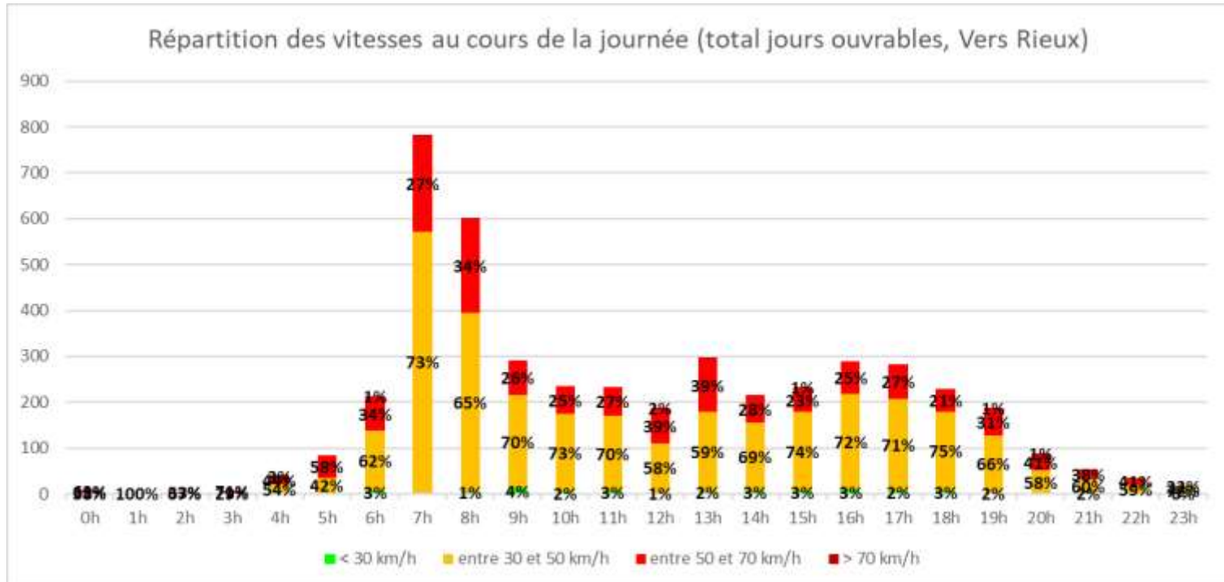
La courbe de la V85 est toujours au-dessus de la limitation.



Le week-end aussi les véhicules gardent une vitesse supérieure à la limitation.

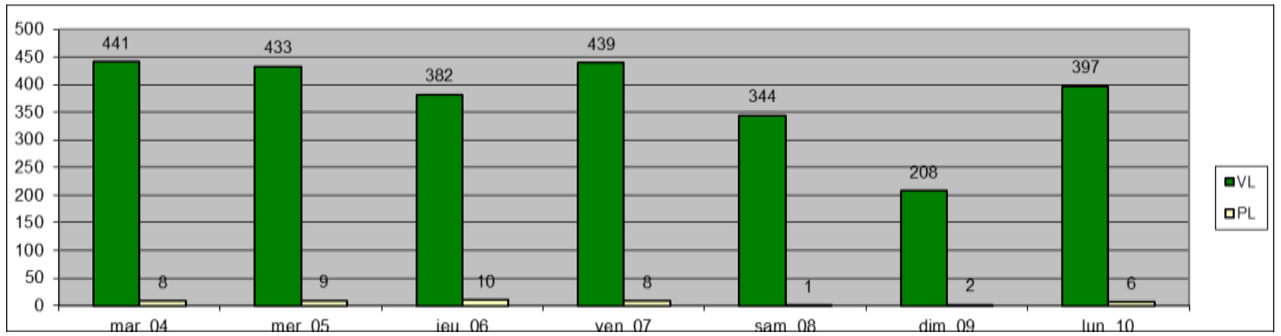
A partir de 10h00, la V85 est plus souvent au-dessus de la limitation.

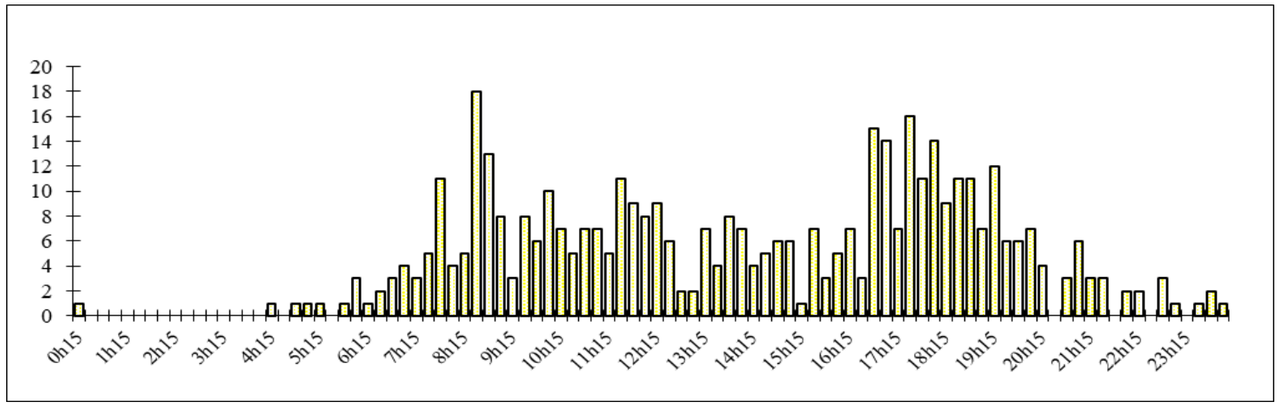
* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante



Le taux d'infraction est légèrement supérieur à celui du sens inverse, il est en moyenne de 30%.

Rue Jean Beau – Vers Rue de Pont Sainte-Maxence





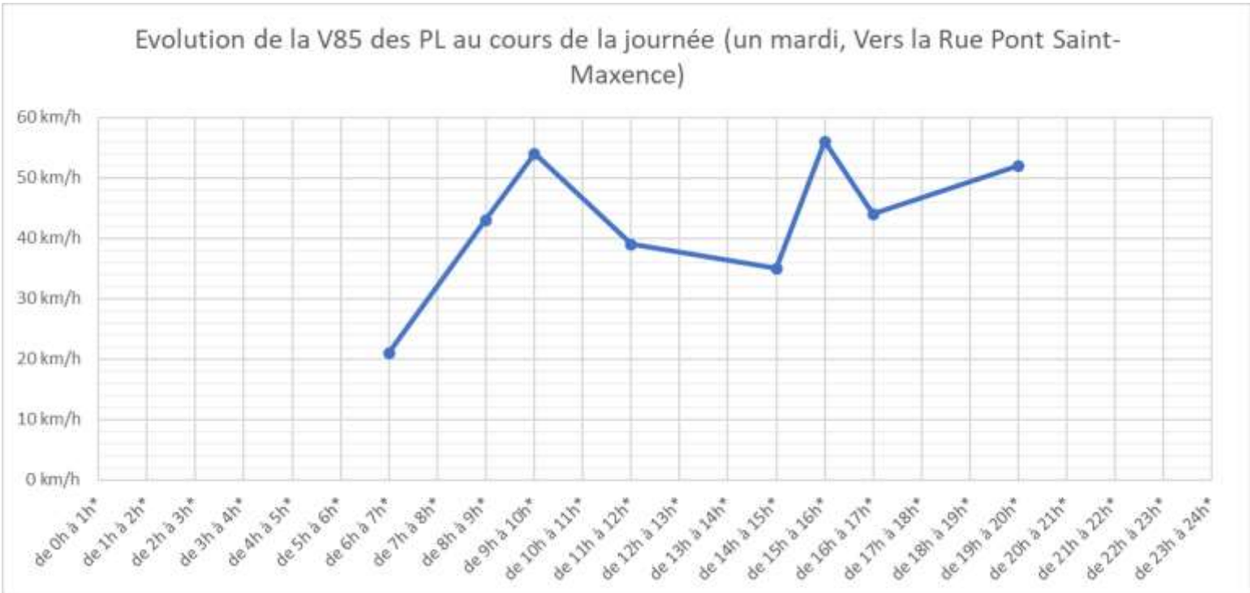
	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
mar. 04	0	0	1	0	16	1	118	2	203	2	85	3	16	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mer. 05	0	0	2	0	16	1	104	6	185	0	112	2	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
jeu. 06	0	0	3	0	5	1	87	4	182	4	88	1	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ven. 07	0	0	2	0	10	0	99	2	202	5	103	1	19	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0
sam. 08	0	0	1	0	9	0	81	0	155	1	76	0	19	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
dim. 09	0	0	0	0	4	1	43	1	105	0	44	0	5	0	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0
lun. 10	1	0	1	0	11	0	102	2	194	3	74	1	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Il y a peu de monde sur cette route. Le jour où il y a le plus de passage est le mardi avec un pic de trafic le matin à 8h30, très court et un l'après-midi vers 16h30.
La vitesse est majoritairement respectée. Cela est sûrement dû à l'absence de marquage au sol.

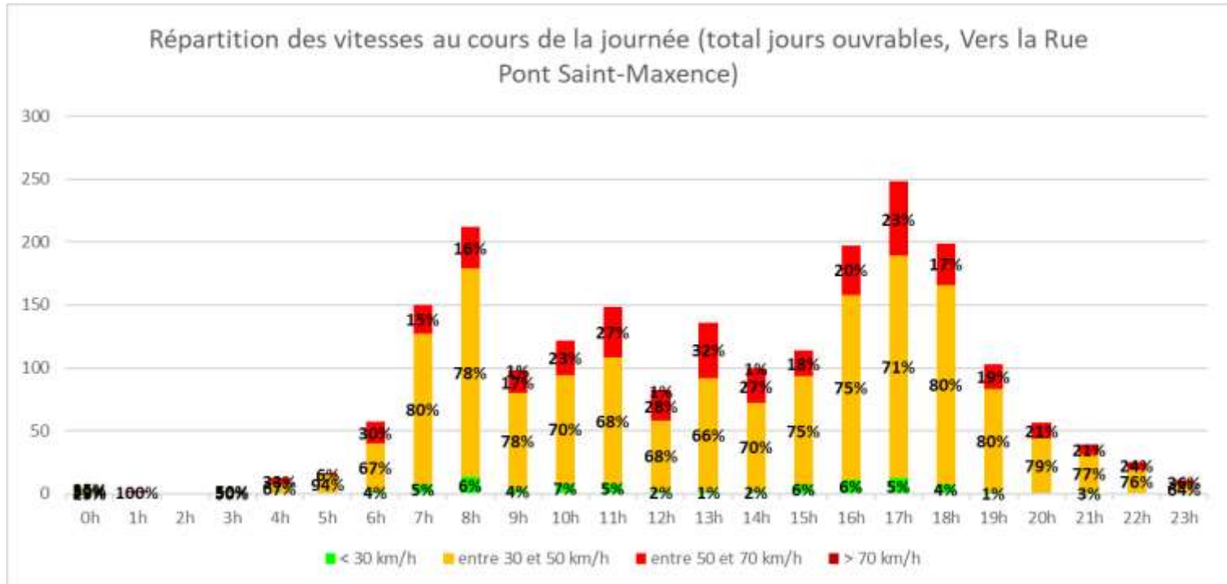
Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit

On voit sur ce graphique, qu'entre 7h et 21h, la vitesse reste la plupart du temps supérieure à la limitation.

Le samedi, on peut voir que la fourchette des V85 en journée est grande, mais reste généralement au-dessus de 50 km/h.



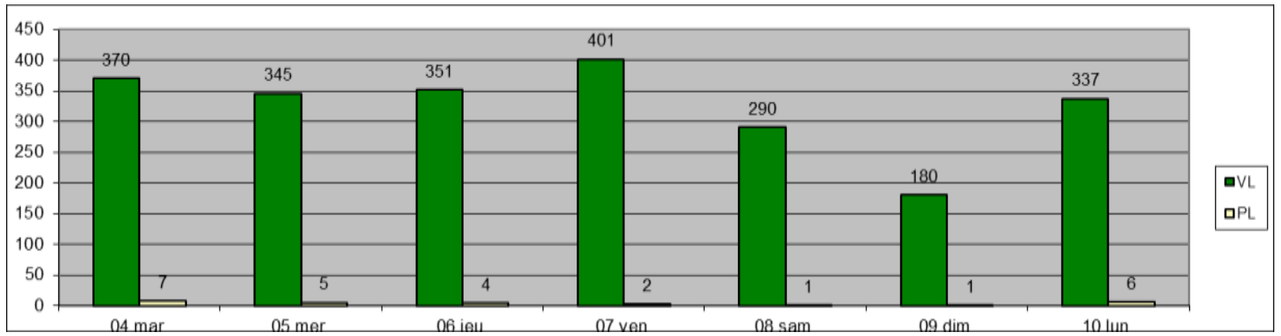
Le peu de PL qui passent sont en-dessous ou proches de 50 km/h.

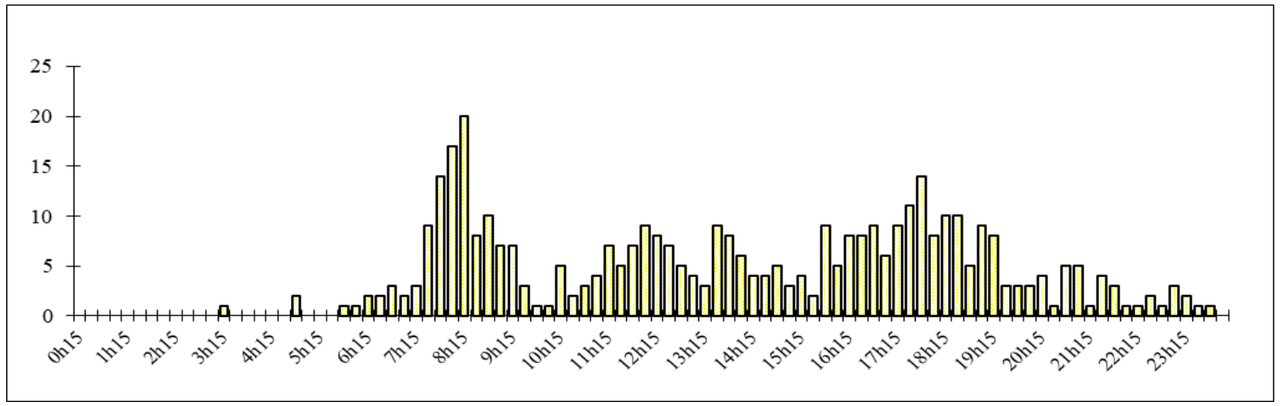


Le taux d'infraction est le plus important en début d'après-midi avec 32%.

* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante

Rue Jean Beau – Vers la Rue Yvonne Drouin

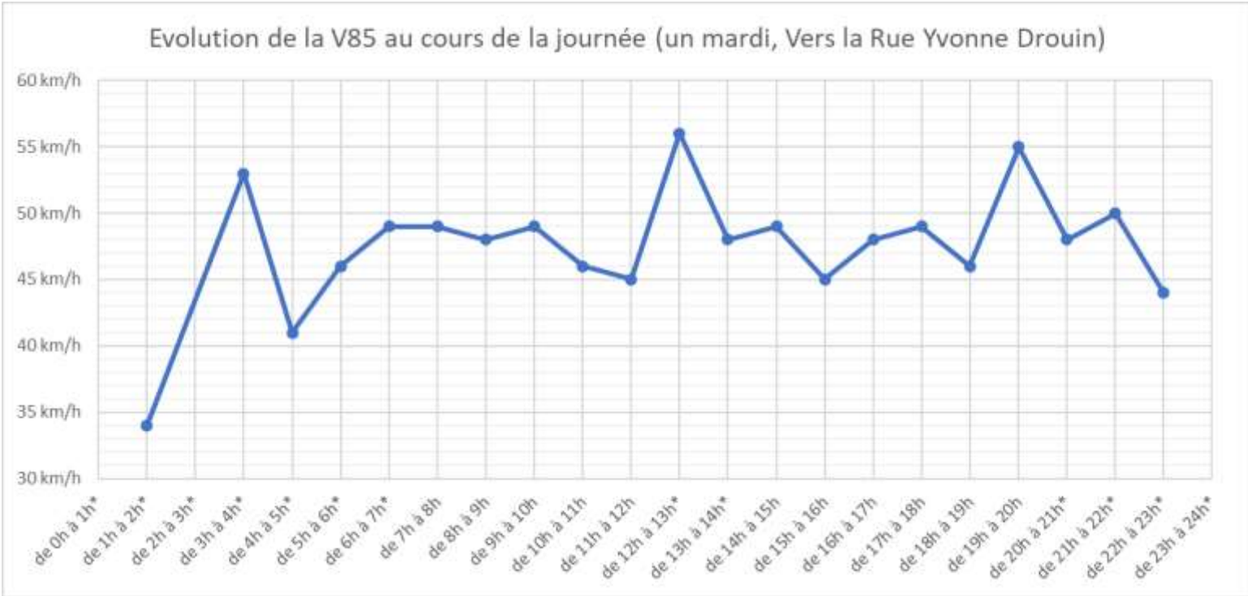




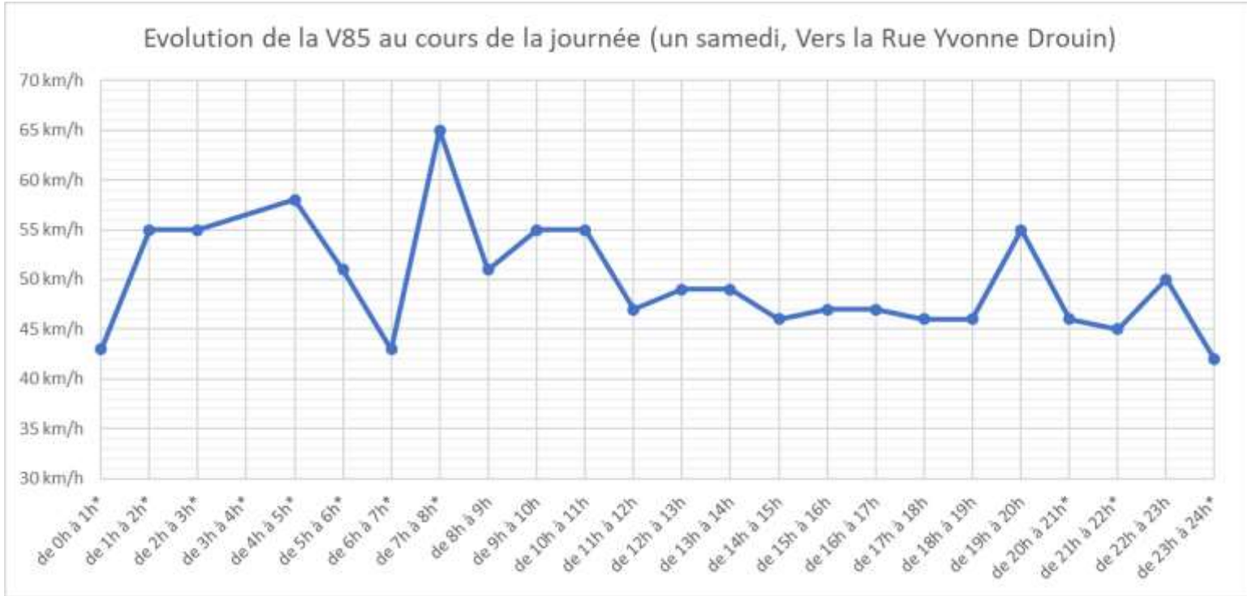
	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
04 mar.	0	0	3	0	18	0	108	4	190	3	47	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05 mer.	0	0	4	2	15	0	98	2	167	0	53	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06 jeu.	0	0	1	1	10	1	84	1	191	1	61	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07 ven.	0	0	0	0	13	1	85	1	222	0	71	0	9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08 sam.	0	0	0	0	12	1	94	0	125	0	49	0	7	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0
09 dim.	0	0	1	0	9	0	56	1	86	0	19	0	7	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 lun.	0	0	0	0	9	1	87	2	181	3	55	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Le pic du trafic ainsi que le tableau des vitesses sont semblables au sens inverse.

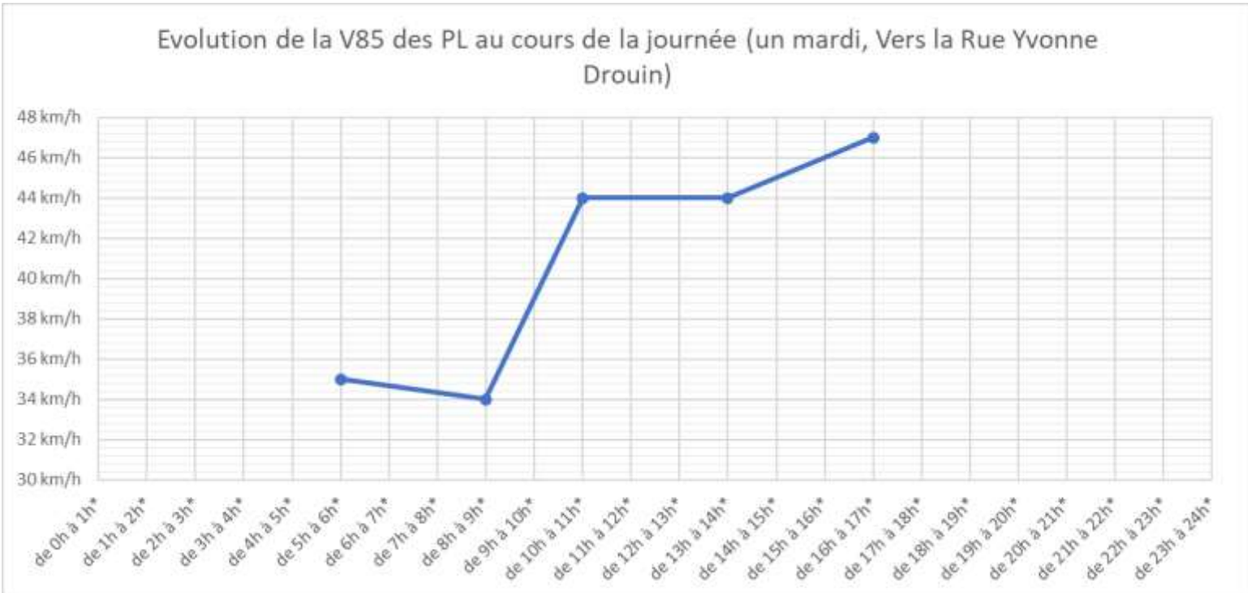
Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit



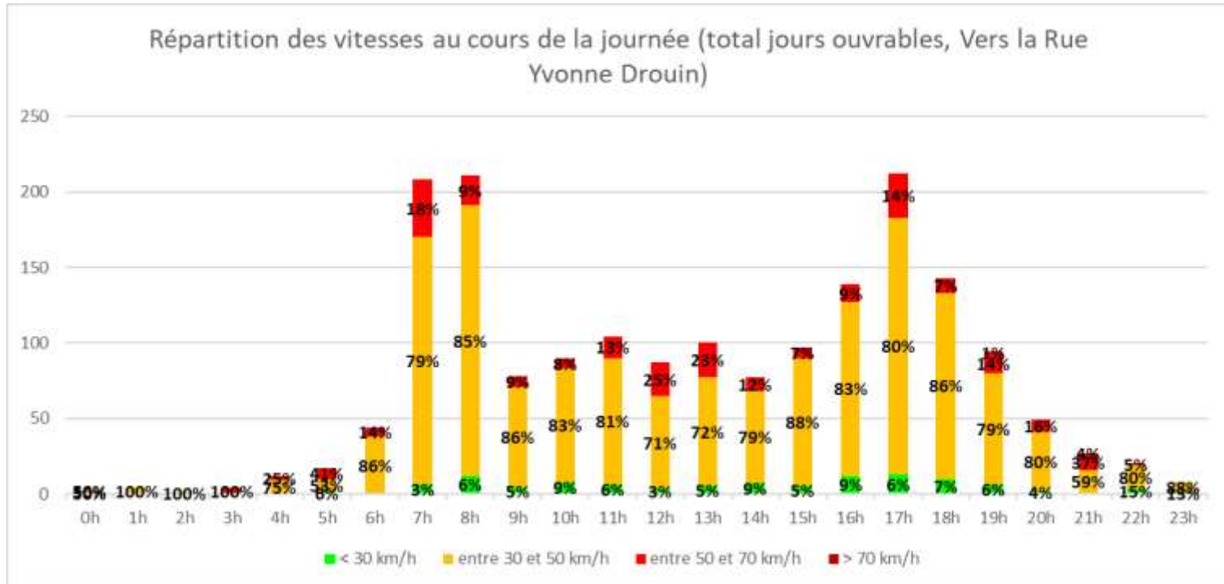
Majoritairement la limitation est respectée sauf quelques pics la nuit, entre midi et 14h00 ainsi qu'en début de soirée.



Le week-end, la journée est coupée en deux : la matinée comptabilise une V85 plus souvent au-dessus de la limitation que l'après-midi.



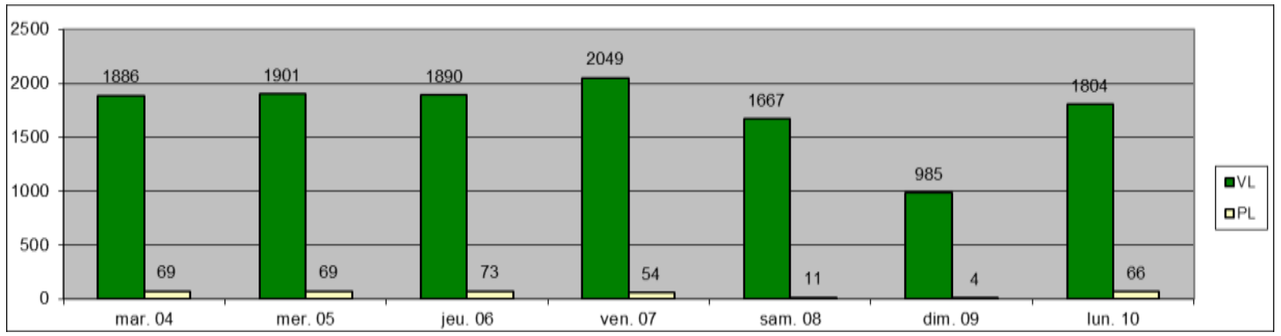
Dans ce sens, il y a encore moins de PL, ils respectent tous la limitation.

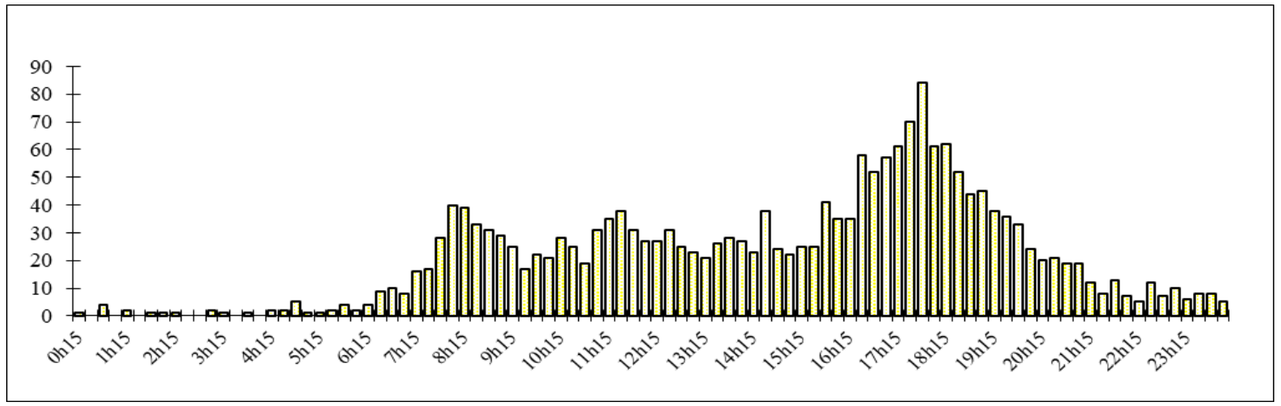


Le taux d'infraction reste faible sauf entre midi et 14h00 où il y a une petit hausse.

* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante

Rue de Pont Sainte-Maxence – Vers Angicourt



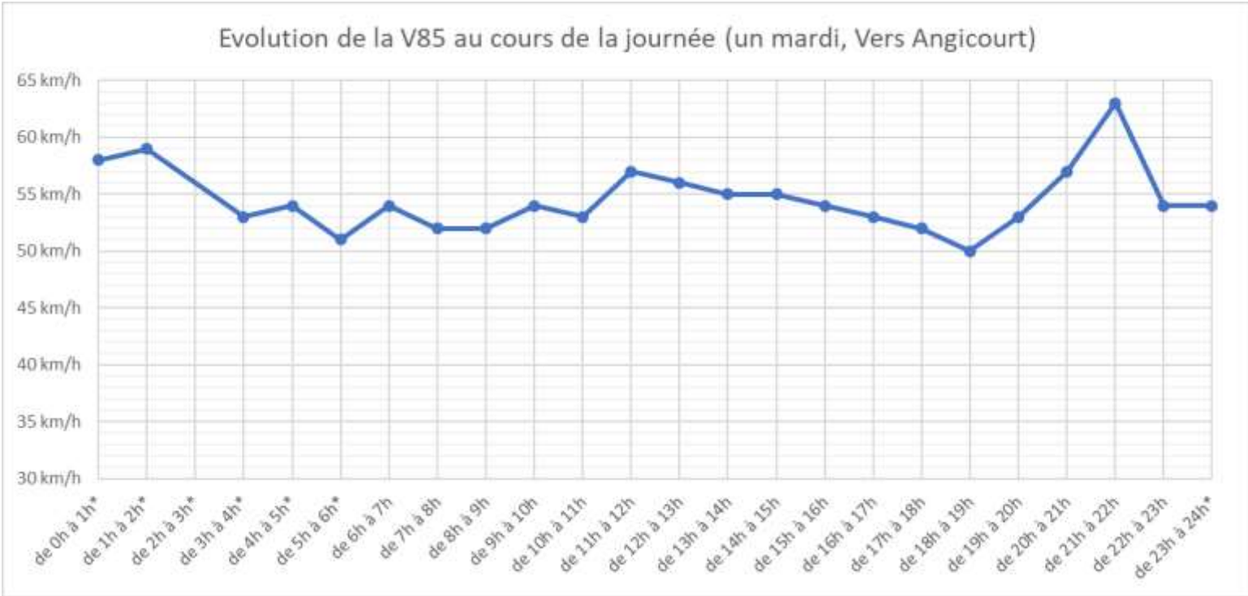


	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
mar. 04	0	1	4	2	27	1	325	14	928	37	516	10	76	3	8	1	1	0	1	0	0	0	0	0
mer. 05	1	0	1	0	19	1	273	16	954	30	557	18	82	4	11	0	3	0	0	0	0	0	0	0
jeu. 06	0	0	1	0	20	0	236	16	934	31	564	23	117	3	15	0	3	0	0	0	0	0	0	0
ven. 07	0	0	1	1	23	0	292	8	961	29	645	13	106	3	17	0	4	0	0	0	0	0	0	0
sam. 08	1	0	1	0	26	2	312	2	847	3	401	2	64	1	14	1	1	0	0	0	0	0	0	0
dim. 09	0	0	1	0	4	0	164	1	466	3	275	0	60	0	11	0	3	0	0	0	1	0	0	0
lun. 10	0	0	1	1	11	2	301	16	907	33	486	13	90	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0

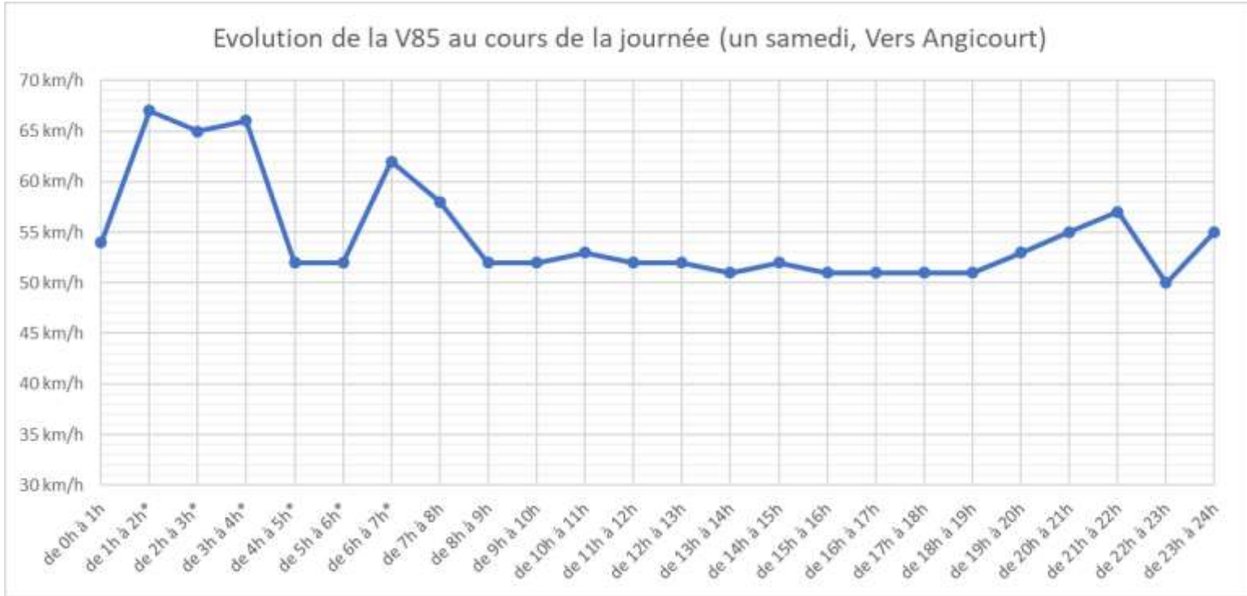
C’est une des rues les plus trafiquées avec 2000 VL le vendredi. Son pic de trafic est le soir vers 16h30.

La limitation est partiellement respectée, on voit qu’un VL a roulé à plus de 90 km/h et un autre à plus de 100km/h.

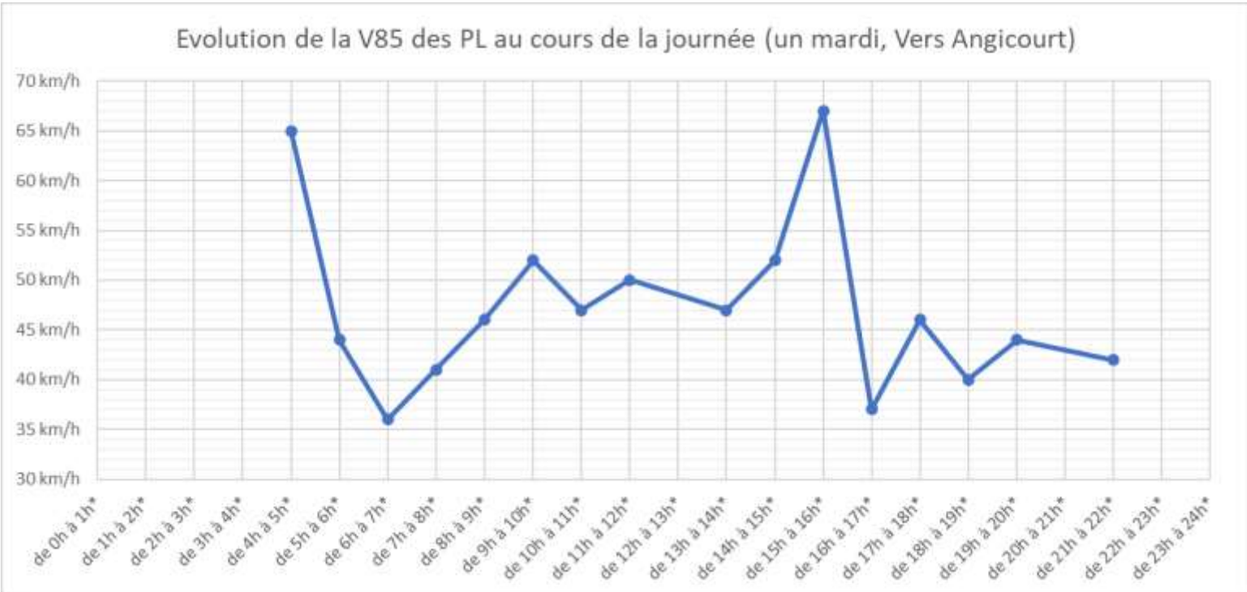
Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit



La V85 est constamment supérieure à 50 km/h. La nuit, nous pouvons atteindre les 65 km/h.

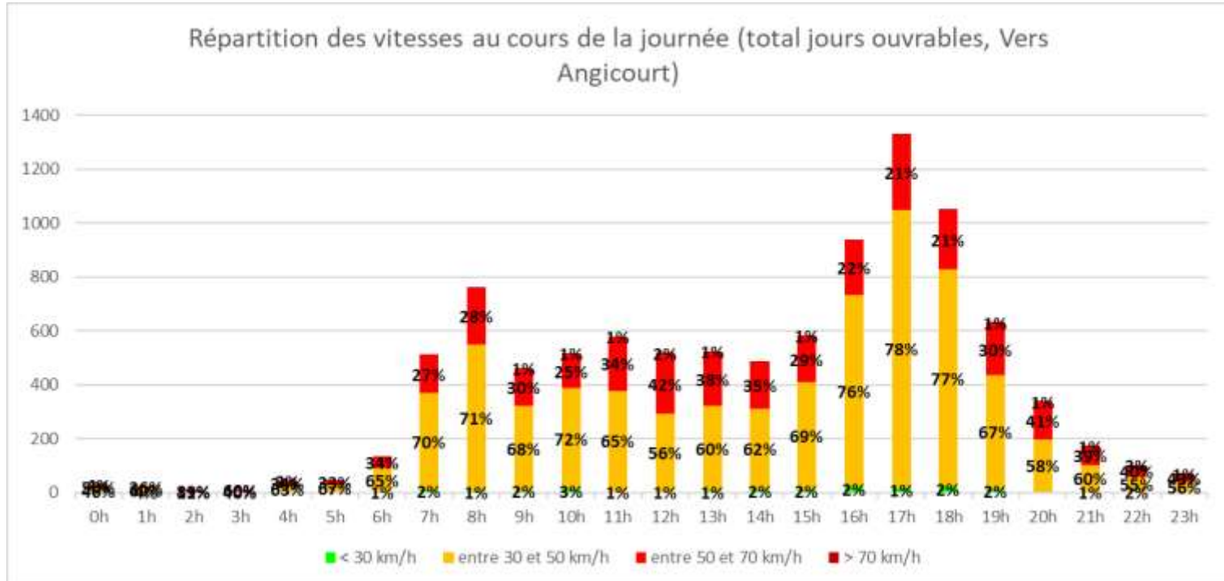


Tout comme en semaine, les 50 km/h ne sont pas respectés.



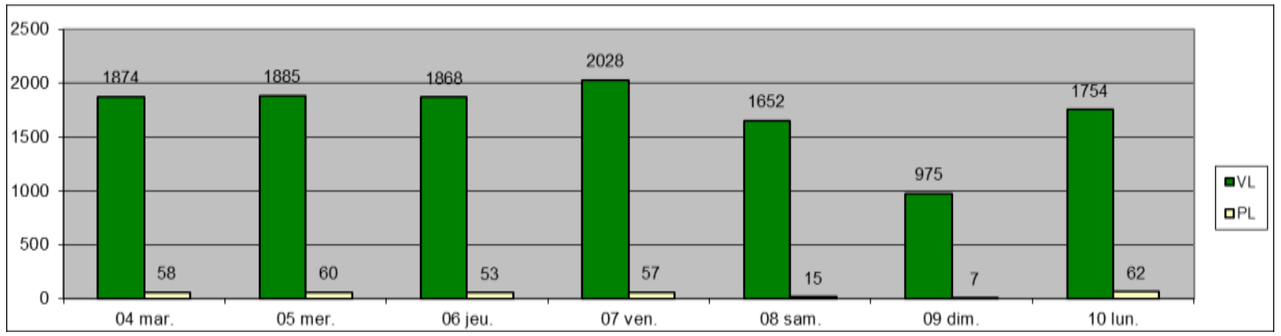
Il y a toujours peu de PL, ils sont en majorité en-dessous de la limitation même si on retrouve deux pics assez importants de 65 km/h.

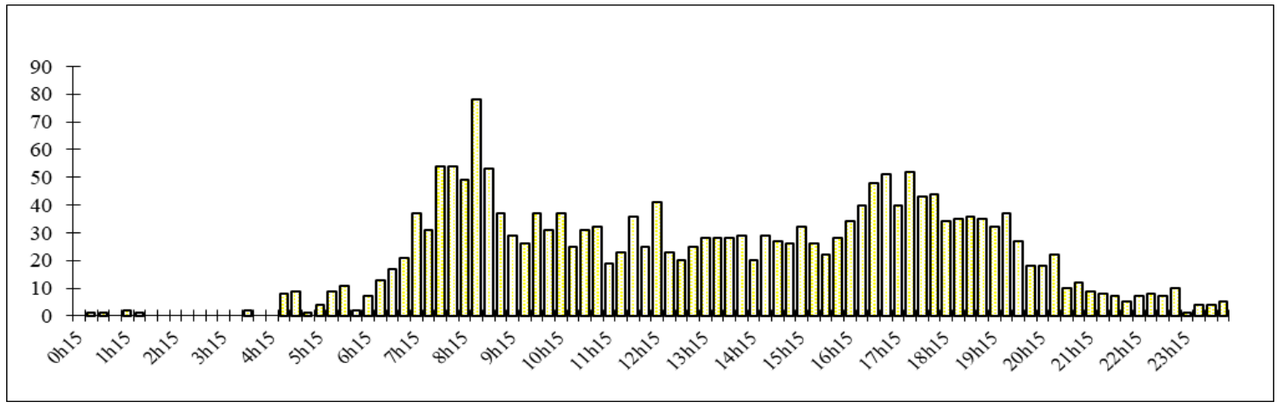
* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante



Le taux d'infraction est en moyenne de 35% pendant la journée.

Rue de Pont Sainte-Maxence – Vers Pont Sainte-Maxence



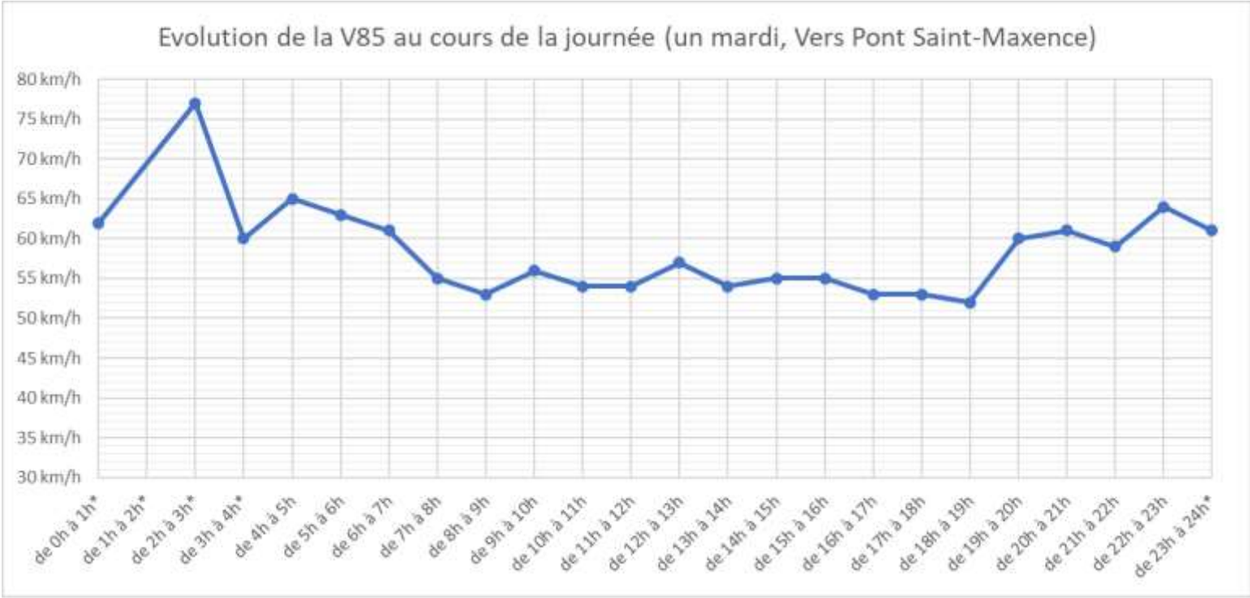


	10		20		30		40		50		60		70		80		90		100		110		120	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
04 mar.	0	0	2	1	25	0	305	12	883	24	507	15	134	6	16	0	2	0	0	0	0	0	0	0
05 mer.	0	0	1	0	23	2	356	14	850	26	512	16	118	2	20	0	5	0	0	0	0	0	0	0
06 jeu.	0	0	3	1	10	0	295	6	786	31	599	14	151	1	19	0	3	0	2	0	0	0	0	0
07 ven.	1	0	1	0	23	1	289	10	857	28	677	14	152	4	24	0	3	0	1	0	0	0	0	0
08 sam.	0	0	3	1	33	1	313	5	738	3	451	4	94	1	13	0	6	0	1	0	0	0	0	0
09 dim.	0	0	1	0	10	0	165	2	455	3	270	0	62	2	11	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10 lun.	0	0	1	1	20	0	272	8	782	31	540	14	119	8	18	0	2	0	0	0	0	0	0	0

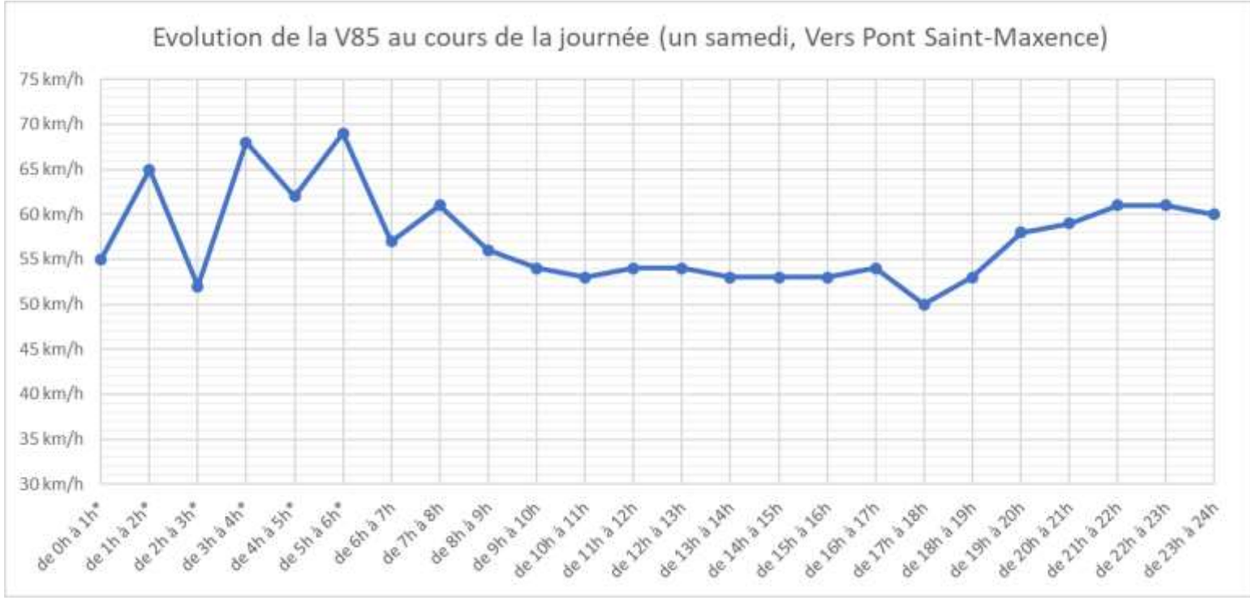
Les chiffres sont semblables au sens contraire sauf que le pic de trafic est cette fois-ci, le matin.

Au niveau de la vitesse, elle reste au-dessus de celle légale. On peut remarquer cinq véhicules à plus de 40 km/h au-dessus de la limitation.

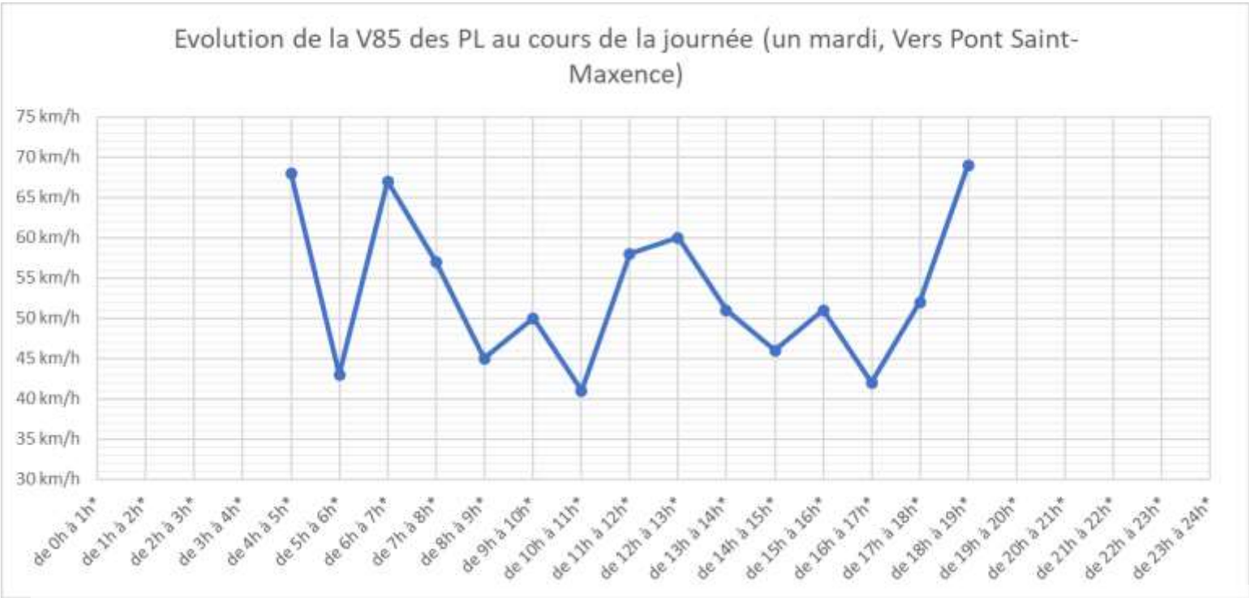
Evolution des vitesses tout au long de la journée et de la nuit



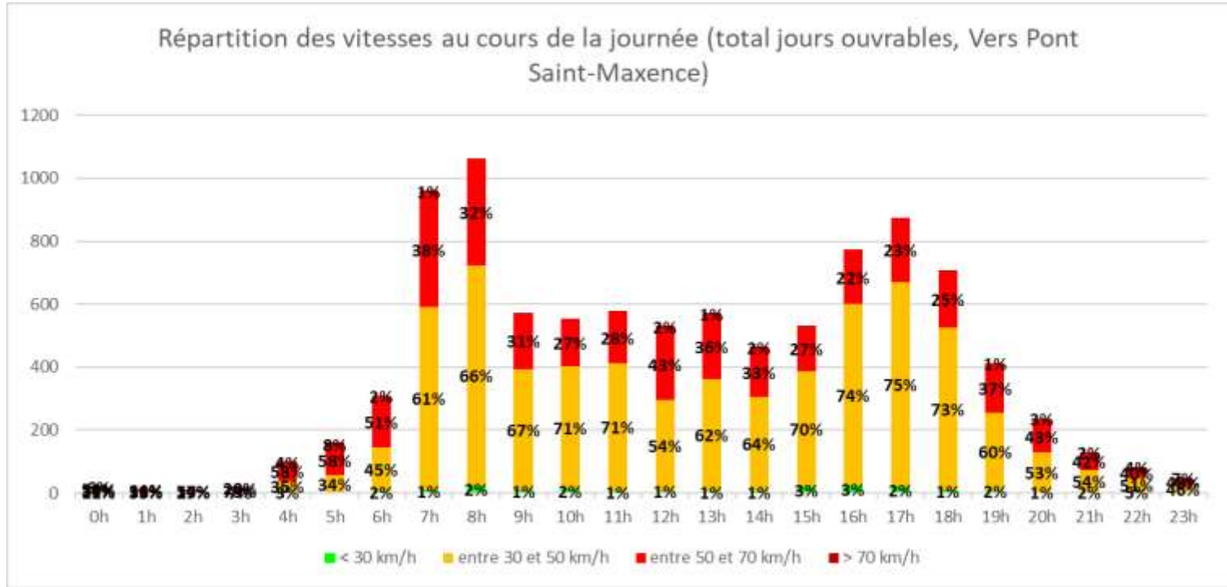
La V85 est constamment au-dessus de la limitation.



Tout comme la semaine, les véhicules roulent toujours au-dessus des 50 km/h.



Dans ce sens, les PL ont très souvent tendance à être également au-dessus de la vitesse légale.

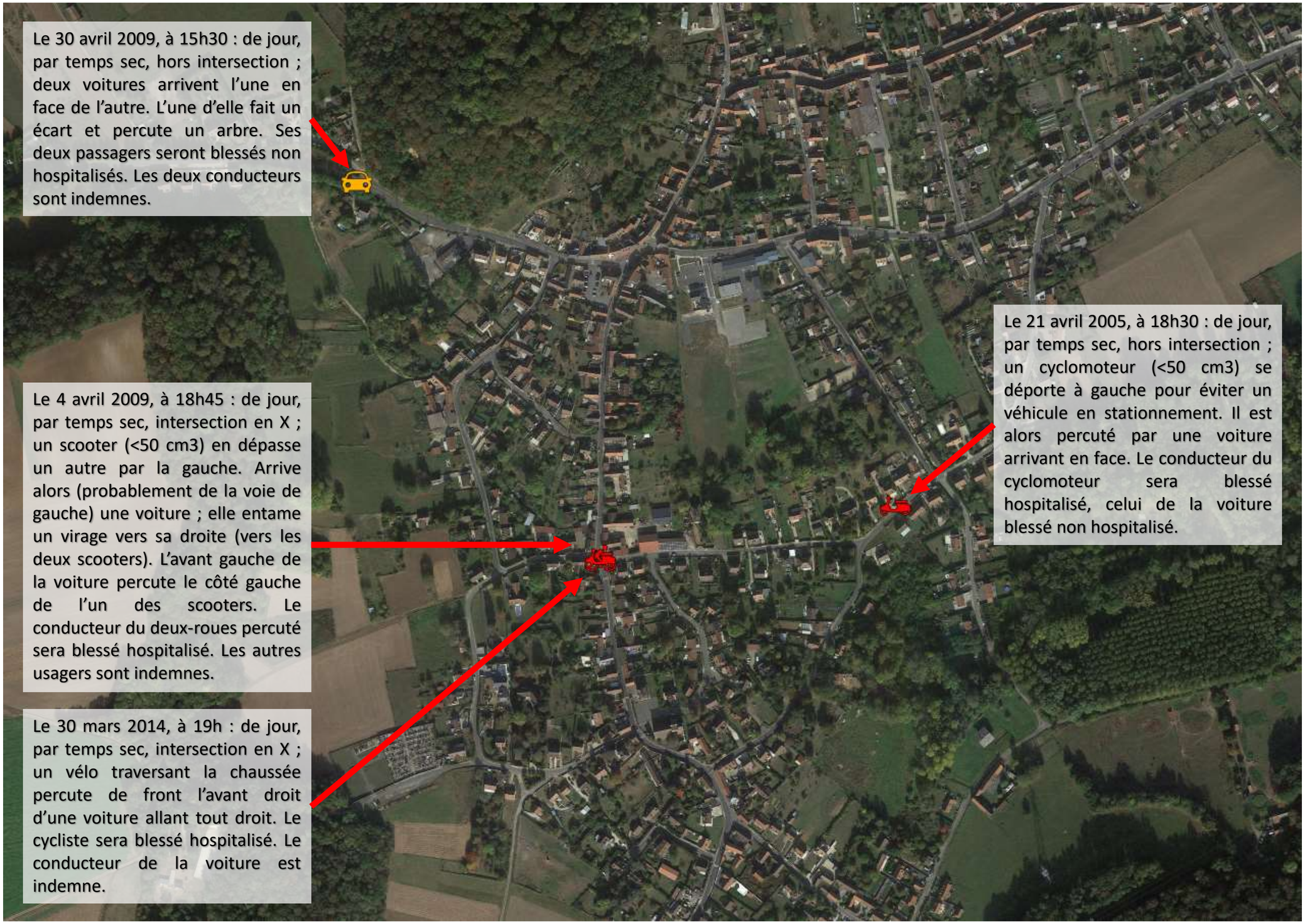


La taux d'infraction est comparable à celui du sens inverse.

* ces heures ont comptabilisé moins de 10 véhicules : la V85 peut donc varier de manière importante

Accidents sur le territoire de la commune entre 2005 et 2017

4 accidents répertoriés entre 2005 et 2017



Comptages directionnels
Extraits des vidéos des carrefours
Carrefour RD29/Rue des Aigumonts

Sortie riveraine sans visibilité

Sortie riveraine sans visibilité

Manœuvre pour une entrée riveraine

Un distributeur de prospectus obligé de marcher sur la chaussée

Un distributeur de prospectus obligé de marcher sur la chaussée

Carrefour RD29/Rue Jean Beau

Un tourne-à-gauche coupé

Un tourne-à-gauche coupé

Un riverain stationne sur le trottoir

Stationnement riverain qui interrompt la continuité piétonne

Stationnement riverain qui interrompt la continuité piétonne

Carrefour RD29/Rue des Buissons

Des stops non respectés (montage)

Carrefour RD29/Rue de l’Image/Rue Wilfrid Pol

Des manœuvres pour se garer devant le bar tabac (montage)

Arrivée du camion de livraison de la boucherie

Gêne occasionnée par le camion de livraison

Gêne occasionnée par le camion de livraison

Manœuvre du camion de livraison pour repartir

De nombreuses traversées piétonnes partout (montage)

Une traversée piétonne devant le bus à l’arrêt

Ecole/Parking Les Eraines

Occupation du parking à 8H00

Occupation du parking à 8H20

Occupation du parking à 15H45

Occupation du parking à 16H22

Lorsque le parking est complet, les voitures se reportent sur le parking à l'arrière de l'école

Des déposes sur le trottoir et l’arrêt de bus

Arrivée d’un bus à 8H33, il restera 19 minutes

Arrivée d’un second bus à 8H48, il restera 3 minutes

La sortie de parking est délicate entre les deux bus

L’heure de la sortie

Priorité à droite ?

Priorité à droite ?

Le véhicule stationné en feux de détresse restera 12 minutes

Observations en caméra embarquée

Les 2 bus à l’arrêt devant l’école

La Rue du Chemin de Roc encombrée par la dépose de l'école

Le camion de livraison du Panier Gourmand

Les 2 camions de livraison

Piéton sur la chaussée Rue Wilfrid Pol

Le distributeur de prospectus marche sur la chaussée de la RD29

Un dépassement sur ligne blanche continue en entrée Ouest

Reportage photographique

Ecole Primaire Les Eraines

L'école Primaire Les Eraines est doublement isolée de la RD29 par un grillage rigide et des barrières de ville fixées en bordure de trottoir.

Cette situation atypique renforce pour l'automobiliste, la possibilité de rouler vite, puisque les enfants ne risquent pas de déboucher sur la chaussée.

Cette mesure de protection est donc selon nous contreproductive et de nature à inciter les usagers à rouler vite au droit de l'école.

Rue de Pont-Sainte-Maxence

Après l'école et la Rue du Chemin de Roc, la Rue de Pont-Sainte-Maxence dispose d'un trottoir satisfaisant, mais qui se réduit à partir du passage piétons.

Des poteaux EDF réduisent la largeur du trottoir rendant le cheminement non praticable pour une personne à mobilité réduite.

Dans la courbe après le passage piétons, le trottoir se réduit à 0,50m environ, obligeant les piétons à descendre sur la chaussée.

La bordure de type A2 permet en outre aux véhicules encombrants de monter sur le trottoir.

Après cette courbe, la largeur du trottoir redevient satisfaisante. Des bacs de collecte des déchets ménagers encombrent toutefois le trottoir et gênent le cheminement des piétons.

Rue de Pont-Sainte-Maxence

Limite approximative du domaine public/privé apparente

Limite approximative du domaine public/privé apparente

Des espaces plus larges s'ouvrent parfois sur le domaine privé qui sont utilisés pour le stationnement des riverains.

Comme le montre la photo ci-dessus (Google mai 2019) l'espace public se confond avec l'espace privé, au détriment du confort et de la sécurité des piétons.

En effet, les véhicules des riverains stationnent en partie sur le domaine public, voire complètement sur le trottoir, obligeant les piétons à cheminer sur la chaussée.

Sur les photos de gauche, les pointillés rouges montrent la limite approximative du domaine public.

Un cheminement piéton plus ou moins confortable

En grave calcaire et très souvent stationné, le cheminement piétons longeant la Rue de Pont-Sainte-Maxence peut s'avérer très inconfortable par temps de pluie.

Les obstacles au cheminement des piétons sont nombreux (voitures en stationnement, bacs de collecte des déchets ménagers, poteaux EDF ou télécom) et rendent le cheminement des piétons peu confortable.

Par temps de pluie ce cheminement piéton ne peut pas être considéré comme accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Une maman avec une poussette pourrait préférer utiliser la chaussée, plutôt que le trottoir, lorsque celui-ci reste libre.

Un cheminement piéton plus ou moins confortable

Ligne de désir pour les piétons

Comme le montrent les photos du haut, le cheminement piéton est peu confortable par temps de pluie.

Les nouvelles règles en matière d'emploi des produits phytosanitaires sont en partie responsables de l'envahissement des espaces naturels par les mauvaises herbes.

Sur la photo ci-contre, on ne voit pas le passage piétons, qui est très éloigné de la ligne de désir des piétons. Il est en retrait de plusieurs mètres dans la rue Jean Beau.

Autres obstacles ou difficultés observés

Le marquage d'autorisation à stationner à cheval sur le trottoir et la chaussée, encourage les riverains à stationner complètement sur les trottoirs, lorsque l'espace leur semble disponible.

Ils le font alors sans laisser un espace suffisant pour le passage des piétons. En cas d'accident impliquant un piéton descendu sur la chaussée, ce comportement est pénalement répréhensible et peut entraîner des sanctions très graves.

On voit également sur ces photos que la circulation et le stationnement sur les trottoirs provoquent des ornières qui deviennent boueuses par temps de pluie.

Le cheminement est alors inaccessible aux PMR.

Le stationnement autorisé à cheval sur le trottoir

La première photo montre une autre situation bloquant le passage des piétons : le passage réduit par l'escalier est bloqué par le bac de collecte des déchets ménagers.

Selon le Cerema, autoriser le stationnement à cheval sur le trottoir, consacre la supériorité de la voiture sur les piétons et doit être évité absolument.

Certains riverains prennent soin de laisser un espace suffisant aux piétons, mais d'autres n'y font pas attention.

Autres exemples des mêmes situations

Ces photos montrent d'autres exemples des problèmes observés plus haut :

- Trottoir rendu boueux par le passage des voitures,
- Cheminement non PMR par temps de pluie,
- Empiètement excessif des voitures sur les trottoirs

En stationnant de façon excessive sur les trottoirs, les riverains favorisent la vitesse sur la route départementale.

Les riverains sont donc en partie responsables des problèmes dont ils se plaignent.

Un stationnement très gênant généralisé

Le stationnement sur les trottoirs est désormais considéré comme très gênant et il est sanctionné d'une amende de 4ème classe (135€) contre une amende de 2ème auparavant (35€).

La Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) représente un ensemble de mesures visant à faciliter la marche et le vélo.

Parmi ces mesures, la restitution des trottoirs aux seuls piétons est un objectif important du PAMA, qui a conduit à ce renforcement de la répression du stationnement sur trottoir.

En approche de l'école, la largeur du trottoir se réduit fortement

Si la largeur du trottoir est satisfaisante jusqu'à la Rue des Dames, elle se réduit fortement au-delà, sur le côté nord de la Rue de Pont-Sainte-Maxence.

En outre la bordure de type A2 (franchissable) n'apporte pas une sécurité aussi efficace qu'une bordure de type T2 (bordure de trottoir classique).

Le passage piétons de la photo ci-dessus invite donc les piétons à traverser la chaussée pour rejoindre un trottoir plus large du côté de l'école.

Le feu devant l'école n'est plus en service, il pourrait être transformé en « feu intelligent » ou Passage Piétons Spécifique (PPS).

Le Passage Piétons Spécifique : un système de feux intelligents

Le passage piétons spécifique est un feu intelligent qui s'adapte au comportement du piéton qui est détecté.
Si le piéton n'attend pas pour traverser, des feux oranges clignotants avertissent l'automobiliste en approche.
Si le piéton attend, les feux passent au rouge pour les usagers motorisés et le feu piéton passe au vert.

Décret n°2015-808 du 2 juillet 2015

Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives.

Qu'est-ce que le passage piéton spécifique (PPS)

Signal R12 pps

Le passage piéton spécifique (PPS) : un système de feux intelligents implanté sur les passages piétons hors intersection qui ne fonctionne qu'en présence de piétons, qui s'adapte aux capacités de ces derniers et qui s'avère bien mieux compris des conducteurs de véhicules que le système usuel.

Les atouts du système PPS

Crédibiliser la signalisation lumineuse

Les feux en section courante qui gèrent des passages piétons sont souvent mal perçus par les usagers et sont donc peu respectés. Bien souvent, les piétons appuient sur le bouton poussoir mais débutent leur traversée avant l'apparition du vert.

Ensuite, lorsque le feu voiture passe au rouge, le piéton a déjà terminé sa traversée et les conducteurs ne comprennent pas la raison de leur arrêt. Le PPS corrige ce défaut bien connu : on ne donne le rouge aux automobilistes que si un piéton va effectivement traverser. Cela permet d'éviter les arrêts injustifiés et réduit la consommation énergétique des véhicules.

Le piéton détecté est quant à lui sûr d'avoir le vert dans un délai fixe et court.

Faciliter la vie du piéton

Le piéton n'a rien à faire ; il est détecté par le système tout comme peuvent l'être les véhicules sur certaines entrées de carrefours. De plus le système confirme la détection grâce à la barre verticale jaune clignotante du signal piéton.

Prévenir l'automobiliste

Le signal véhicule normalement éteint passe au jaune clignotant en cas de présence d'un piéton : l'automobiliste est ainsi alerté de la présence d'un piéton.

Afin de renforcer la visibilité du passage piéton Toulouse-Métropole accompagne le PPS d'un portique muni d'un panneau de signalisation de position C20C et d'un système d'éclairage du passage piéton. Ces éléments ne sont toutefois pas obligatoires.

Responsabiliser le piéton tout en améliorant la sécurité des plus vulnérables

Ce système responsabilise le piéton, car il réagit différemment suivant le comportement de ce dernier. Ceux qui décident de traverser sans attendre peuvent le faire sans commettre une infraction : comportement fréquent lorsque le trafic est faible. En revanche, ceux qui se sentent moins à l'aise ou qui éprouvent des difficultés à se déplacer peuvent avoir l'assurance d'obtenir le feu vert piéton très rapidement.

Un trottoir trop étroit pour être pratiqué

En face de l'école et jusqu'à la boulangerie, la largeur du trottoir est insuffisante.

Les barrières scellées le long de l'école contraignent les véhicules à s'en écarter, les obligeant à circuler très proche voire sur l'axe médian.

Les usagers croisés, circulant vers la Mairie, doivent donc se rapprocher du trottoir pour conserver une marge de croisement suffisante avec ces véhicules gênés par les barrières.

La pression sur le trottoir très étroit est donc d'autant plus forte.

Les passages piétons devant la boulangerie

A l'étroitesse du trottoir nord de la Rue de Pont-Sainte-Maxence, s'ajoute un problème de pente du trottoir et de visibilité pour les piétons qui s'apprêtent à traverser vers l'école.

La flèche rouge montre une distance de visibilité de moins de 50m qui peut être préjudiciable à la sécurité des piétons et notamment des enfants se rendant à l'école.

Place Georges Tainturier

La Place Georges Tainturier représente le cœur de ville de Cinqueux et abrite les commerces de la commune.

Le stationnement sur cette place doit donc être organisé et géré pour les clients de ces commerces, au détriment de tout autre usage.

Un parking d'une quarantaine de places étant directement relié à cette Place Georges Tainturier, le stationnement des résidents de cette place peuvent y trouver facilement une solution de stationnement proche de chez eux.

Les espaces publics de cette place/rue, pourraient donc être réservés à des usages de rencontre et de convivialité entre les habitants de la commune qui s'y retrouvent.

La prédominance d’un stationnement riverain

Notre travail de terrain à différents moments de la journée et de la semaine, nous laisse penser que le stationnement sur la Place Georges Tainturier correspond davantage à un usage résidentiel qu’à l’activité des commerces.

Certains véhicules observés de nuit, qu’on retrouve dans la journée au même endroit, semblent appartenir à des riverains ayant un logement sur la place.

Ce stationnement résidentiel pourrait être reporté sur le parking, afin de dégager des espaces de convivialité pour les habitants et les habitués de la commune.

Les traversées piétonnes de la Place Georges Tainturier

La RD29 comporte 3 traversées piétonnes au droit de la Place Georges Tainturier.

Une se trouve devant la Mairie et débouche directement dans le parking, une autre se trouve devant le salon de coiffure.

Un autre passage piéton se trouve au début de la Rue Wilfrid Pol (photo ci-contre).

Ces passages piétons ont en commun de ne pas être conformes à la Loi Handicap par l'absence de dalles podotactiles et parfois d'abaissement de trottoir.

Ces passages piétons débouchent le plus souvent sur des trottoirs étroits, non accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Une entrée de ville aménagée

L'entrée de ville de Cinqueux en venant d'Angicourt a fait l'objet d'un aménagement récent offrant un trottoir PMR sur le côté nord de la RD29.

Au droit de la salle polyvalente (Espace Maurice Guerlin), un feu à l'intention des piétons souhaitant traverser la chaussée a été implanté, mais n'est plus en service actuellement.

Comme le feu situé au droit de l'école, ce feu pourrait être modifié pour devenir un Passage Piétons Spécifique (ou feux intelligents).

Ce feu intelligent donnerait ainsi la possibilité de traverser en sécurité, aux piétons qui le souhaitent, sans arrêter inutilement les voitures, si le piéton n'attend pas pour traverser.

Le côté sud de la RD29 inaccessible aux piétons

Au niveau des feux et du passage piétons, le trottoir sud de la RD29 est obstrué par des bacs de collecte des déchets ménagers.

Il est ensuite dépourvu de revêtement et stationné par les riverains, avant de disparaître totalement, en approche de la Rue du Marin.

Le trottoir nord est donc la seule option sécurisée pour les piétons, ce qui renforce l'utilité de la traversée piétonne au droit de la salle polyvalente.

Le feu intelligent apparaît donc comme particulièrement opportun.

Une intersection sans visibilité avec un stop sur la voie principale

L'intersection de la RD29 avec la Rue du Marin ne dispose pas d'une bonne visibilité, ce qui a conduit la commune à implanter un stop sur la voie principale probablement pour faciliter la sortie des usagers de la Rue du Marin.

Cette situation non conforme doit être corrigée, tout en maintenant un dispositif de ralentissement efficace pour permettre une sortie de la Rue du Marin sans difficultés.

Un plateau surélevé pourrait représenter une bonne solution pour faire ralentir les usagers, avant d'arriver sur la Place Georges Tainturier.

Le stop pourrait être remis à sa place, sur la Rue du Marin.

Rue de Rieux - entrée sud - RD75

Sur cette entrée sud, la vitesse mesurée (V85) est de 55 km/h dans le sens rentrant et 57 km/h dans le sens sortant.

Un aménagement réducteur de vitesse pourrait être étudié, pour tenter de faire baisser cette V85 en-dessous de 50 km/h.

L'alignement droit de la photo ci-dessus serait propice à un aménagement d'entrée de ville, réducteur de vitesse.

En effet, cet alignement droit dispose d'accotements confortables de chaque côté de la RD75 (2,75m environ)

Les panneaux ci-contre sont obsolètes et inappropriés en milieu urbain (on ne signale pas les virages en milieu urbain, sauf exception). Ils donnent une connotation routière marquée.

Un cheminement semé d'embûches

Comme le montrent ces photos, le cheminement des piétons sur le trottoir est parfois un parcours d'obstacles.

Les bacs de collecte des déchets ménagers, mais également des flaques d'eau imposent souvent aux piétons de descendre sur la chaussée.

Cet inconfort peut devenir source de danger pour des enfants se rendant à l'école ou pour des personnes à mobilité réduite ou encore des personnes âgées.

Rue Wilfrid Pol

Comme le montrent ces photos, la Rue Wilfrid Pol ne dispose pas réellement de trottoirs.

Les piétons doivent donc cheminer sur la chaussée, comme le montre la photo ci-contre, où une dame accompagnée d'un chien se rend en centre-ville.

Dans cette rue, la modération de la vitesse pourrait se faire en matérialisant des places de stationnement, là où la demande est observée.

Rue de Sacy-le-Grand

L'entrée de Cinqueux par la Rue de Sacy-le-Grand se fait après une courbe d'environ 65m de rayon intérieur.

Le cadre champêtre qui présidait avant le panneau d'entrée d'agglomération, se poursuit dans les premières centaines de mètres, avec des accotements et des talus enherbés, plutôt que des trottoirs.

Les usagers maintiennent donc une vitesse un peu élevée et la V85 est de 57 km/h dans le sens rentrant et de 58 km/h dans le sens sortant.

Le stationnement sur les trottoirs encourage les vitesses élevées

Sur la Rue de Sacy-le-Grand, le stationnement des riverains sur les trottoirs dégage totalement la chaussée, ce qui a pour effet de faciliter les vitesses pratiquées élevées.

Le marquage axial renforce un peu plus le caractère routier de la Rue de Sacy-le-Grand.

Le tracé de la voie composé de courbes à grands rayons est un élément supplémentaire permettant d'expliquer la V85 mesurée, proche de 60 km/h.

Faire redescendre les voitures du trottoir semble un objectif à atteindre, soit par la création d'encoches de stationnement, soit par un simple marquage sur chaussée.

Les aménagements proposés

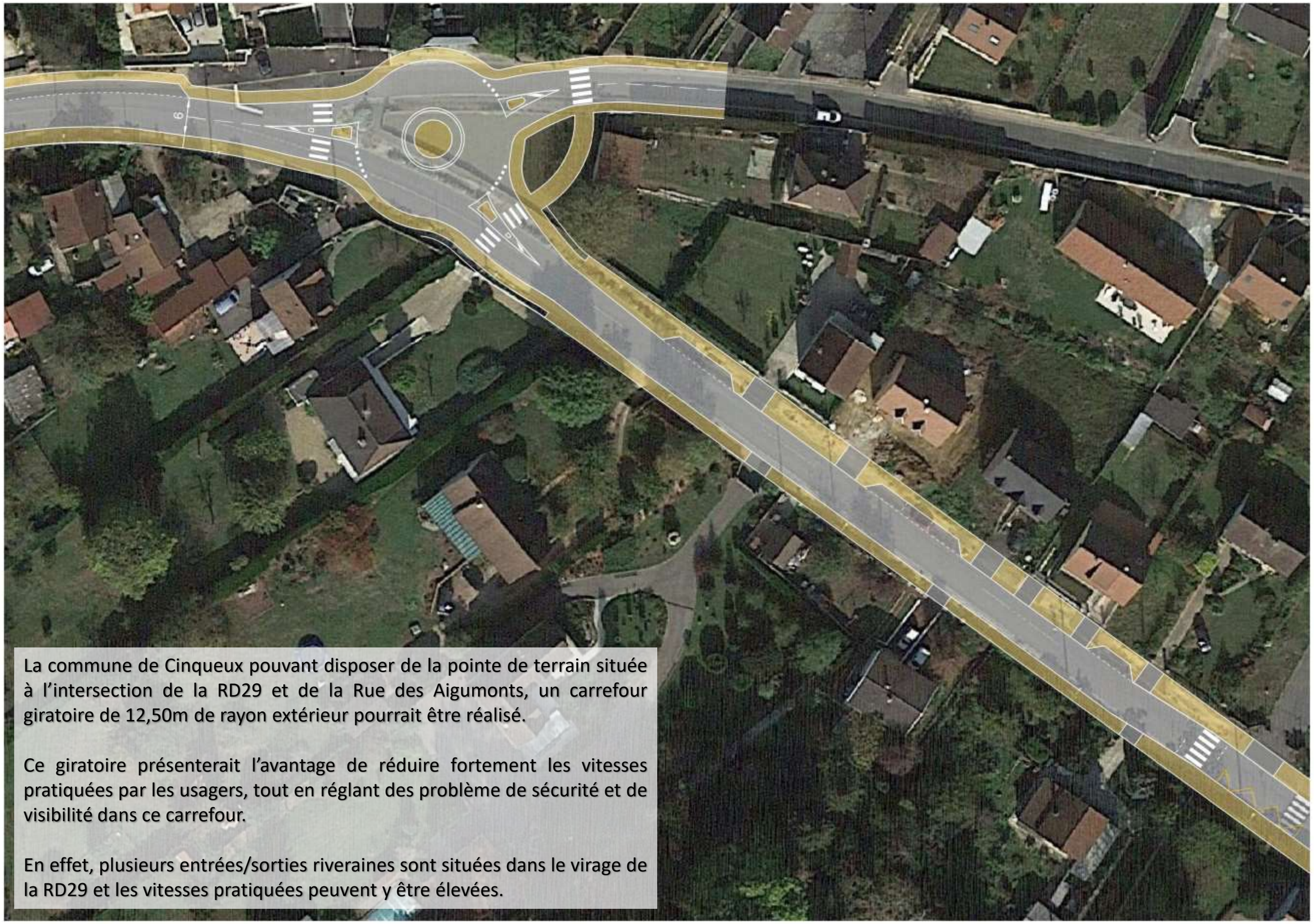
Rue de Pont-Sainte-Maxence

La Rue de Pont-Sainte-Maxence a une emprise de 12m permettant des profils en travers très confortables avec du stationnement unilatéral.

L'esquisse ci-dessous montre des trottoirs de 2m de large de chaque côté, avec des encoches de stationnement de 2m également et une chaussée de 6m de large. (2+2+6+2=12m).

En alternant le stationnement d'un côté puis de l'autre, tout en maintenant une largeur de chaussée de 6m, on pourrait répondre à la demande de stationnement observée.

Intersection RD29 / Rue des Aigumonts



La commune de Cinqueux pouvant disposer de la pointe de terrain située à l'intersection de la RD29 et de la Rue des Aigumonts, un carrefour giratoire de 12,50m de rayon extérieur pourrait être réalisé.

Ce giratoire présenterait l'avantage de réduire fortement les vitesses pratiquées par les usagers, tout en réglant des problème de sécurité et de visibilité dans ce carrefour.

En effet, plusieurs entrées/sorties riveraines sont situées dans le virage de la RD29 et les vitesses pratiquées peuvent y être élevées.

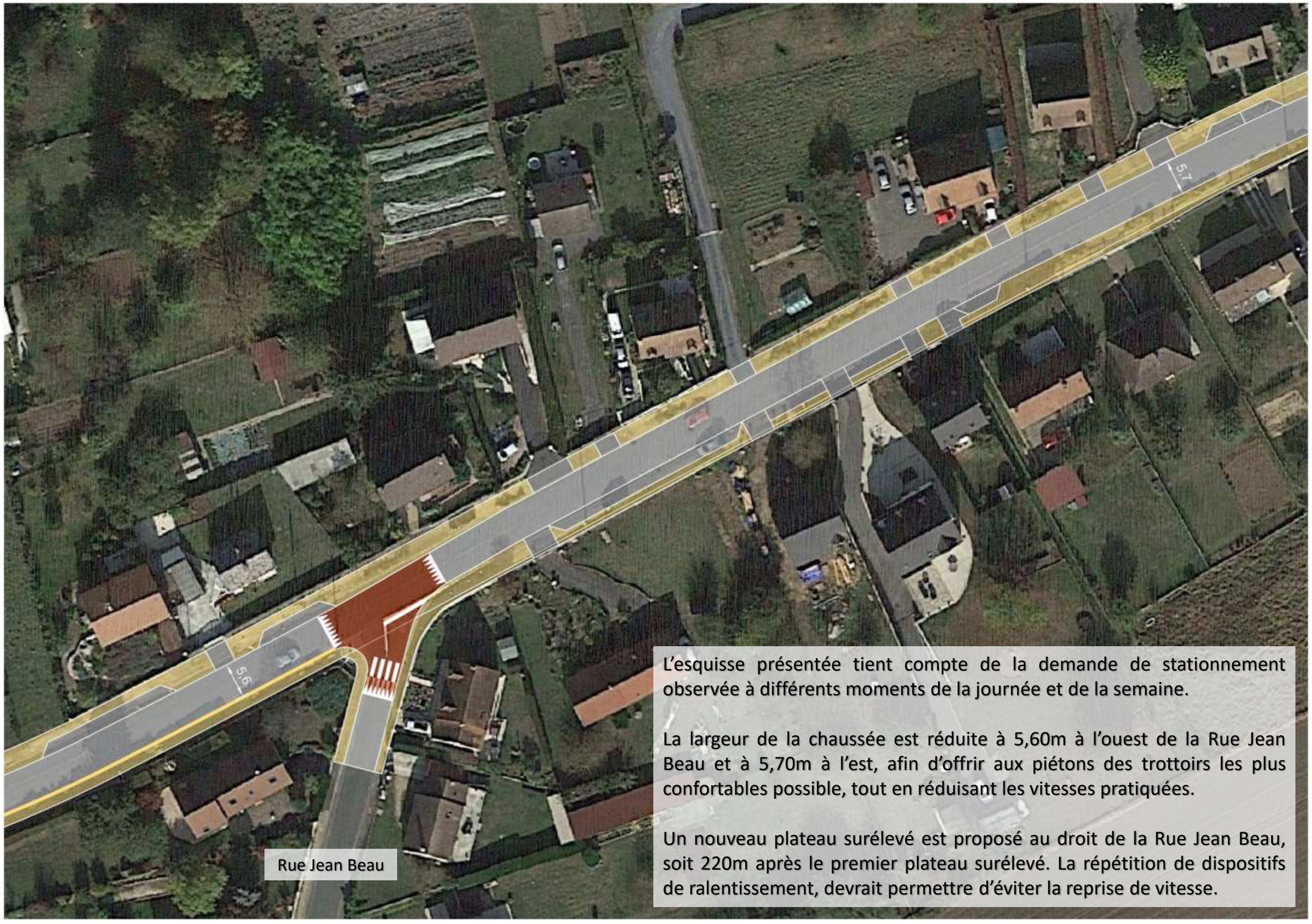
Rue de Pont-Sainte-Maxence (suite)

Au niveau de la Rue de Sacy-le-Grand, le stop sur la voie principale (non conforme au Guide d'Aménagement des Routes Départementales de l'Oise), pourrait être remplacé par un plateau surélevé, pour éviter que les usagers reprennent de la vitesse, après le giratoire.

Compte tenu du faible nombre de véhicules lourds sur la RD29 (45 à 50 par jour et par sens de circulation), la largeur de la chaussée pourrait être réduite à 5,60m, voire à 5,10m.

Cela permettrait de modérer un peu plus les vitesses pratiquées.

Rue de Pont-Sainte-Maxence (suite)



L'esquisse présentée tient compte de la demande de stationnement observée à différents moments de la journée et de la semaine.

La largeur de la chaussée est réduite à 5,60m à l'ouest de la Rue Jean Beau et à 5,70m à l'est, afin d'offrir aux piétons des trottoirs les plus confortables possible, tout en réduisant les vitesses pratiquées.

Un nouveau plateau surélevé est proposé au droit de la Rue Jean Beau, soit 220m après le premier plateau surélevé. La répétition de dispositifs de ralentissement, devrait permettre d'éviter la reprise de vitesse.

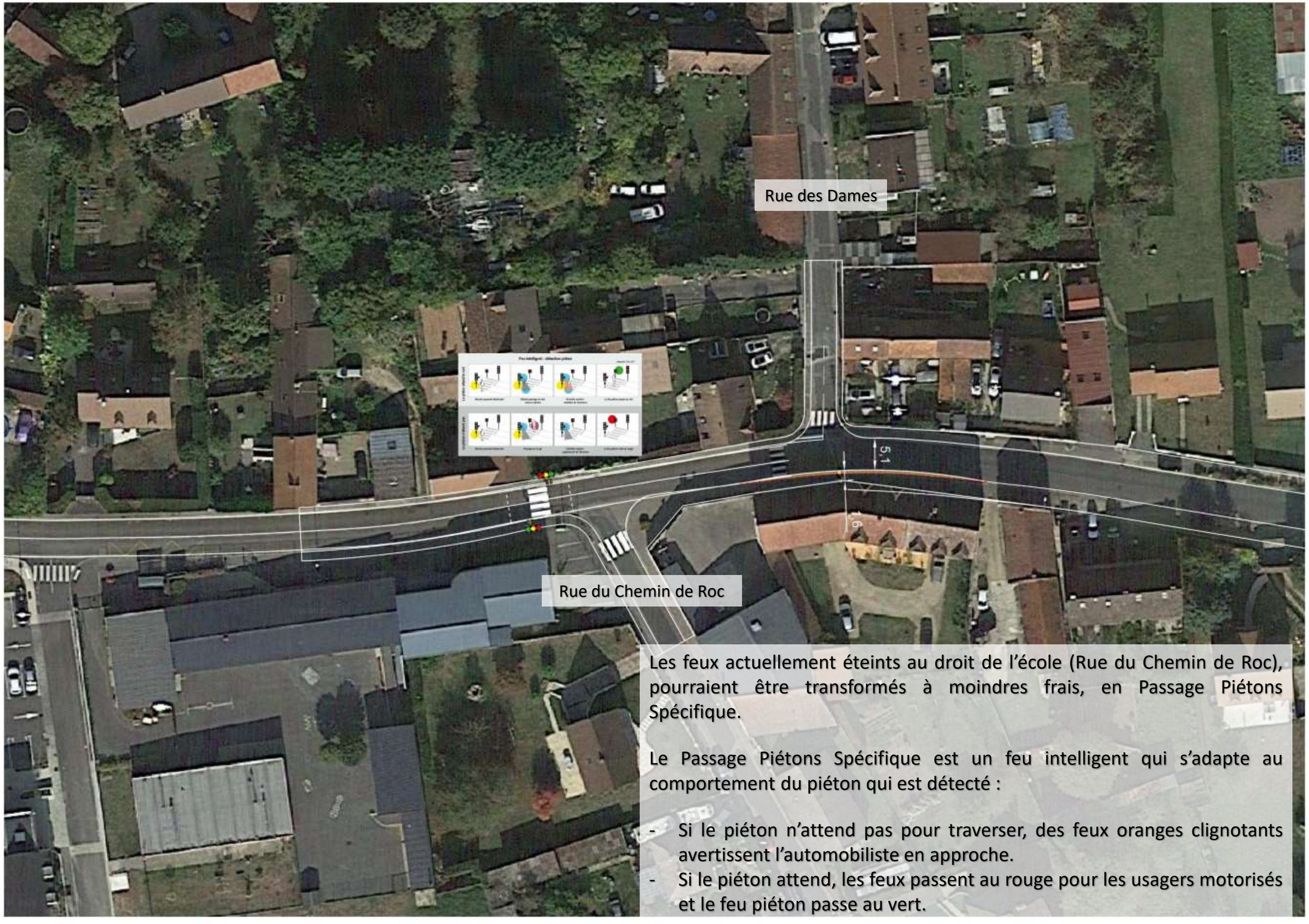
Rue de Pont-Sainte-Maxence (suite)

Au niveau de la Rue des Dames, la largeur des trottoirs devient plus étroite et le trottoir sud pourrait être élargi à 1,60m en réduisant la largeur de la chaussée ponctuellement à 5,10m.

Cette largeur de 5,10m permet le croisement d'un véhicule léger avec un véhicule lourd (camion ou bus).

Le croisement de deux véhicules lourds ne serait pas possible à cet endroit, ce qui ne semble pas être un problème, compte tenu du faible nombre de véhicules lourds par jour sur la RD29 (50 par sens au maximum).

Un feu « intelligent » au droit de l'école et de la Rue du Chemin de Roc



Les feux actuellement éteints au droit de l'école (Rue du Chemin de Roc), pourraient être transformés à moindres frais, en Passage Piétons Spécifique.

Le Passage Piétons Spécifique est un feu intelligent qui s'adapte au comportement du piéton qui est détecté :

- Si le piéton n'attend pas pour traverser, des feux oranges clignotants avertissent l'automobiliste en approche.
- Si le piéton attend, les feux passent au rouge pour les usagers motorisés et le feu piéton passe au vert.

Le Passage Piétons Spécifique : un système de feux intelligents

Le passage piétons spécifique est un feu intelligent qui s'adapte au comportement du piéton qui est détecté.
Si le piéton n'attend pas pour traverser, des feux oranges clignotants avertissent l'automobiliste en approche.
Si le piéton attend, les feux passent au rouge pour les usagers motorisés et le feu piéton passe au vert.

Rappel

Décret n°2015-808 du 2 juillet 2015

Arrêté du 23 septembre 2015
relatif à la modification de la signalisation routière
en vue de favoriser les mobilités actives.

Qu'est-ce que le passage piéton spécifique (PPS)

Signal R12 pps

Le passage piéton spécifique (PPS) : un système de feux intelligents implanté sur les passages piétons hors intersection qui ne fonctionne qu'en présence de piétons, qui s'adapte aux capacités de ces derniers et qui s'avère bien mieux compris des conducteurs de véhicules que le système usuel.

Les atouts du système PPS

Crédibiliser la signalisation lumineuse

Les feux en section courante qui gèrent des passages piétons sont souvent mal perçus par les usagers et sont donc peu respectés. Bien souvent, les piétons appuient sur le bouton poussoir mais débutent leur traversée avant l'apparition du vert.

Ensuite, lorsque le feu voiture passe au rouge, le piéton a déjà terminé sa traversée et les conducteurs ne comprennent pas la raison de leur arrêt. Le PPS corrige ce défaut bien connu : on ne donne le rouge aux automobilistes que si un piéton va effectivement traverser. Cela permet d'éviter les arrêts injustifiés et réduit la consommation énergétique des véhicules.

Le piéton détecté est quant à lui sûr d'avoir le vert dans un délai fixe et court.

Faciliter la vie du piéton

Le piéton n'a rien à faire ; il est détecté par le système tout comme peuvent l'être les véhicules sur certaines entrées de carrefours. De plus le système confirme la détection grâce à la barre verticale jaune clignotante du signal piéton.

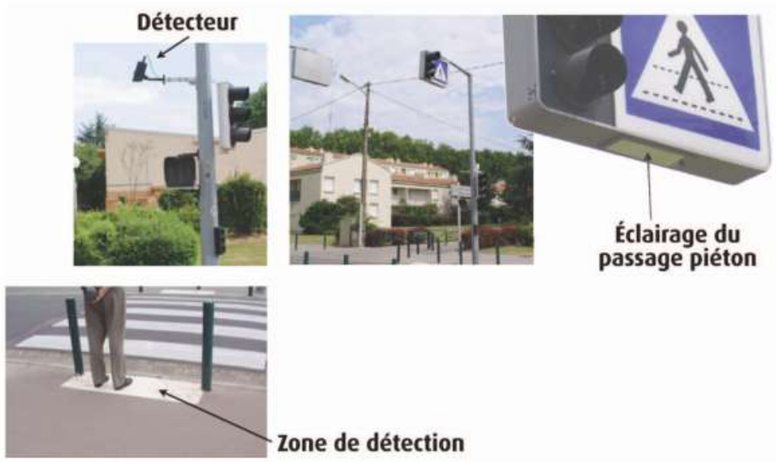
Prévenir l'automobiliste

Le signal véhicule normalement éteint passe au jaune clignotant en cas de présence d'un piéton : l'automobiliste est ainsi alerté de la présence d'un piéton.

Afin de renforcer la visibilité du passage piéton Toulouse-Métropole accompagne le PPS d'un portique muni d'un panneau de signalisation de position C20C et d'un système d'éclairage du passage piéton. Ces éléments ne sont toutefois pas obligatoires.

Responsabiliser le piéton tout en améliorant la sécurité des plus vulnérables

Ce système responsabilise le piéton, car il réagit différemment suivant le comportement de ce dernier. Ceux qui décident de traverser sans attendre peuvent le faire sans commettre une infraction : comportement fréquent lorsque le trafic est faible. En revanche, ceux qui se sentent moins à l'aise ou qui éprouvent des difficultés à se déplacer peuvent avoir l'assurance d'obtenir le feu vert piéton très rapidement.

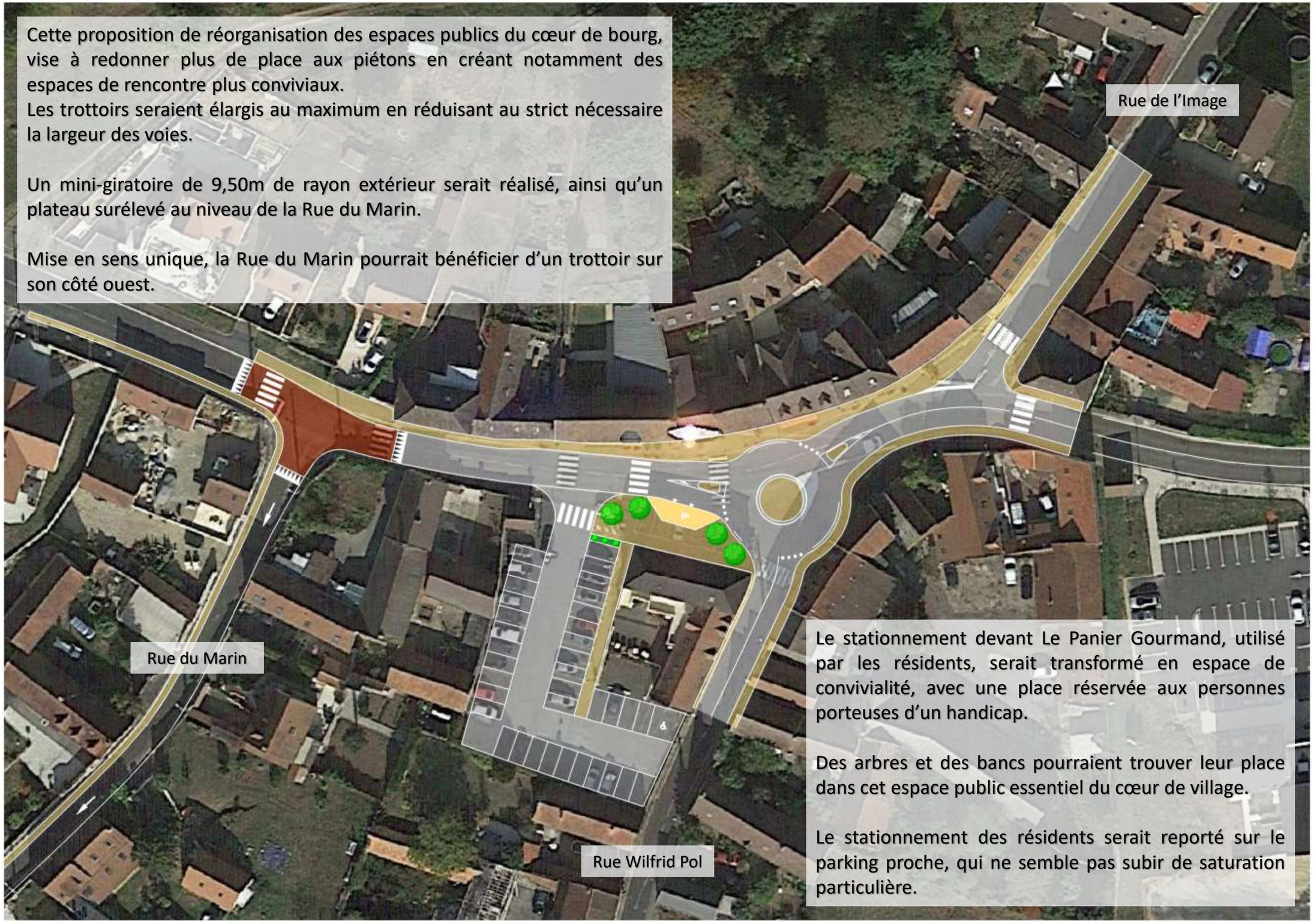


Le cœur du village

Cette proposition de réorganisation des espaces publics du cœur de bourg, vise à redonner plus de place aux piétons en créant notamment des espaces de rencontre plus conviviaux.
Les trottoirs seraient élargis au maximum en réduisant au strict nécessaire la largeur des voies.

Un mini-giratoire de 9,50m de rayon extérieur serait réalisé, ainsi qu'un plateau surélevé au niveau de la Rue du Marin.

Mise en sens unique, la Rue du Marin pourrait bénéficier d'un trottoir sur son côté ouest.



Le stationnement devant Le Panier Gourmand, utilisé par les résidents, serait transformé en espace de convivialité, avec une place réservée aux personnes porteuses d'un handicap.

Des arbres et des bancs pourraient trouver leur place dans cet espace public essentiel du cœur de village.

Le stationnement des résidents serait reporté sur le parking proche, qui ne semble pas subir de saturation particulière.

Un autre feu intelligent au droit de l'Espace Maurice Guerlin

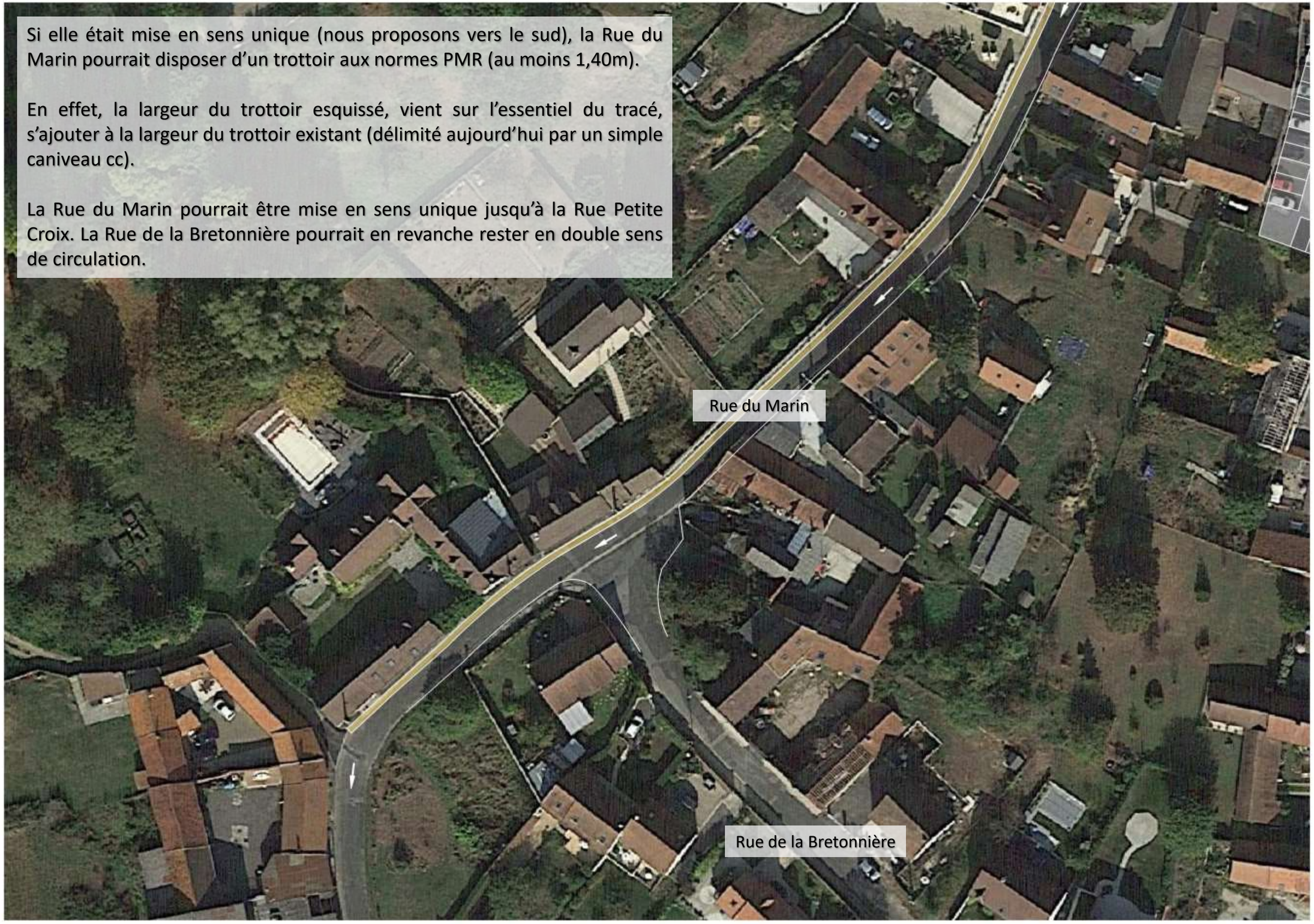
Au niveau de l'Espace Maurice Guerlin, le passage piétons est également équipé de feux qui ne sont plus fonctionnels.
La transformation de ces feux en Passage Piétons Spécifique (PPS) serait là aussi une bonne opportunité.
En effet ces feux qui ne fonctionneraient que sur détection d'un piéton et en fonction de son comportement, seraient particulièrement utiles pour les personnes les plus fragiles.

Rue du Marin

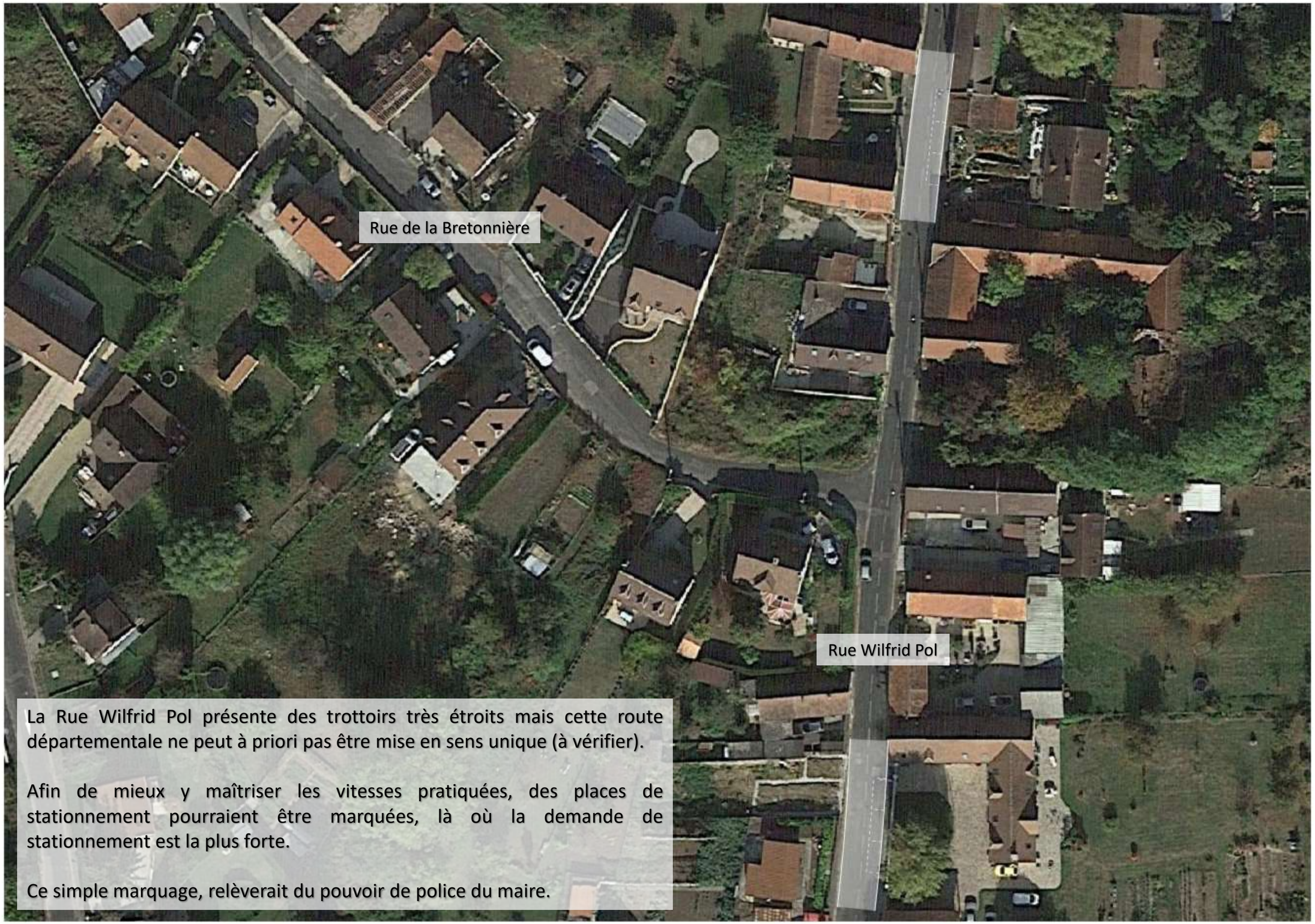
Si elle était mise en sens unique (nous proposons vers le sud), la Rue du Marin pourrait disposer d'un trottoir aux normes PMR (au moins 1,40m).

En effet, la largeur du trottoir esquissé, vient sur l'essentiel du tracé, s'ajouter à la largeur du trottoir existant (délimité aujourd'hui par un simple caniveau cc).

La Rue du Marin pourrait être mise en sens unique jusqu'à la Rue Petite Croix. La Rue de la Bretonnière pourrait en revanche rester en double sens de circulation.



Rue Wilfrid Pol



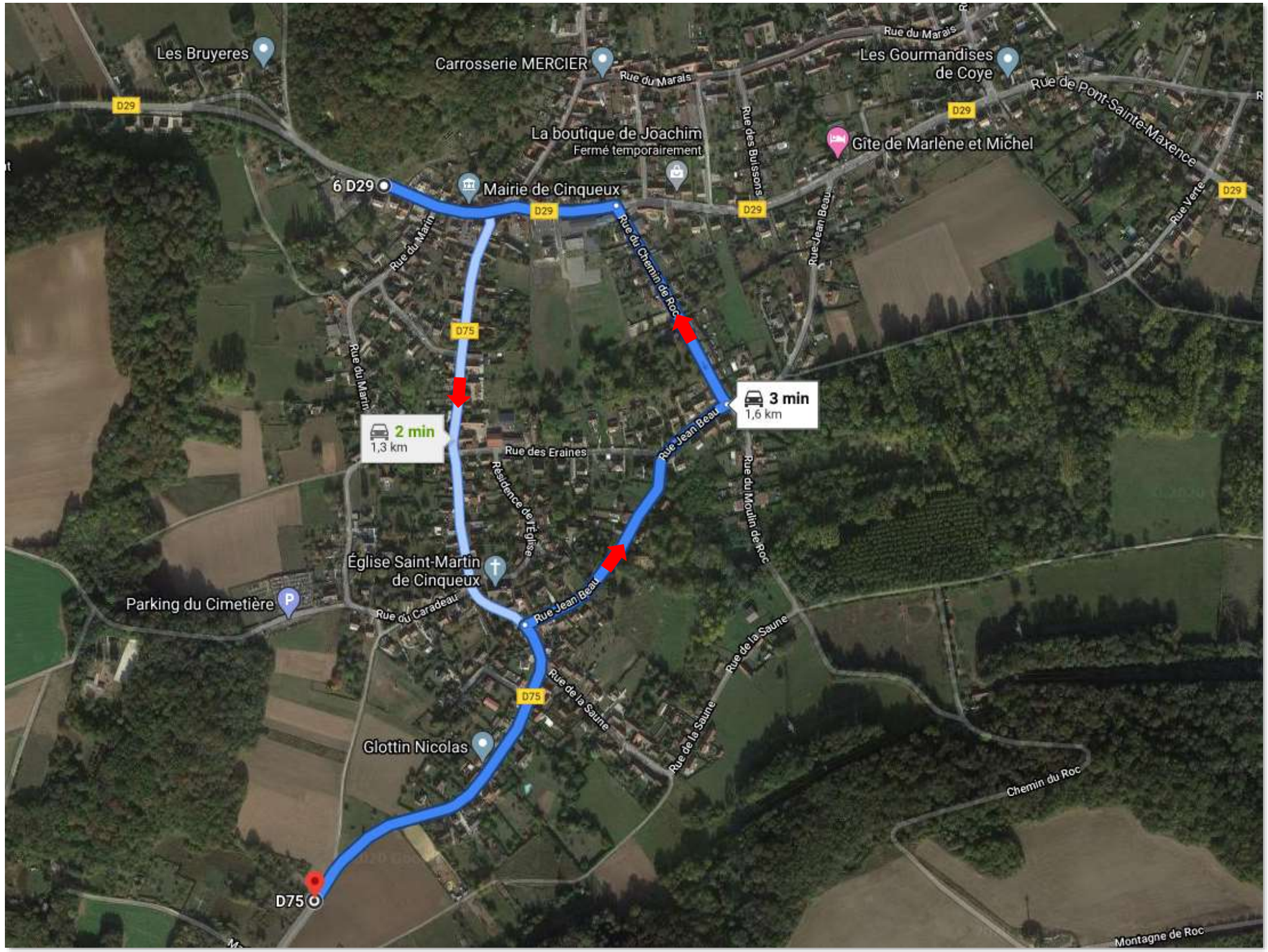
La Rue Wilfrid Pol présente des trottoirs très étroits mais cette route départementale ne peut à priori pas être mise en sens unique (à vérifier).

Afin de mieux y maîtriser les vitesses pratiquées, des places de stationnement pourraient être marquées, là où la demande de stationnement est la plus forte.

Ce simple marquage, relèverait du pouvoir de police du maire.

Rue Wilfrid Pol

Une mise en sens unique partielle de la RD75 n'est-elle pas envisageable ?



Ces itinéraires Google montrent qu'un trajet par la Rue Jean Beau et la Rue du Chemin de Roc (avec son sens inversé), permettrait de mettre en sens unique la RD75, dans sa portion où les trottoirs sont les plus étroits.

Dans le sens sud/nord, le trajet présenté serait augmenté de 300m, ce qui semble acceptable.

La Rue Jean Beau pourrait elle aussi être mise en sens unique à cette occasion.

La Rue Wilfrid Pol et la Rue Yvonne Drouin, pourraient ainsi disposer d'un trottoir PMR, au moins d'un côté.

Rue de Rieux

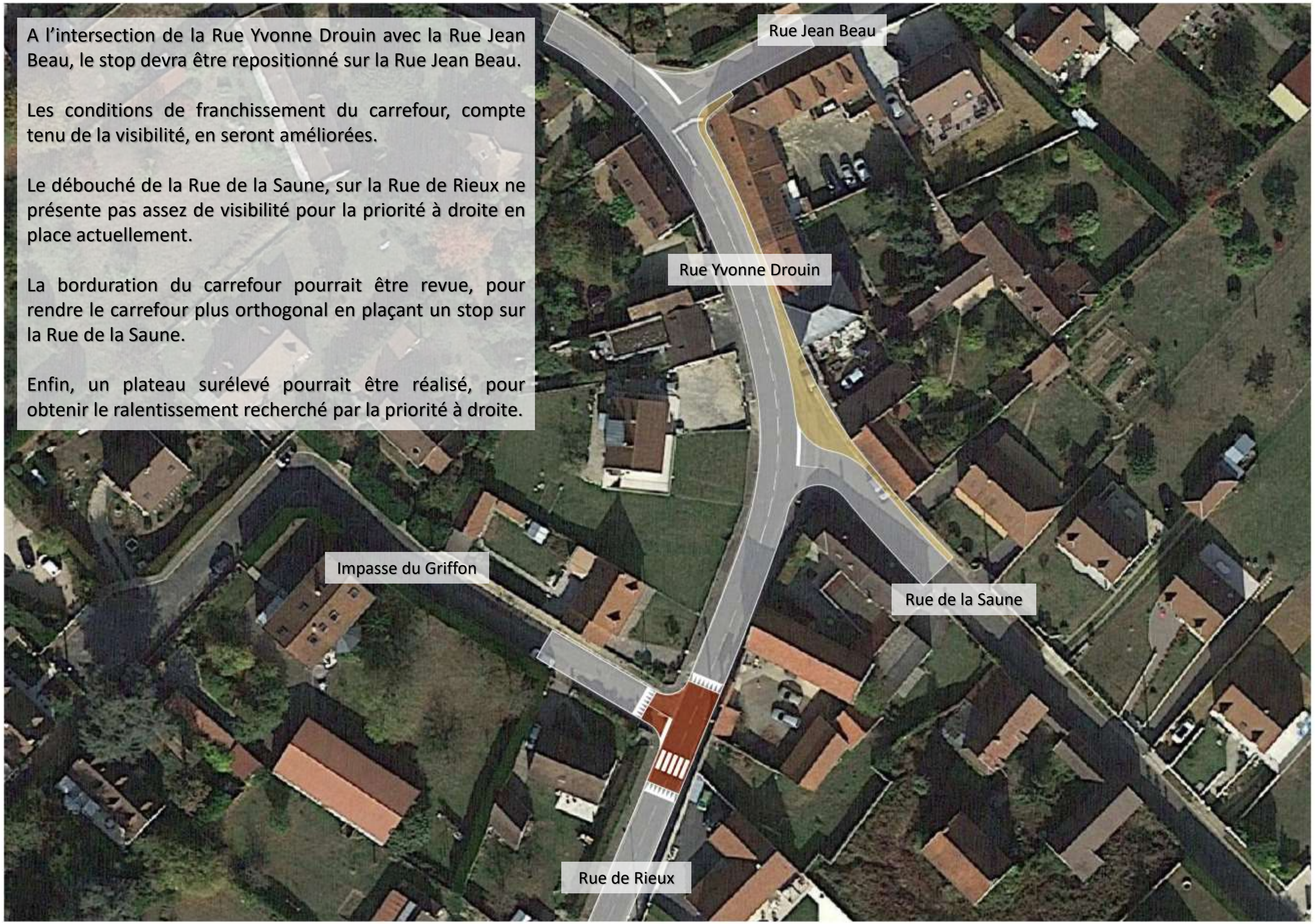
A l'intersection de la Rue Yvonne Drouin avec la Rue Jean Beau, le stop devra être repositionné sur la Rue Jean Beau.

Les conditions de franchissement du carrefour, compte tenu de la visibilité, en seront améliorées.

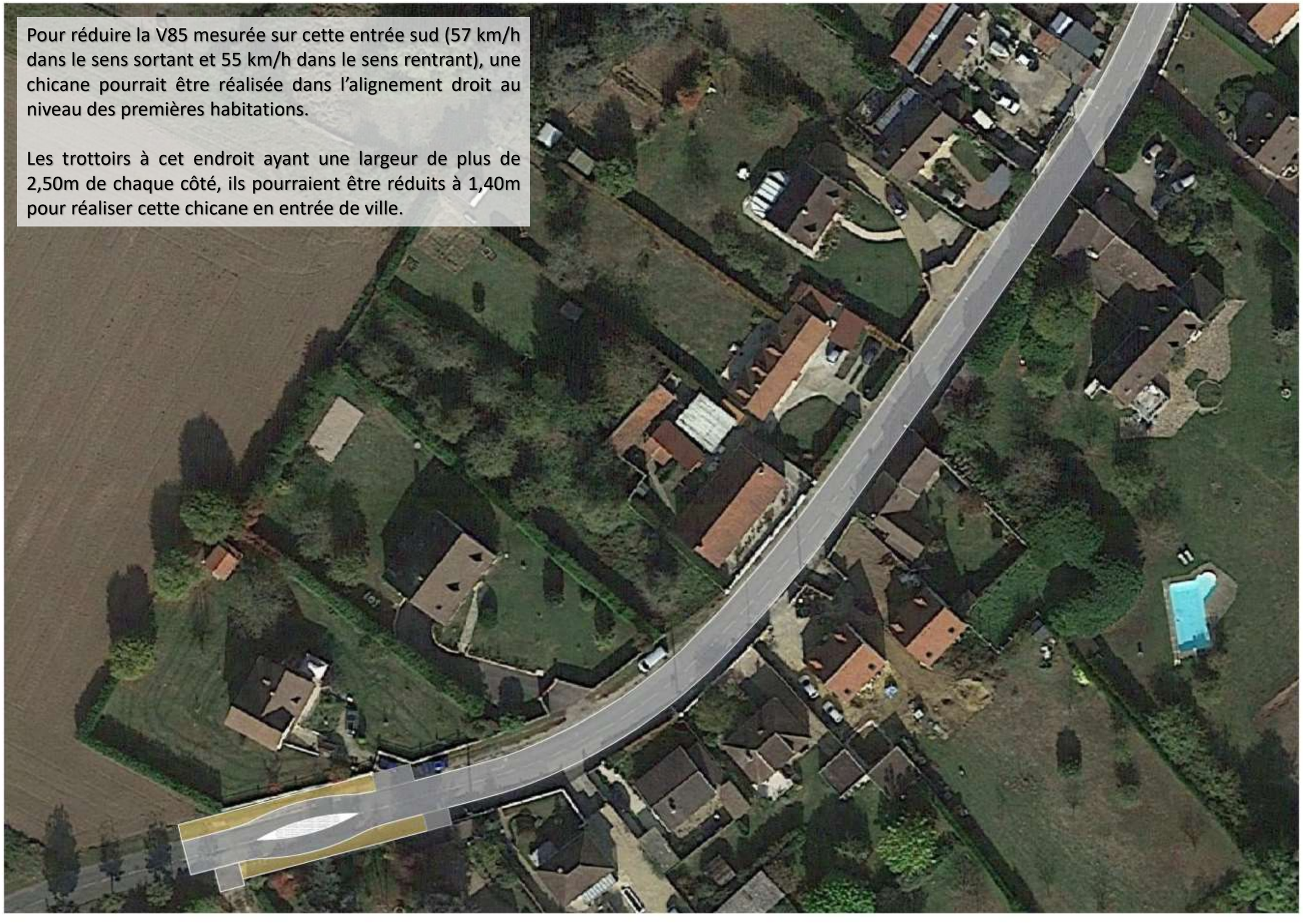
Le débouché de la Rue de la Saune, sur la Rue de Rieux ne présente pas assez de visibilité pour la priorité à droite en place actuellement.

La borduration du carrefour pourrait être revue, pour rendre le carrefour plus orthogonal en plaçant un stop sur la Rue de la Saune.

Enfin, un plateau surélevé pourrait être réalisé, pour obtenir le ralentissement recherché par la priorité à droite.



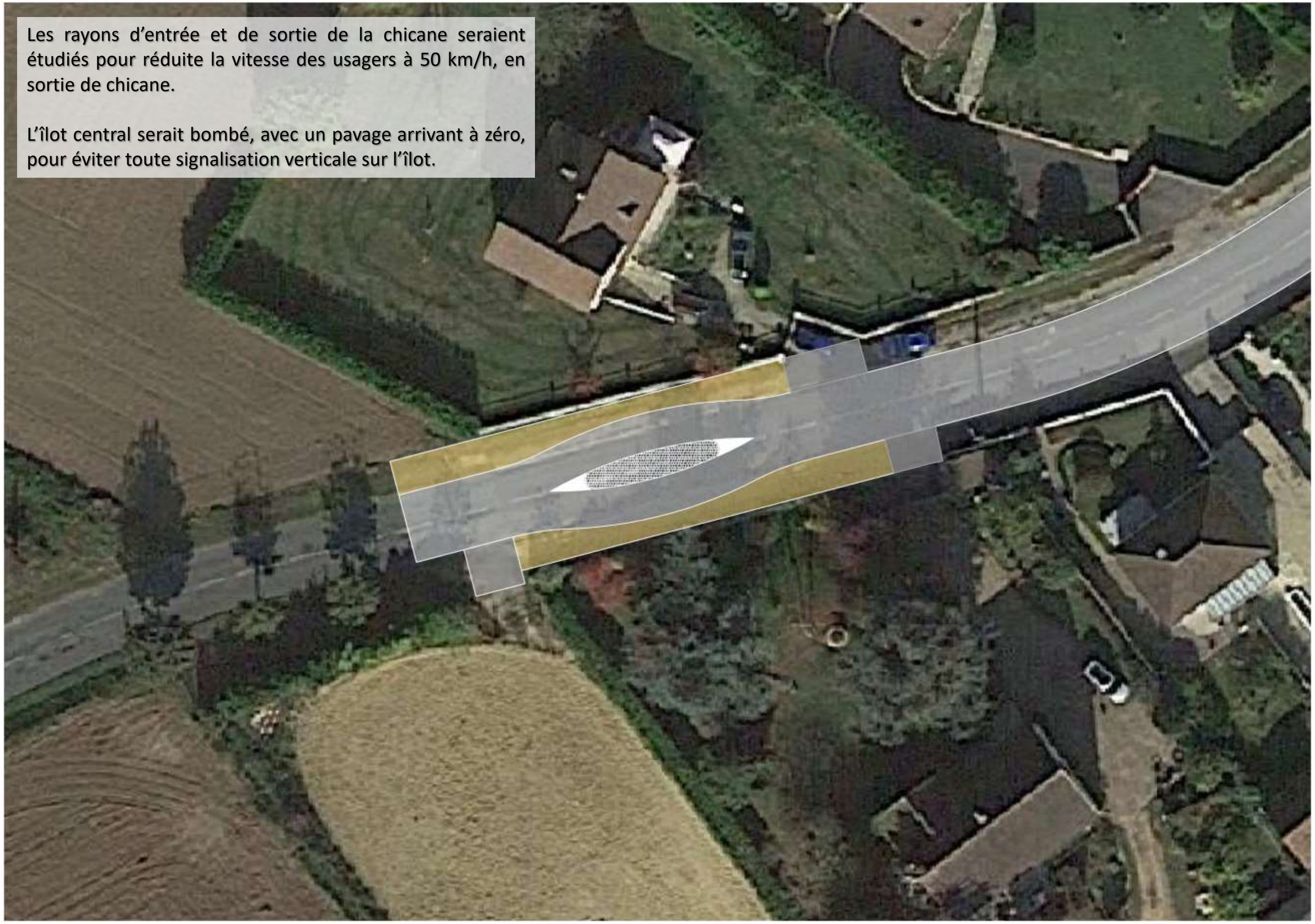
L’entrée sud - Rue de Rieux (RD75)



Pour réduire la V85 mesurée sur cette entrée sud (57 km/h dans le sens sortant et 55 km/h dans le sens rentrant), une chicane pourrait être réalisée dans l’alignement droit au niveau des premières habitations.

Les trottoirs à cet endroit ayant une largeur de plus de 2,50m de chaque côté, ils pourraient être réduits à 1,40m pour réaliser cette chicane en entrée de ville.

Détails de la chicane



Les rayons d'entrée et de sortie de la chicane seraient étudiés pour réduite la vitesse des usagers à 50 km/h, en sortie de chicane.

L'îlot central serait bombé, avec un pavage arrivant à zéro, pour éviter toute signalisation verticale sur l'îlot.

Rue de Sacy-le-Grand

Avec une V85 à 57 km/h dans le sens rentrant et 58 km/h dans le sens sortant, la Rue de Sacy-le-Grand mérite une attention particulière.

Les riverains y stationnent sur les trottoirs, ce qui facilite les vitesses inadaptées des usagers qui empruntent la RD75.

En réduisant la largeur de la chaussée à 5,60m (largeur permettant le croisement de deux PL au pas), on pourrait réaliser des encoches de stationnement partout où la demande existe.

En alternant les encoches de stationnement, d'un côté puis de l'autre, on aurait également un effet de chicane intéressant.

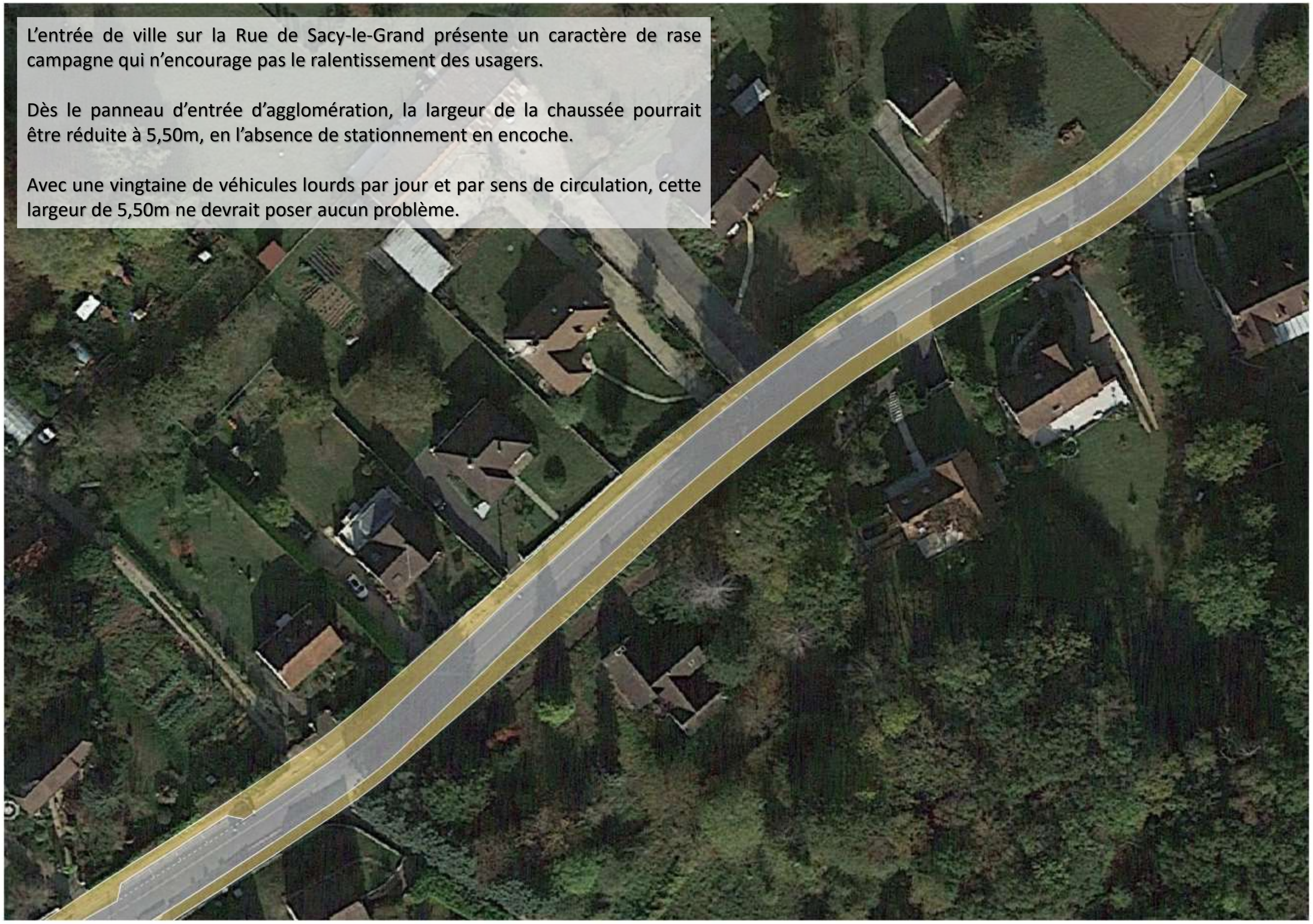
Rue de Sacy-le-Grand

Cette vue montre bien l'effet de chicane obtenu par l'alternance des encoches de stationnement, d'un côté puis de l'autre.

Les trottoirs auraient une largeur minimum de 1,50m et le plus souvent de 1,75m.

Les entrées riveraines pourraient faire l'objet d'un traitement en enrobé, qui n'est pas représenté sur ces esquisses.

Rue de Sacy-le-Grand

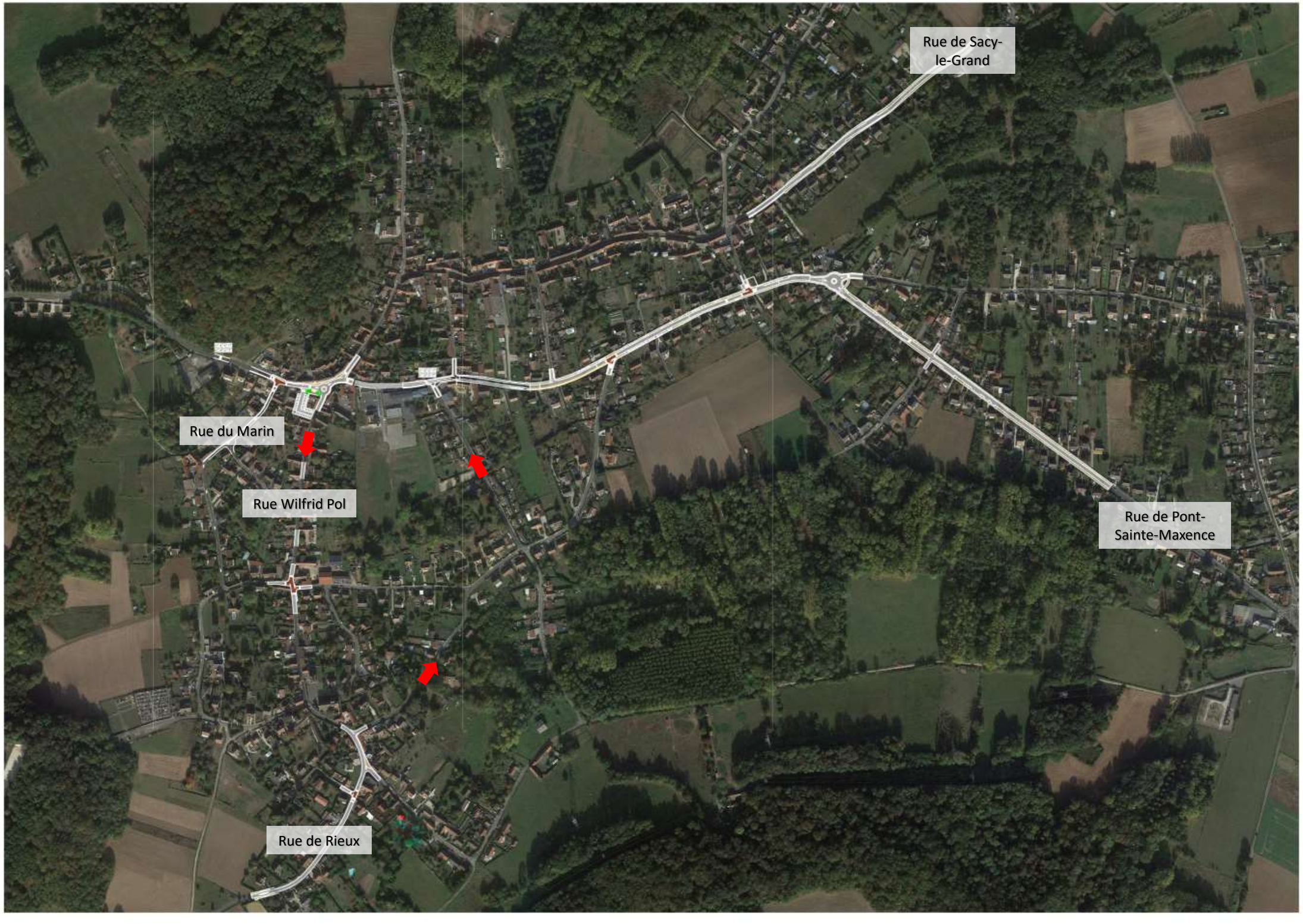


L'entrée de ville sur la Rue de Sacy-le-Grand présente un caractère de rase campagne qui n'encourage pas le ralentissement des usagers.

Dès le panneau d'entrée d'agglomération, la largeur de la chaussée pourrait être réduite à 5,50m, en l'absence de stationnement en encoche.

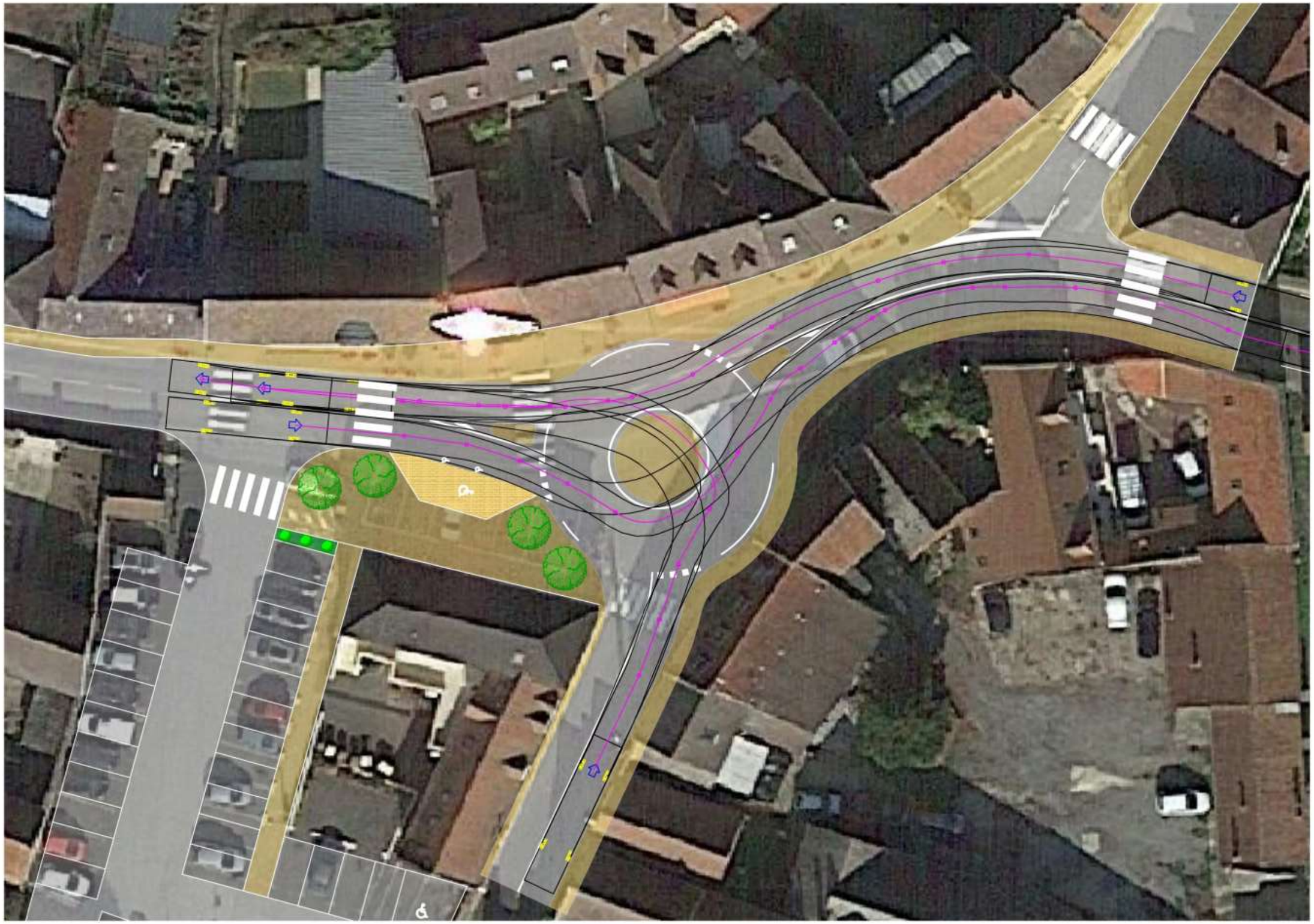
Avec une vingtaine de véhicules lourds par jour et par sens de circulation, cette largeur de 5,50m ne devrait poser aucun problème.

Vue d’ensemble des aménagements proposés

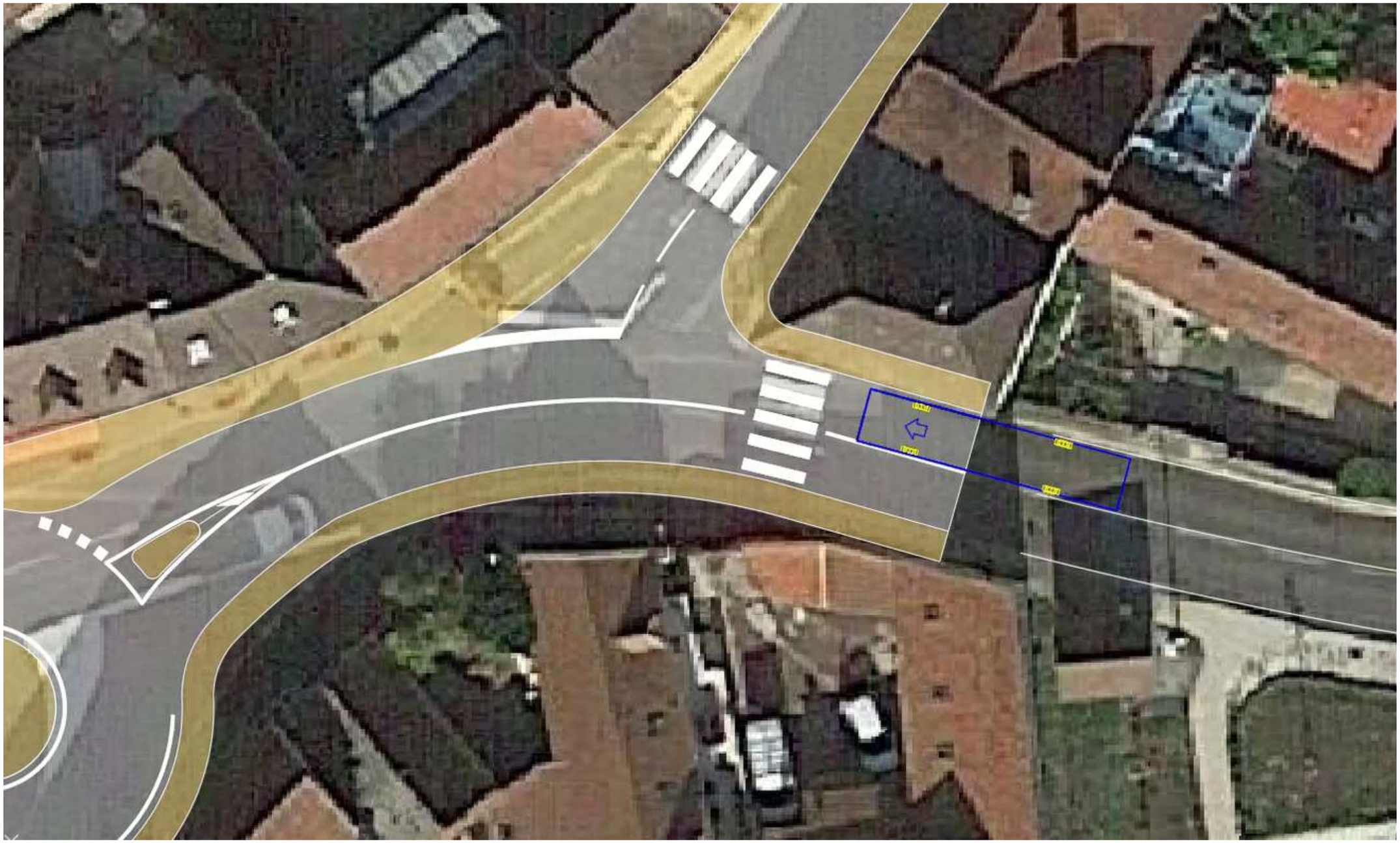


Epures de girations

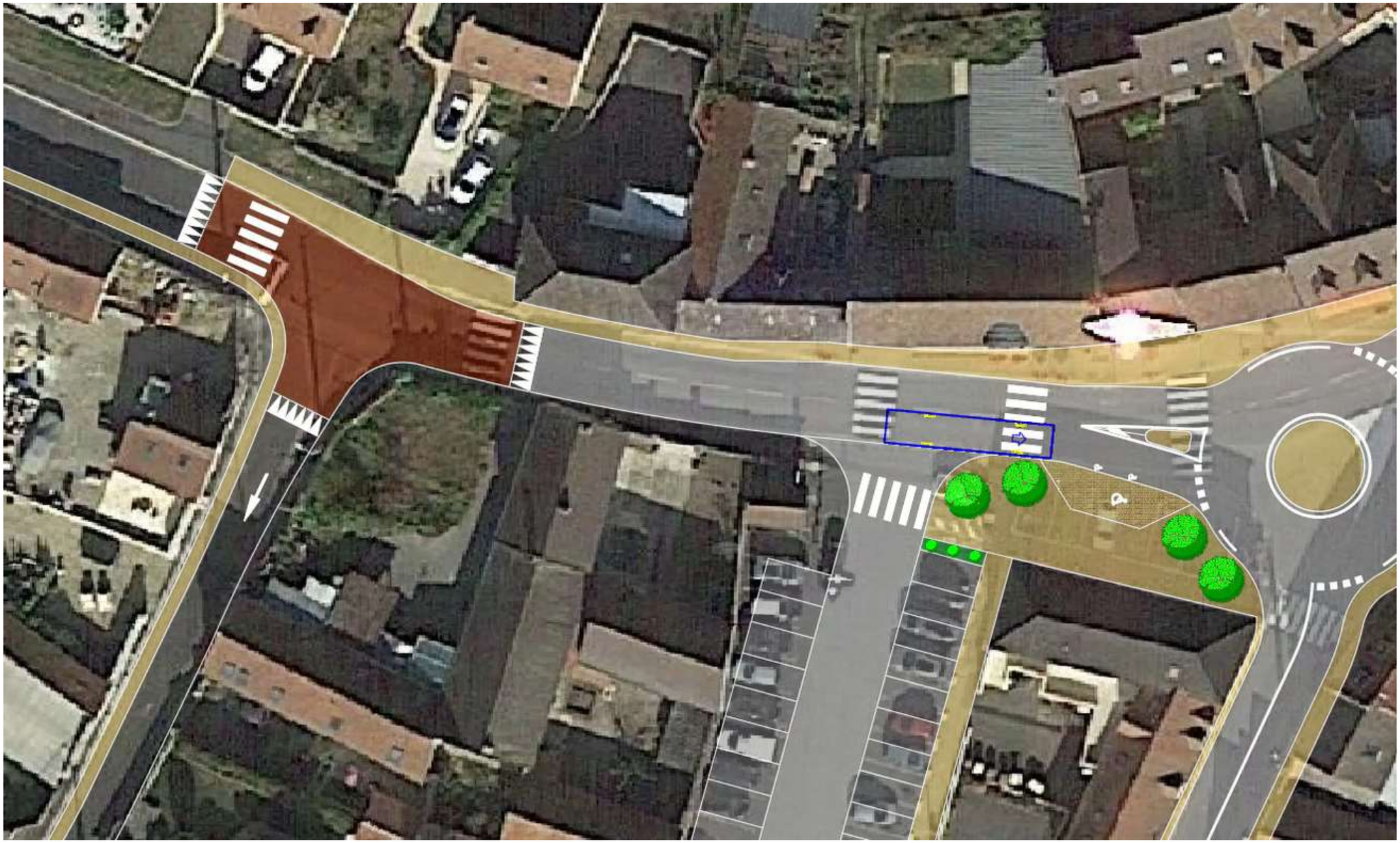
Epures de giration d'un car de 13m



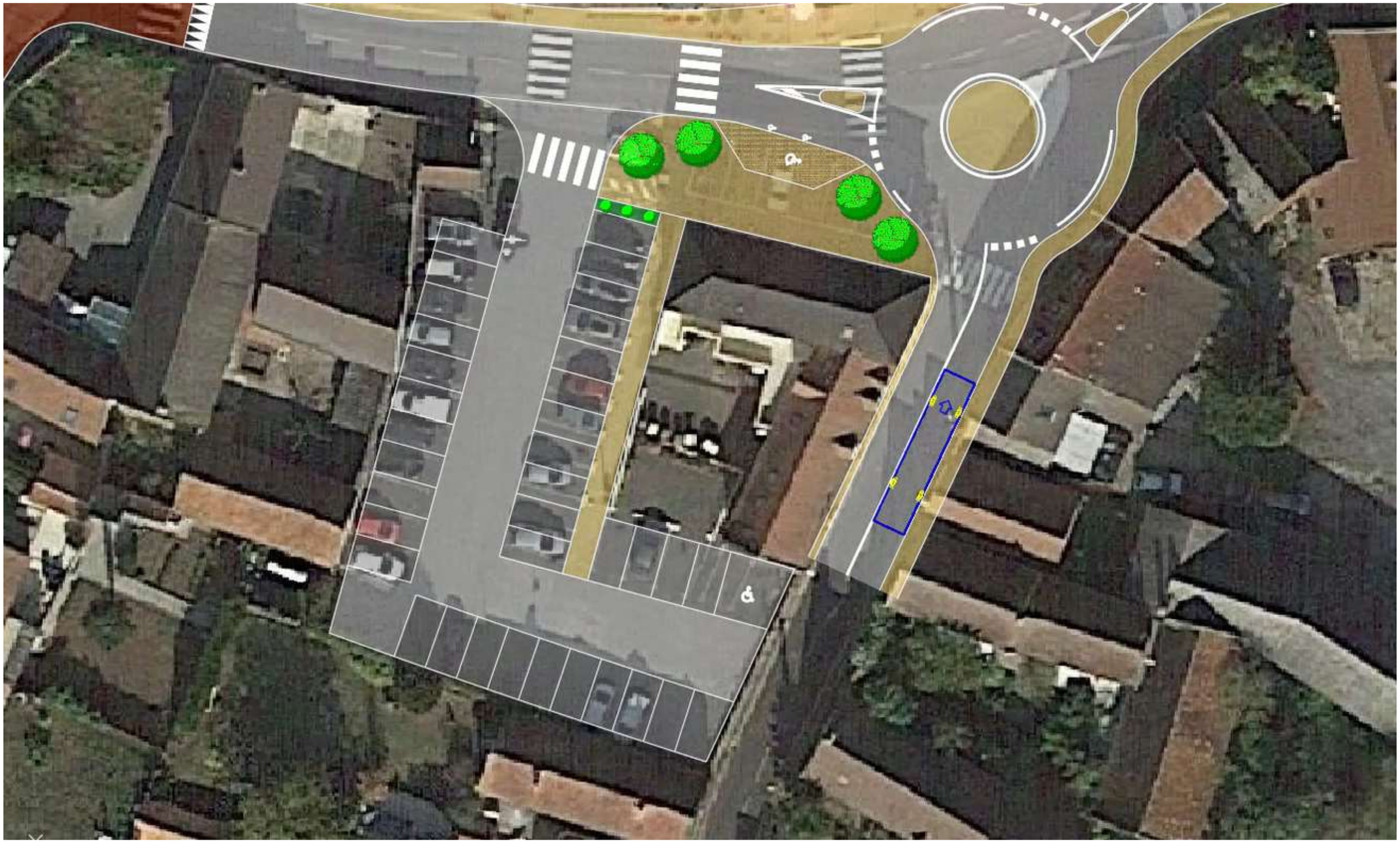
Epures de giration d'un car de 13m



Epures de giration d'un car de 13m



Epures de giration d'un car de 13m



Epures de giration d'un car de 13m

Epures de giration d'un car de 13m

Chiffrages des aménagements proposés

Rue de Rieux

L'aménagement du carrefour avec la Rue de la Saune et la reprise du trottoir, jusqu'à la Rue Jean Beau : 50000 €

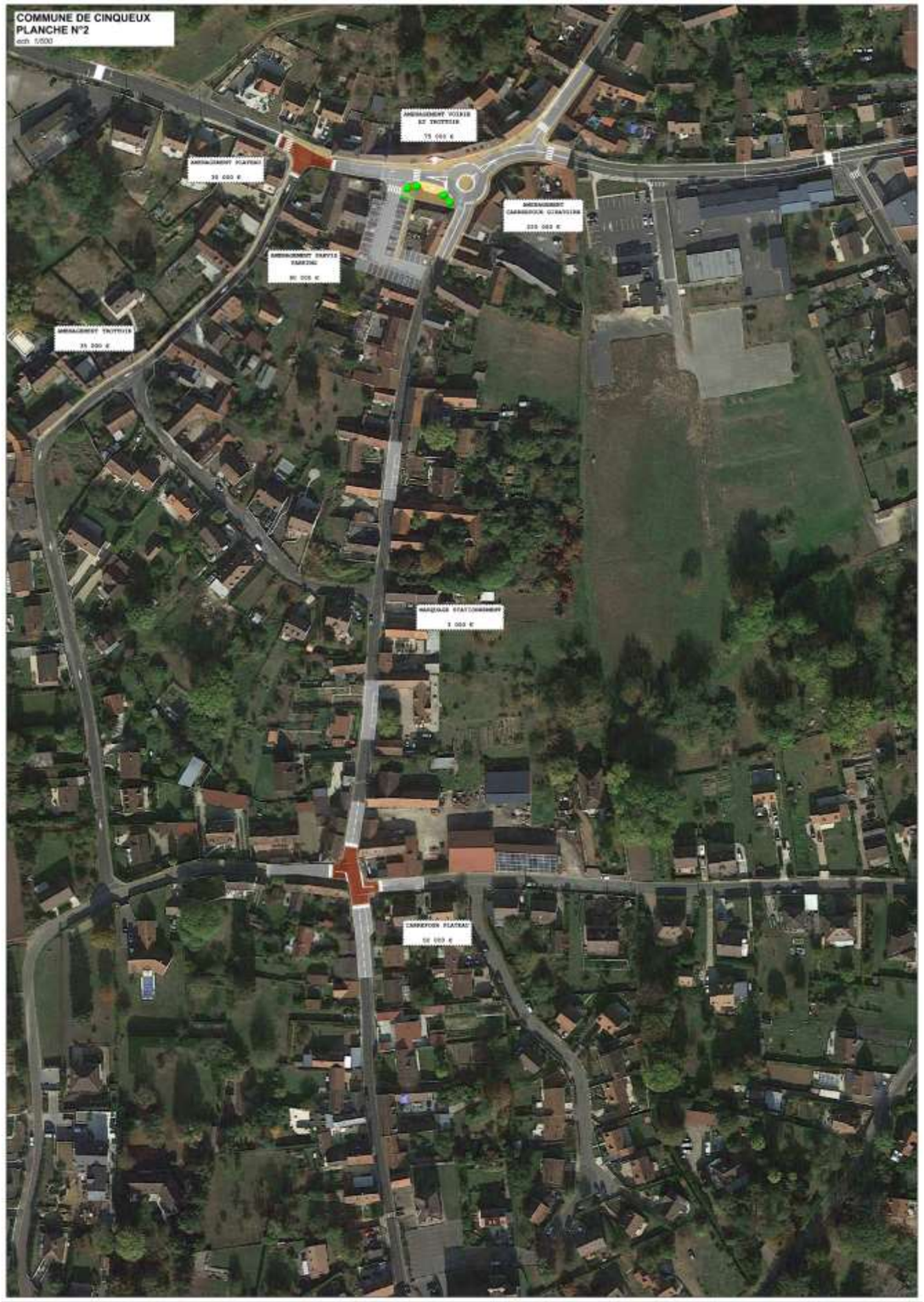
L'aménagement d'un plateau surélevé en carrefour, dans l'intersection de la Rue de Rieux avec l'Impasse Griffon : 35000 €

Une chicane est proposée pour un montant de 40000 € HT.

Cœur de ville et Rue Wilfrid Pol

Aménagement d'un plateau en carrefour RD29 / Rue du Marin : 30000 €

Réalisation d'un trottoir sur le côté ouest de la Rue du Marin : 35000 €



L'aménagement du carrefour giratoire en cœur de ville : 220000 €.

Aménagement de voirie et trottoir au nord du giratoire : 75000 €.

Aménagement d'un parvis et du parking : 90000 €

Marquages de stationnement alternés : 3000 €

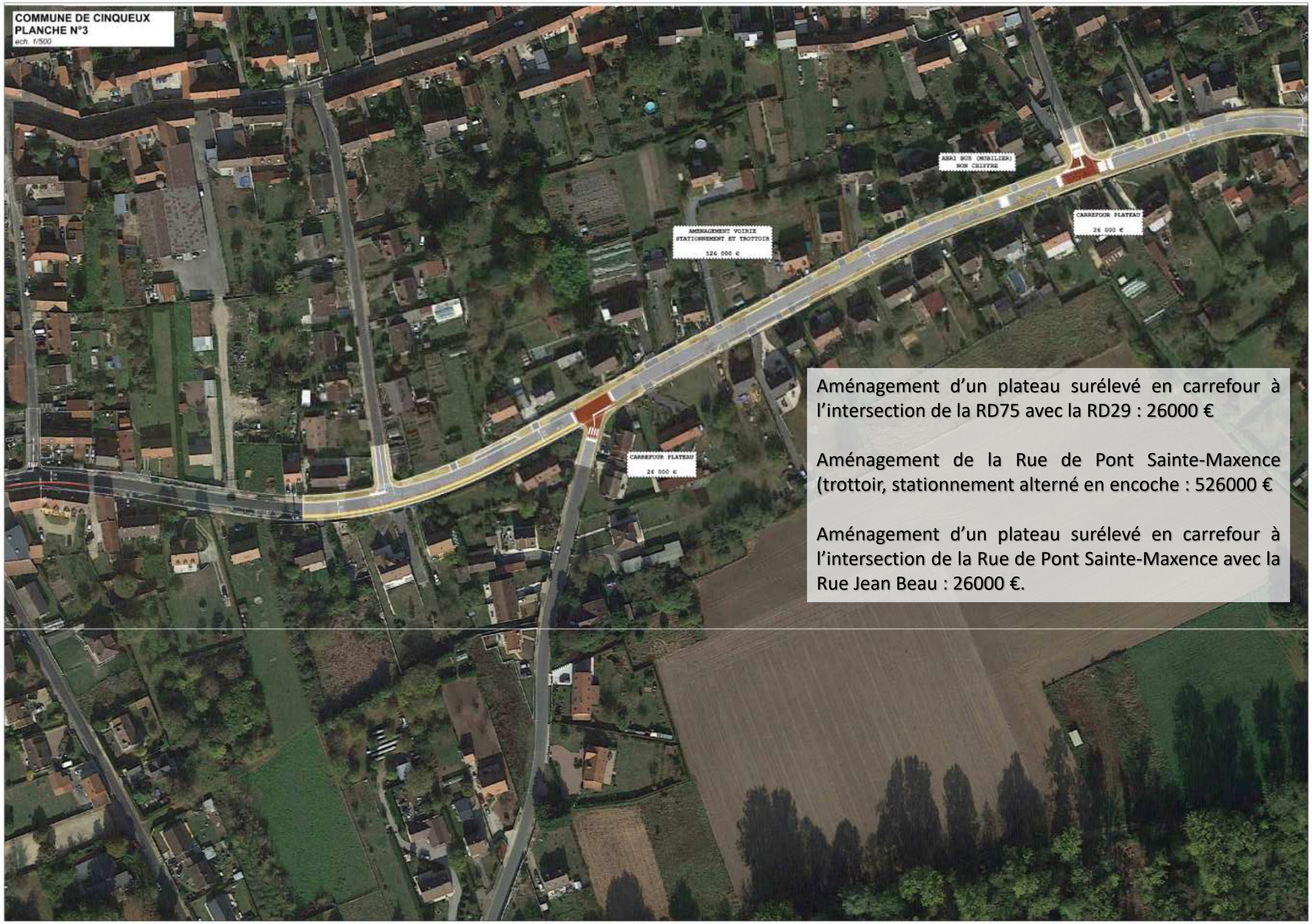
Aménagement d'un plateau en intersection : 50000 €.

Rue de Pont Sainte-Maxence

Aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection RD29 / Rue des Aigumonts : 233000 €.

Aménagement de la Rue de Pont Sainte-Maxence (trottoir, stationnement alterné en encoche : 600000 €

Rue de Pont Sainte-Maxence (suite)



Aménagement d'un plateau surélevé en carrefour à l'intersection de la RD75 avec la RD29 : 26000 €

Aménagement de la Rue de Pont Sainte-Maxence (trottoir, stationnement alterné en encoche : 526000 €

Aménagement d'un plateau surélevé en carrefour à l'intersection de la Rue de Pont Sainte-Maxence avec la Rue Jean Beau : 26000 €.

Rue de Sacy-le-Grand

Aménagement de la Rue de Sacy-le-Petit (trottoir, stationnement alterné en encoche : 384000 €

Récapitulatif des coûts des aménagements proposés

Sur la RD29, les aménagements proposés représentent un linéaire de 1400m.

Sur la RD75 (Rue de Sacy-le-Grand), les aménagements proposés représentent un linéaire de450m.

Les autres aménagements sont des aménagements ponctuels.

Rue de Rieux :

- création d'une chicane en entrée de ville	40000 €
- Création d'un plateau en carrefour (Impasse Griffon)	35000 €
- Réaménagement du carrefour Rue de la Saune + trottoir	50000 €

Cœur de ville :

- Création d'un carrefour giratoire	220000 €
- Aménagement de voirie et trottoir au nord du giratoire	75000 €
- Aménagement d'un parvis et du parking	90000 €

Rue Wilfrid Pol :

- Marquages de stationnements alternés	3000 €
- Aménagement d'un plateau en carrefour	50000 €

Rue du Marin :

- Aménagement d'un plateau surélevé en carrefour	30000 €
- Aménagement d'un trottoir sur le côté ouest	35000 €

Rue de Pont Saint-Maxence :

- Aménagement d'un carrefour giratoire (Rue des Aigumonts)	233000 €
- Aménagement de la Rue de Pont Sainte-Maxence (trottoir, stat)	600000 €
- Aménagement d'un plateau en carrefour (RD75 / RD29)	26000 €
- Aménagement de la Rue de Pont Sainte-Maxence (trottoir, stat)	526000 €
- Aménagement d'un plateau en carrefour (RD29 / Rue Jean Beau)	26000 €

Rue de Sacy-le-Grand :

- Aménagement de la Rue de Sacy-le-Petit (trottoir, stat)	384000 €

TOTAL H.T. ……. 2423000 €