



Commune du Crocq



Etude de sécurité et de circulation sur la commune du Crocq



Ingénierie Sécurité Routière

Contexte et objet de l'étude



Contexte

La commune du Crocq est traversée par la RD11 qui supporte un trafic de 804 véhicules/jour dont 3,2% de véhicules lourds (10/2018) et par la RD511 qui supporte un trafic de 279 véhicules/jour dont 3,6% de véhicules lourds (12/2015). Ce sont des routes de 4^{ème} et 5^{ème} catégorie qui les classent dans le réseau secondaire du département.

Les élus de la commune du Crocq souhaitent mieux maîtriser les vitesses pratiquées sur ces traversées de la commune. Ils souhaitent également regarder l'impact en termes de stationnement de la brocante permanente. Des feux récompense sont envisagés par la commune.

Sur route départementale, le choix de réaliser tel ou tel dispositif de réduction des vitesses pratiquées, doit se faire après une étude de circulation et de sécurité, visant à garantir un niveau de sécurité optimal aux habitants de la commune, comme aux usagers de passage. Des mesures de vitesses et une analyse des flux par sens, permettent de définir les aménagements les plus appropriés.

Objet de l'étude

Dans ce contexte, la présente mission vise à réaliser une étude de circulation et de sécurité sur les traversées de la commune du Crocq.

Cette étude est basée sur un diagnostic complet, pour chaque mode de déplacement, fondé sur un travail de terrain et des comptages (automatiques et par vidéo) et s'intéresse particulièrement aux vitesses pratiquées, aux modes de déplacements actifs, au stationnement et aux véhicules lourds (cars scolaires, poids-lourds, engins agricoles).

La réflexion porte également sur les espaces publics de la traversée et plus globalement sur le fonctionnement de la commune, pour en améliorer le confort et la sécurité d'utilisation par les habitants et les habitués. Des vidéos ont été réalisées aux heures de pointe du matin et du soir, afin de repérer les comportements des usagers.



Synthèse des comptages automatiques (du 14 au 21 novembre 2025)



Trafics moyens journaliers

Cette carte présente les résultats des trafics moyens journaliers annuels (TMJA : moyenne sur 7 jours).

Dans chaque sens de circulation, le 1^{er} chiffre indique le nombre de véhicules légers, le 2^{ème} le nombre de véhicules lourds et le 3^{ème} le nombre de cyclistes



Les chiffres en rouge correspondent aux cumuls des deux sens de circulation, exprimés en Unités Véhicules Particuliers (UVP).

Un VL = 1 UVP, un PL ou Bus = 2 UVP et un 2 roues (motorisé ou non) = 0,5 UVP.



Heure de Pointe du Matin - de 7h30 à 9h00

Cette carte indique les trafics mesurés pendant l'heure de pointe du matin, entre 7h30 et 9h00.
On y retrouve les 3 catégories des véhicules légers, des véhicules lourds et des cyclistes.



Heure de Pointe du Soir - de 16h30 à 18h00

Cette carte indique les trafics mesurés pendant l'heure de pointe du soir, entre 16h30 et 18h00.
On y retrouve les 3 catégories des véhicules légers, des véhicules lourds et des cyclistes.



Vitesses pratiquées (V85*)

La V85 est un indicateur de sécurité routière, utilisé au niveau international : c'est la vitesse en-dessous de laquelle roulent 85% des usagers.

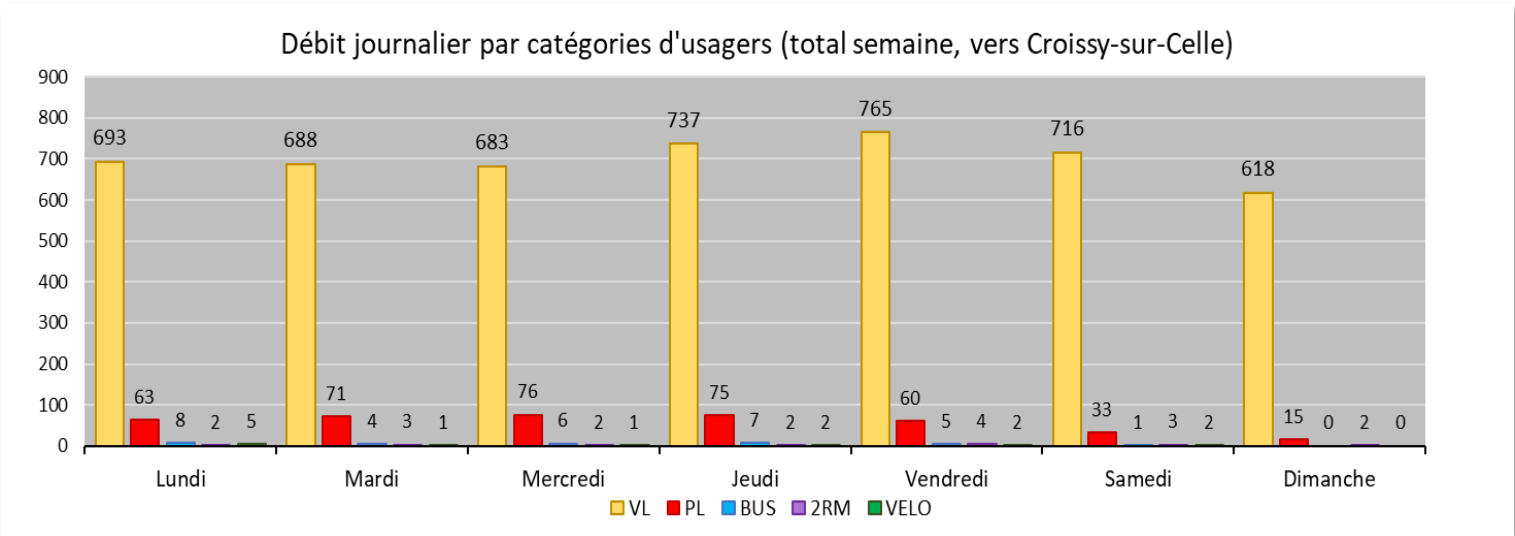
Plus pertinent que la vitesse moyenne (plus basse) cet indicateur permet de voir si la vitesse est bien maîtrisée. C'est le cas si la V85 est inférieure ou égale à la vitesse maximale autorisée (VMA).



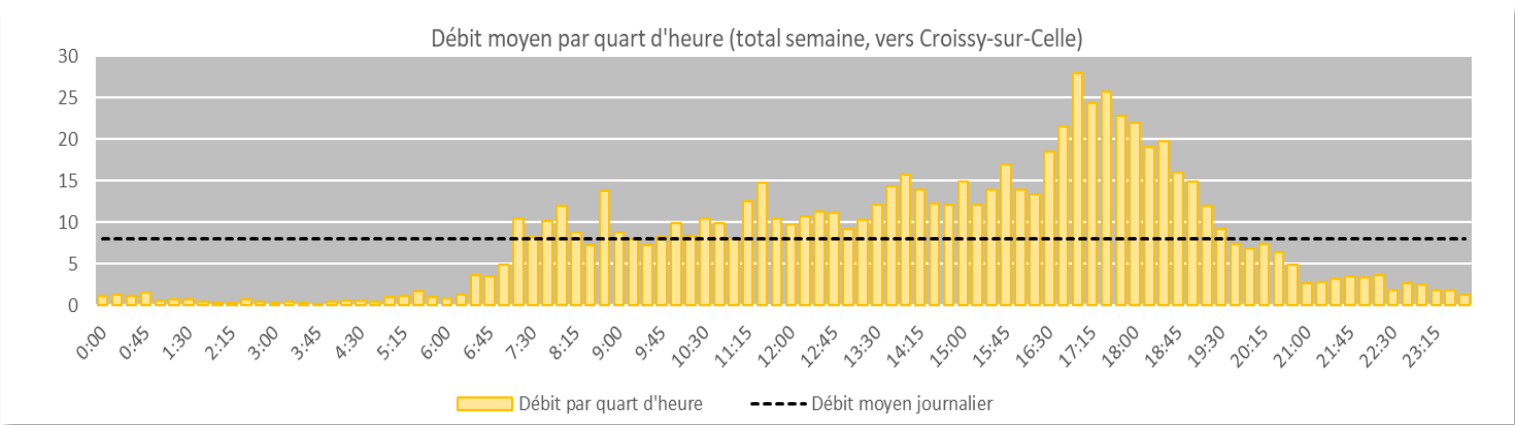
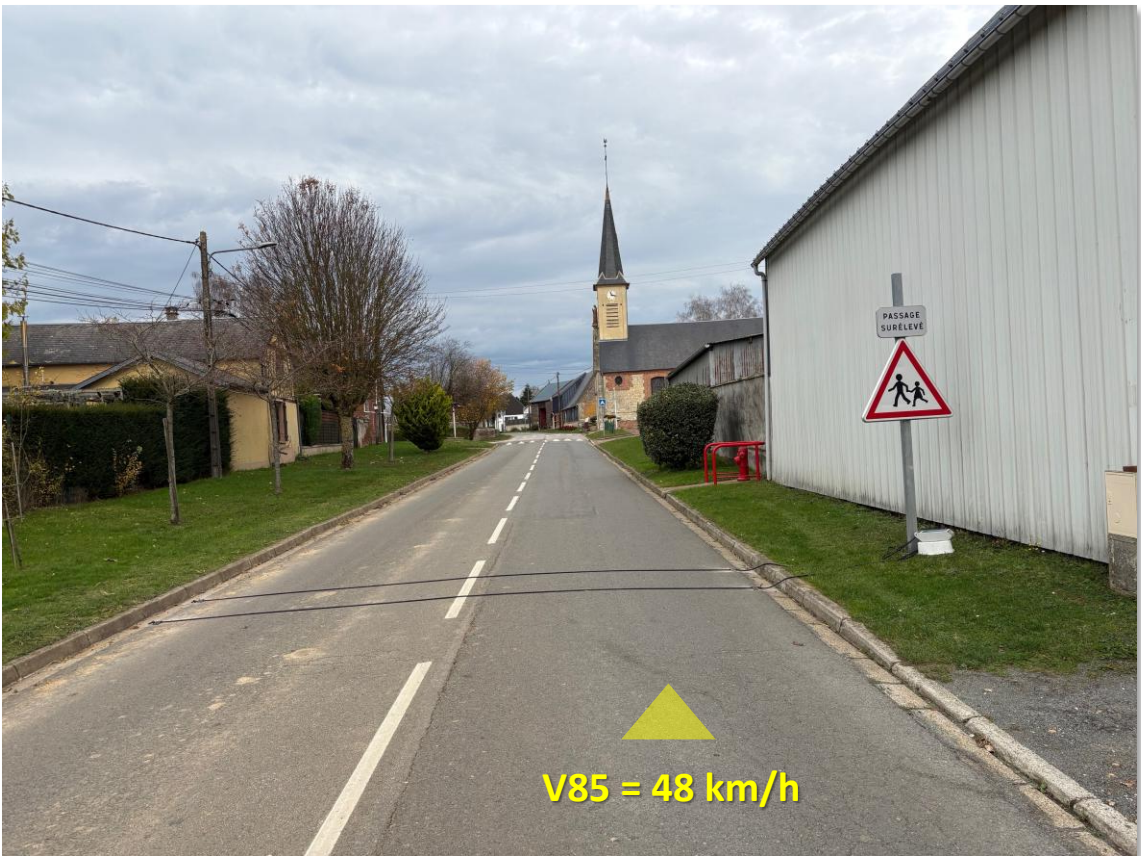
Détails des comptages automatiques



Rue Principale Sud – Vers Croissy-sur-Celle



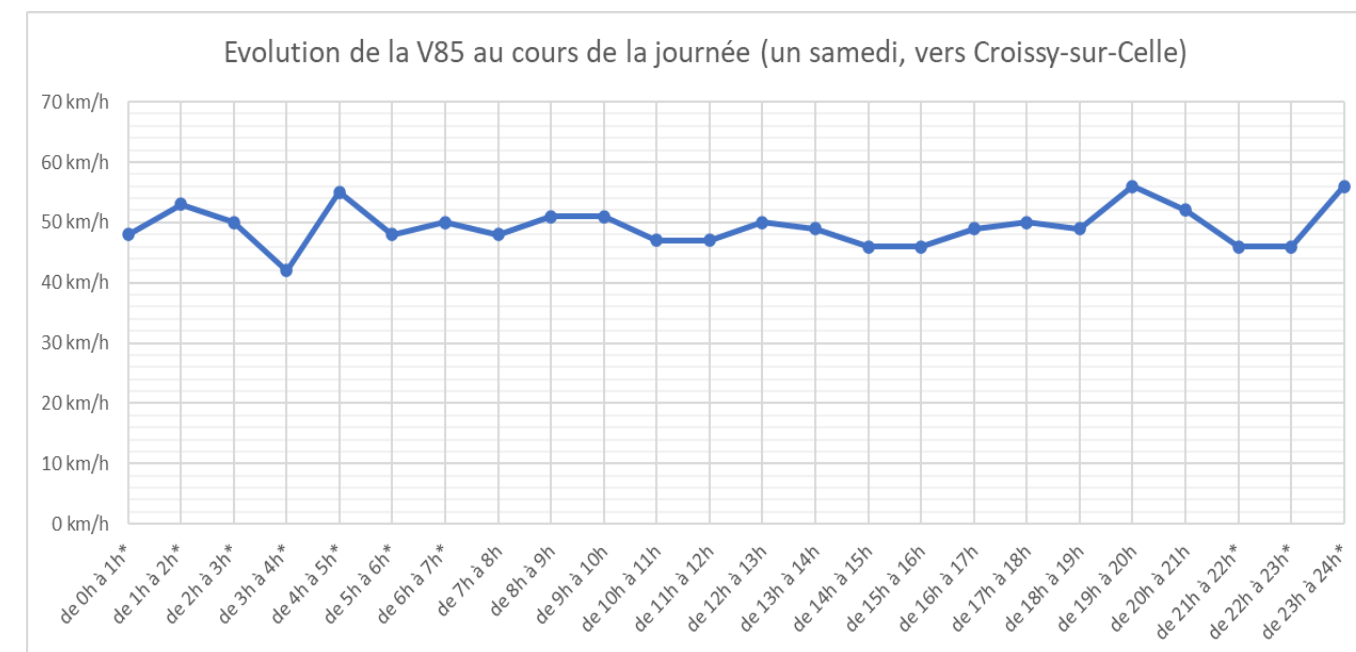
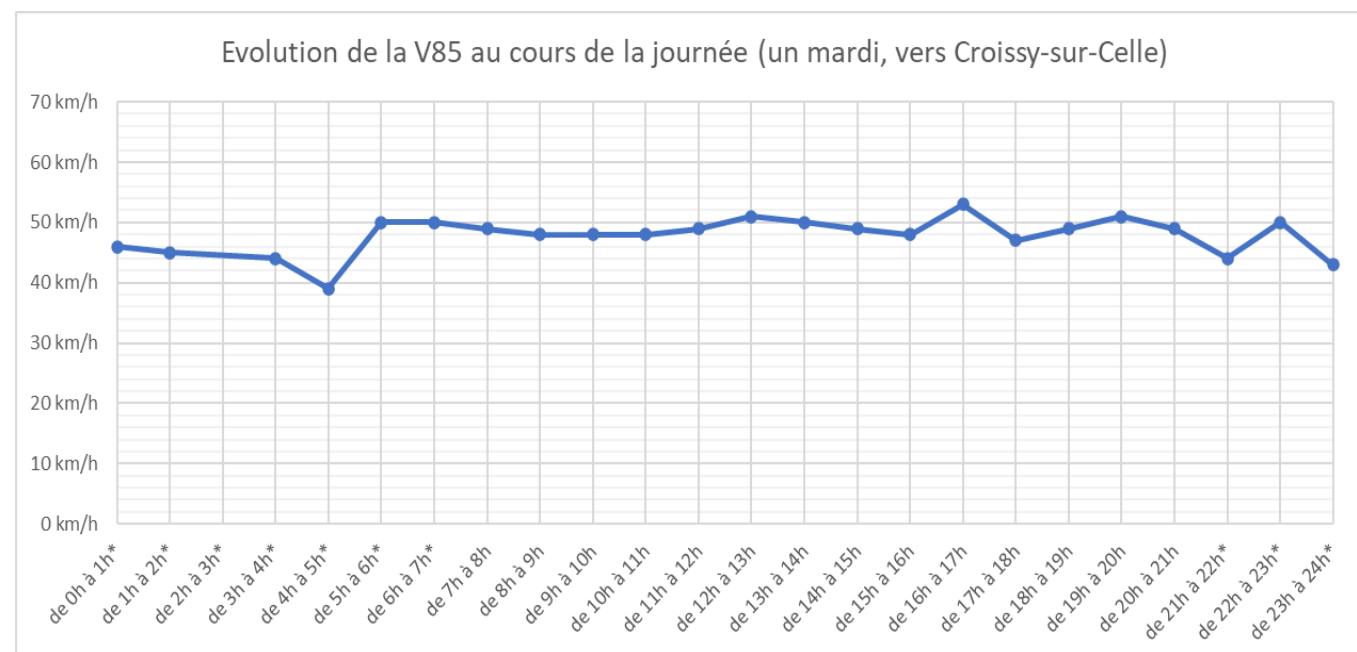
km/h	0 - 10		10 - 20		20 - 30		30 - 40		40 - 50		50 - 60		60 - 70		70 - 80		80 - 90		90 - 100		100 - 110		110 - 120		120 - 130	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Lundi	1	0	3	0	31	4	235	34	325	22	85	11	12	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mardi	0	0	4	0	28	7	238	31	329	30	81	6	10	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mercredi	0	0	5	0	31	3	252	31	327	36	61	11	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jeudi	0	0	7	0	32	6	254	28	350	34	82	10	12	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vendredi	0	0	4	0	39	4	255	23	370	31	89	7	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samedi	0	0	3	0	37	2	272	16	326	12	75	3	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dimanche	0	0	6	1	36	1	253	5	268	7	50	1	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Le graphe du haut montre le trafic journalier par catégorie de véhicules.
Le tableau en-dessous montre les vitesses pratiquées chaque jour, par tranches de vitesse de 10 km/h. Chaque ligne représente une journée, chaque colonne, une tranche de vitesse de 10 km/h.

Le graphe du bas montre les débits par quart d'heure et le débit moyen, tout au long de la journée.

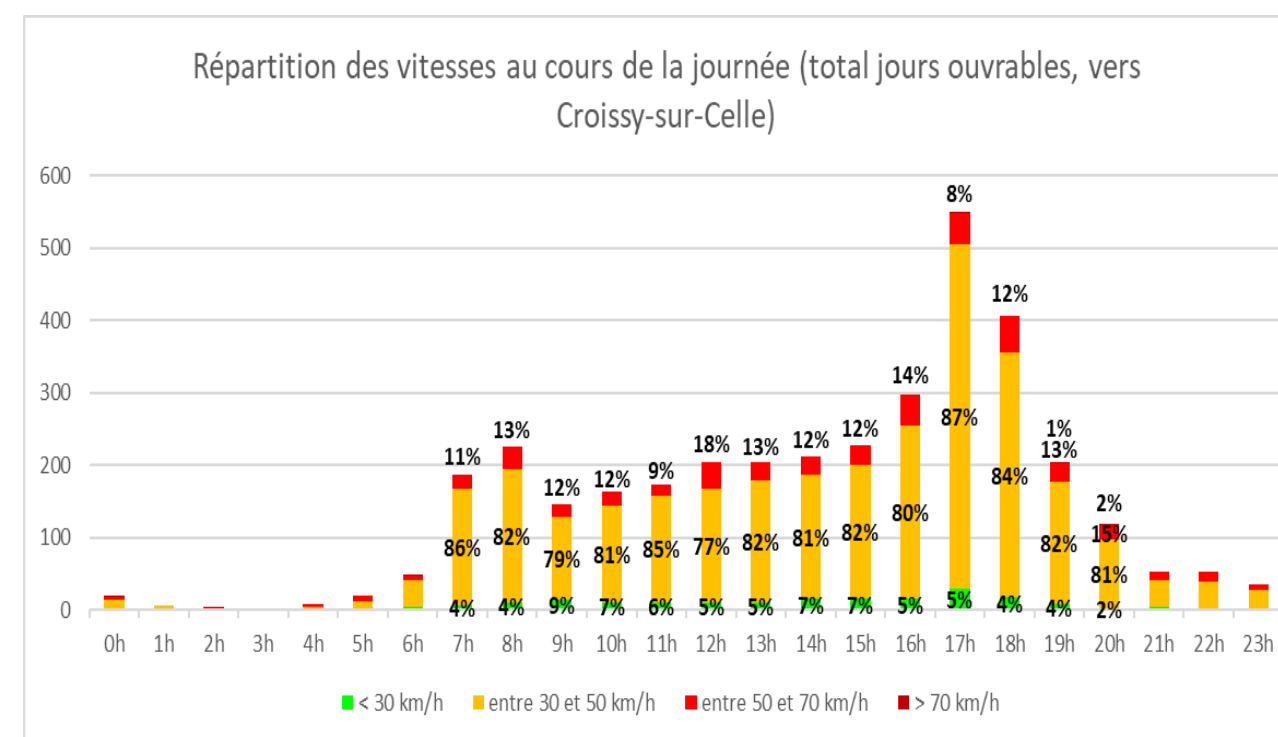
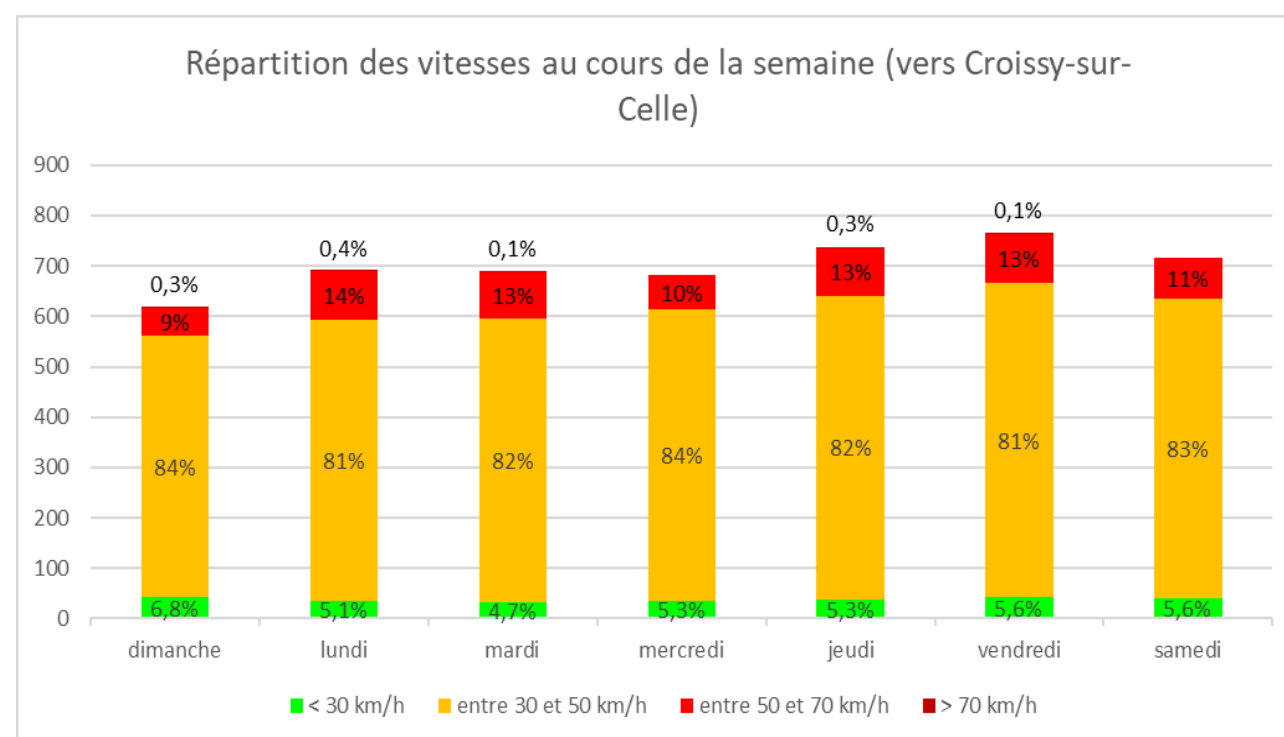
Analyse détaillée des vitesses



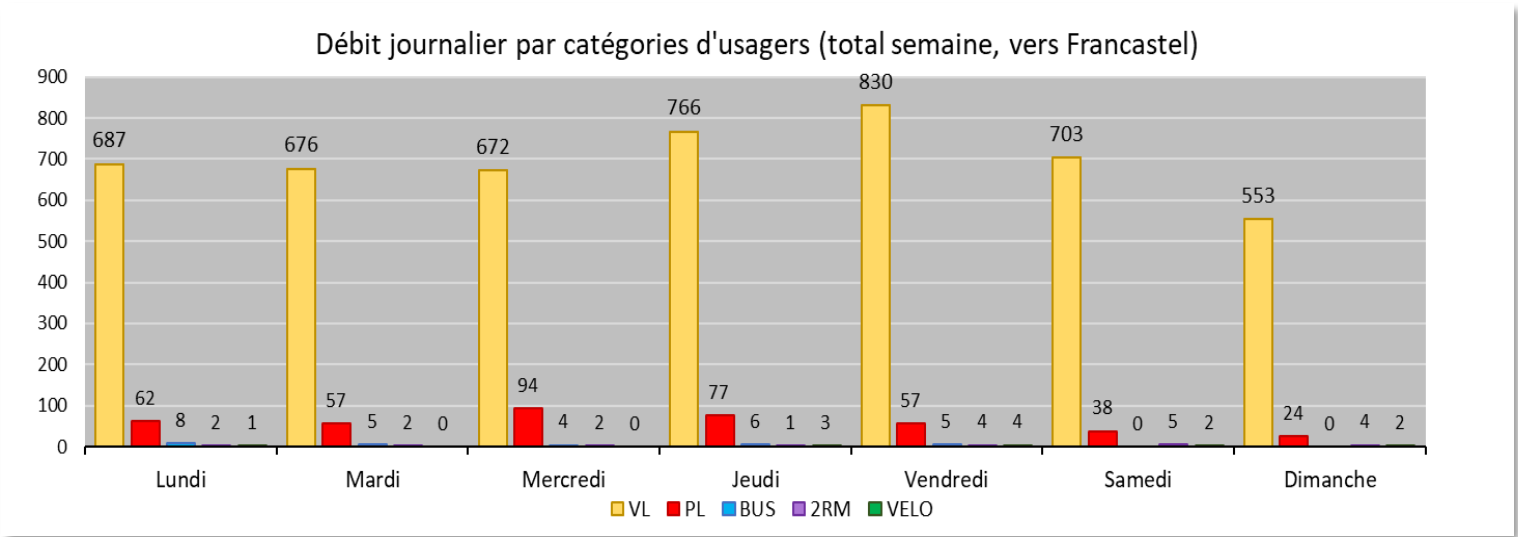
Les graphes du haut montrent l'évolution de la V85, tout au long de la journée et de la nuit. Celui de gauche concerne un jour de semaine et celui de droite un jour du week-end (samedi).

Ici, les courbes sont sensiblement identiques en journée, avec une V85 qui fluctue entre 45 et 55 km/h le jour comme la nuit.

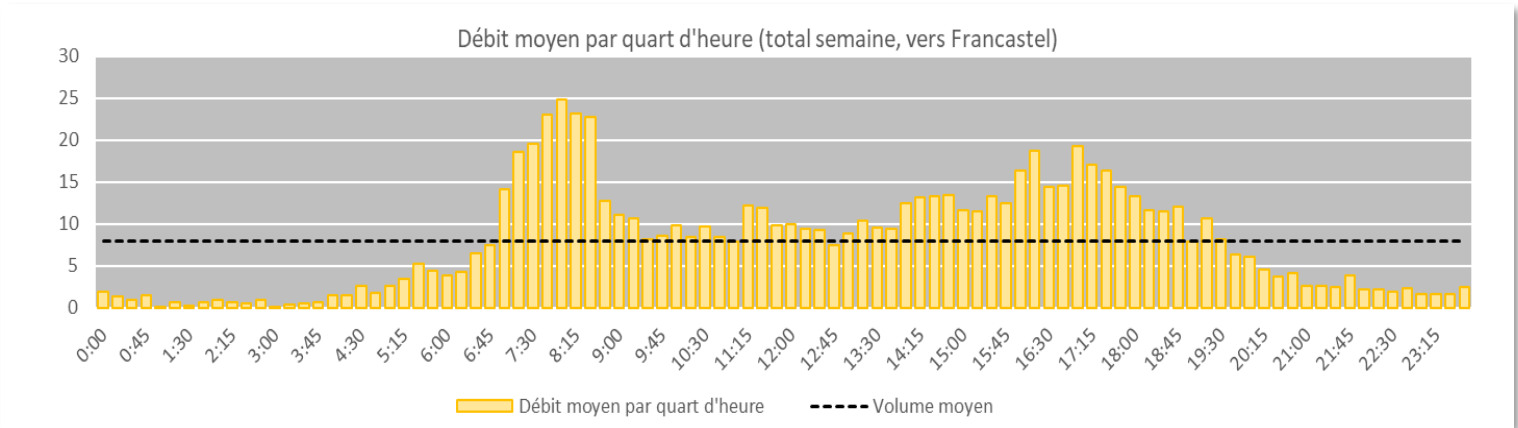
Les graphes du bas montrent que la quasi-totalité des usagers (94%) circule au-dessus de la limitation de vitesse à 30 km/h.



Rue Principale Sud – Vers Francastel



km/h	0 - 10		10 - 20		20 - 30		30 - 40		40 - 50		50 - 60		60 - 70		70 - 80		80 - 90		90 - 100		100 - 110		110 - 120		120 - 130	
Catégorie	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Lundi	0	0	4	1	23	7	178	26	366	31	107	5	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mardi	0	0	1	2	11	5	184	33	366	18	108	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mercredi	0	0	3	2	20	8	196	43	367	34	82	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Jeudi	0	0	4	2	21	2	217	46	409	27	106	6	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Vendredi	0	0	3	1	20	4	234	29	467	23	102	5	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Samedi	0	0	3	0	33	6	251	19	354	11	60	2	5	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
Dimanche	0	0	4	1	29	2	203	10	268	9	50	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	



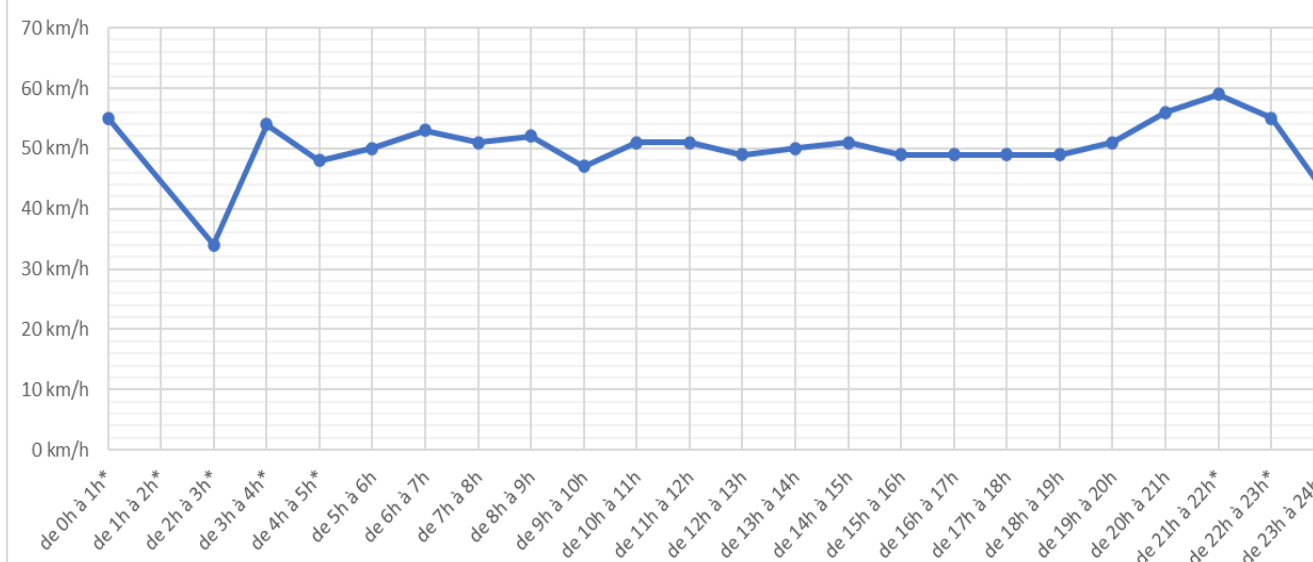
En direction de Francastel, le trafic moyen journalier s'élève à 726 véhicules légers et 69 véhicules lourds en semaine. On enregistre entre 0 et 4 cyclistes par jour.

La majorité des usagers circule entre 40 et 50 km/h.

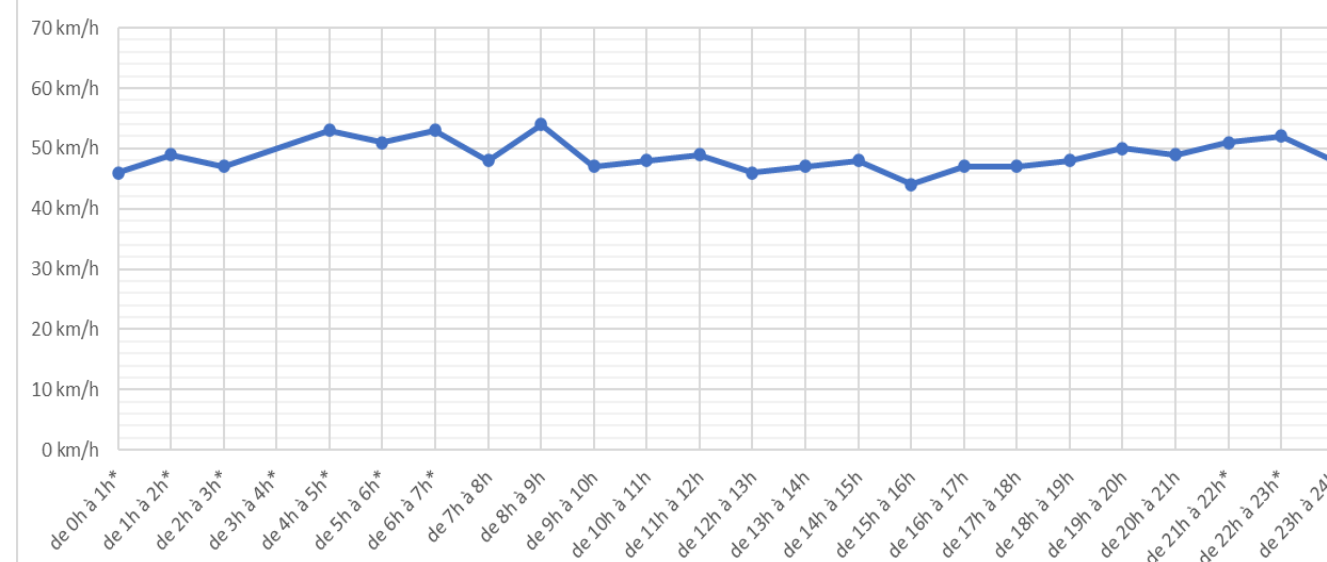
Le pic de trafic est marqué à l'heure de pointe du matin, vers 8h.

Analyse détaillée des vitesses

Evolution de la V85 au cours de la journée (un mardi, vers Francastel)



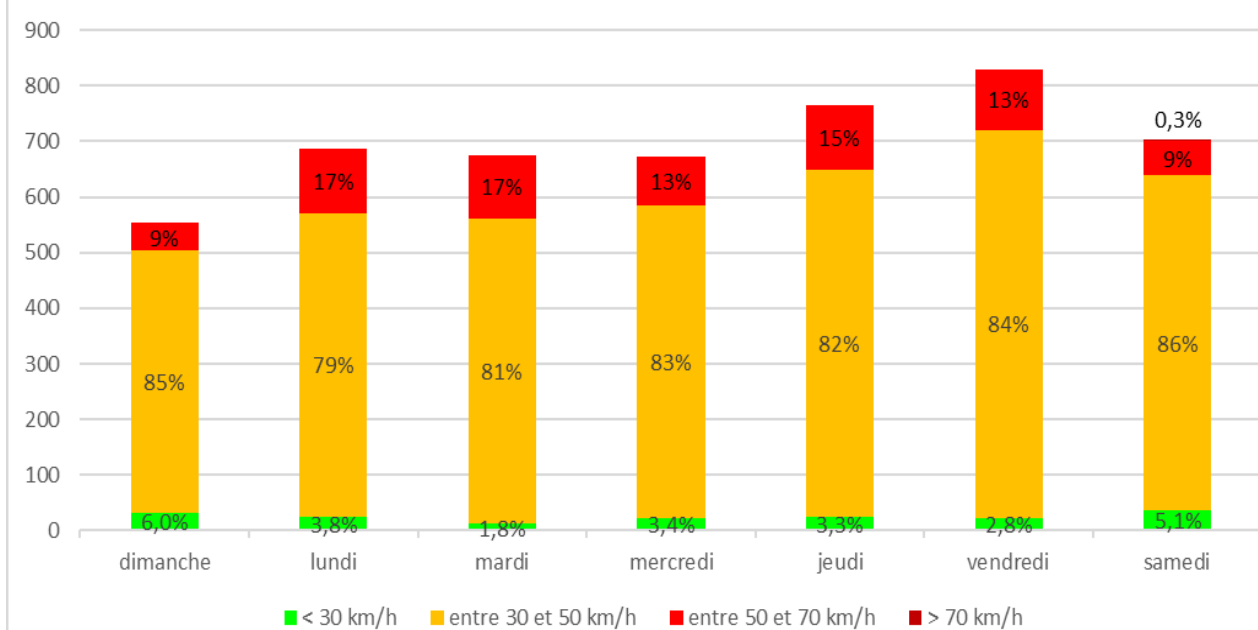
Evolution de la V85 au cours de la journée (un samedi, vers Francastel)



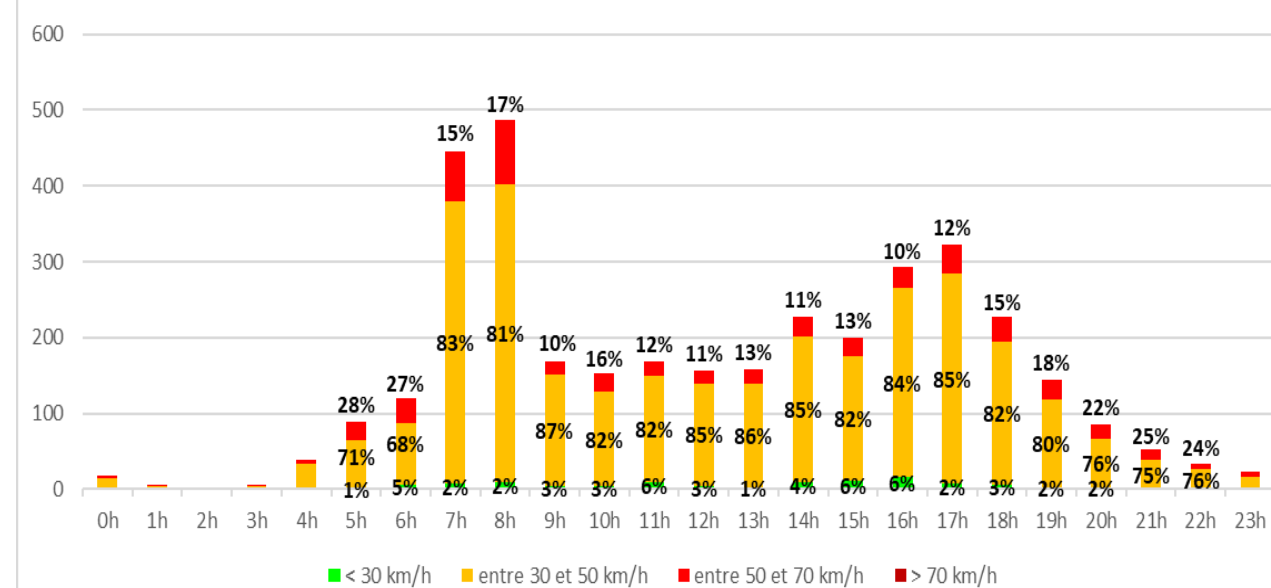
A cet endroit, la courbe de la V85 gravite autour de 50 km/h en journée en semaine. Le week-end, elle est légèrement plus basse et varie entre 40 et 50 km/h en journée. La nuit, la V85 va de 35 km/h à 60 km/h le mardi.

Les graphes du bas montrent que la majorité des usagers (97%) circule dans ce sens également au-delà de la vitesse autorisée.

Répartition des vitesses au cours de la semaine (vers Francastel)



Répartition des vitesses au cours de la journée (total jours ouvrables, vers Francastel)



Les accidents recensés sur la commune du Crocq entre 2012 et 2024



Observations dans les carrefours enquêtés



RD11/Rue de l'Eglise



Un piéton chemine sur la chaussée





Le chauffeur du car fait demi-tour en marche arrière dans la Rue de Domeliers



RD11/Espace Brocante



8h22 Ce car va rester à l'arrêt pendant 13 minutes



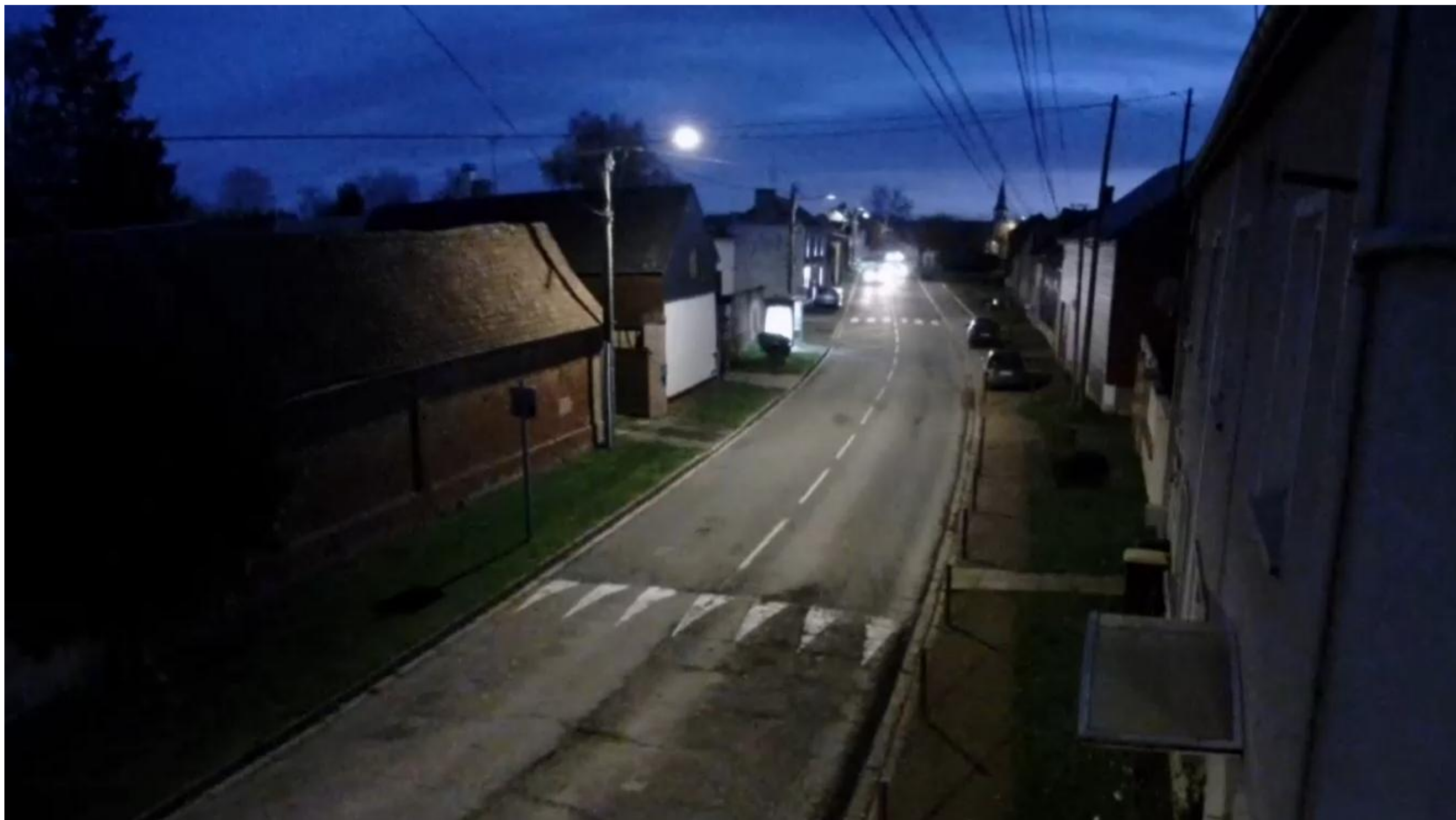


Cet automobiliste qui sort de la brocante manœuvre pour quitter son stationnement



Cet automobiliste prend son stationnement sur trottoir à contresens





La Grande Pointe/Rue Principale



Pas de ralentissement en approche de la priorité à droite (montage)



Pourtant certains usagers n'hésitent pas à s'insérer



Un refus de priorité



Un croisement difficile



Observations en vidéo embarquée



Le stationnement sur trottoir





Un refus de priorité en sortie Nord



On entre en Zone 30 mais le radar est au vert à 41 km/h



Une vitesse excessive en entrée Sud



Une vitesse excessive en sortie Sud



Une vitesse excessive en sortie Nord et Zone 30



Reportage photographique





La 1^{ère} photo montre un panneau AB1 de priorité à droite, qui se trouve à 90m environ de la RD11 (La Grande Pointe).

Comme le montre la page suivante, le régime de priorité à droite exige des conditions de visibilité (sans obstacle), qui ne sont pas réunies dans le présent carrefour.

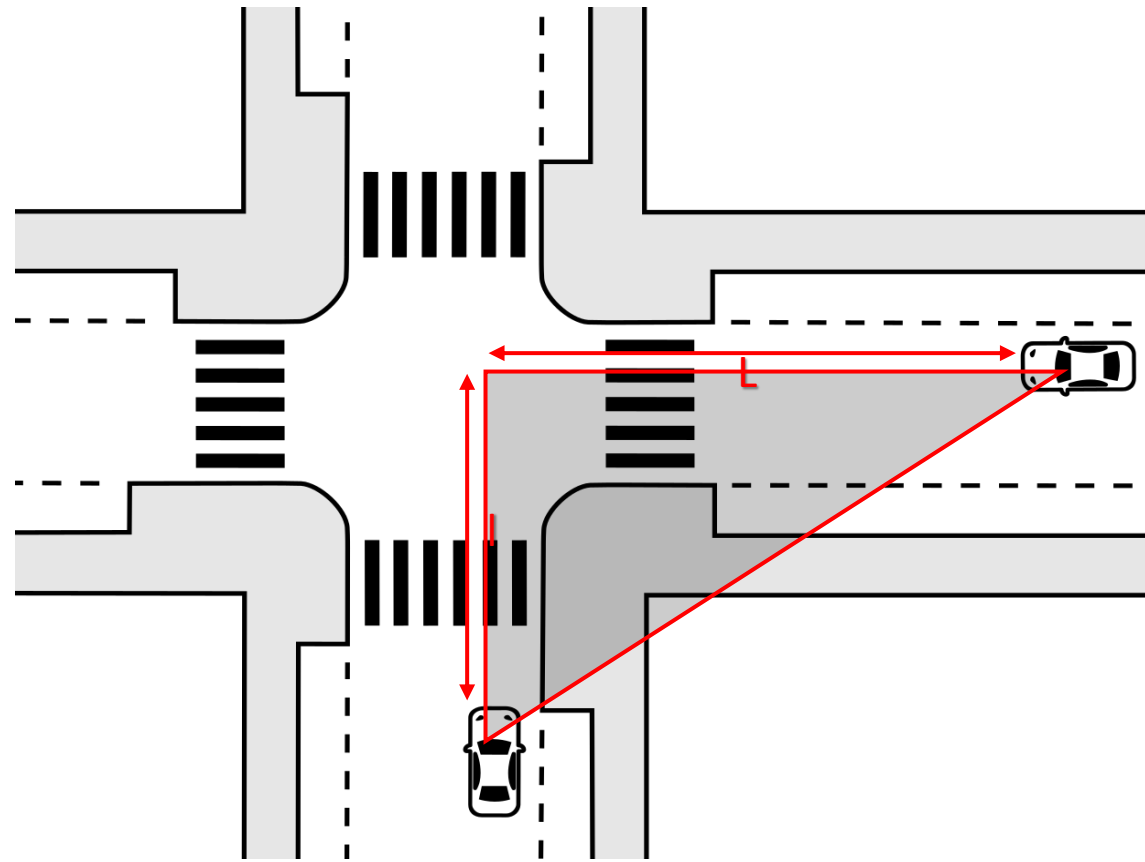


La photo ci-dessus montre le panneau d'entrée d'agglomération EB10, sur lequel le cartouche C2 de couleur blanche est manquant. Ce panneau est très usé et mériterait un remplacement.

La photo ci-contre montre un sens interdit (B1) et un panneau B21-1 de direction obligatoire, qui empêche d'utiliser l'ancienne voie, mise en impasse.

Cette signalisation n'est pas appropriée, car le sens interdit est utilisé par les riverains. Un panneau d'impasse serait plus adapté.

Le triangle de visibilité



Vitesse réglementaire	I	L
Priorité à droite		
30 km/h	9 m	13 m
50* km/h en urbain dense	15 m	20 m
50 km/h en urbain peu dense	20 m	30 m
Cédez-le-passage		
30 km/h	$d1 + 7$ m	20 m
50 km/h	$d1 + 7$ (ou 10 m)	45 m
70 km/h	$d1 + 10$ m	70 m
Stop		
30 km/h	$d1 + 4$ m	20 m
50 km/h	$d1 + 4$ m	45 m
70 km/h	$d1 + 4$ m	70 m

L : distance de visibilité à amener sur le véhicule prioritaire, soit la distance parcourue par ce dernier pendant le temps de manœuvre de traversée ou d'insertion du véhicule non prioritaire

I : distance d'arrêt sur le courant non prioritaire

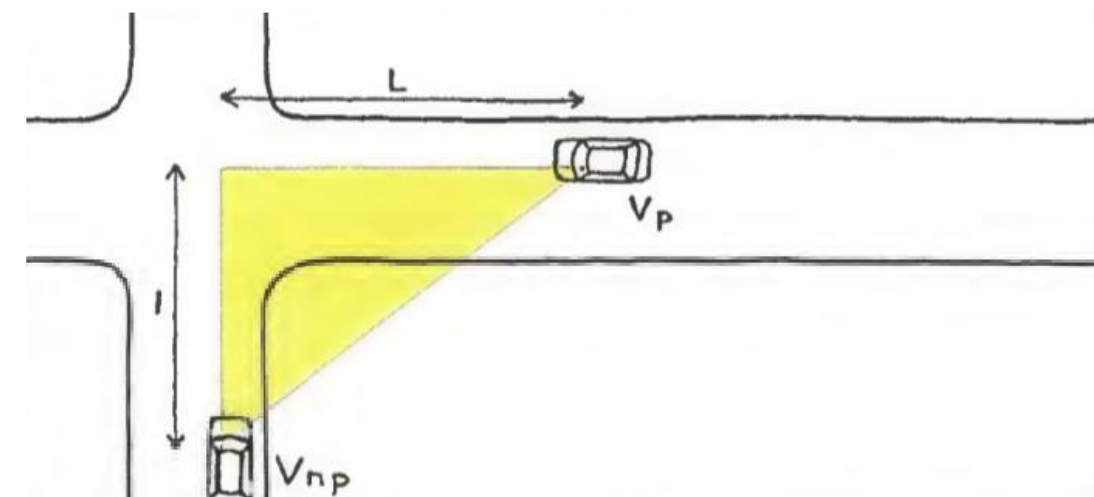
Pour sécuriser un carrefour il faut adapter le type de priorité selon la visibilité.

Pour qu'une priorité à droite soit respectée le triangle de visibilité doit être plus grand que pour un cédez-le-passage ou un stop.

Le tableau à droite indique, pour chaque régime de priorité, les dimensions du triangle de visibilité nécessaire, en fonction de la limitation de vitesse en place.

Dans ce triangle de visibilité, aucun obstacle visuel ne doit se trouver entre 0,60m et 2,30m de hauteur

Pour une priorité à droite sur une voie limitée à 50 km/h, le conducteur du véhicule non prioritaire doit pouvoir voir un véhicule prioritaire à 30m du point de conflit, lorsque qu'il se situe lui-même à 20m du point de conflit.



La priorité à droite



Comme vu plus haut, la visibilité doit être totalement dégagée dans le triangle de visibilité, pour les hauteurs comprises entre 0,60m et 2,30m. Aucun obstacle visuel ne doit se trouver dans ces triangles entre ces deux hauteurs.

Dans le cas présent, la visibilité est bien dégagée pour une vitesse pratiquée de 50 km/h, mais certains usagers circulent à des vitesses plus élevées. Modérer la vitesse à 50 km/h dans ce carrefour, pourrait être un objectif des aménagements proposés.

La photo ci-contre montre un panneau indiquant que la priorité à droite s'applique dans toute l'agglomération. Cette signalisation n'est ni conforme ni souhaitable, car certaines intersections ne disposent pas d'une visibilité suffisante, pour ce régime de priorité.



Une chicane non éclairée



La 1^{ère} photo montre un panneau KC1 indiquant une chicane, qui n'est pas éclairée la nuit.

Comme le montrent les autres photos, la chicane provoque une légère déflexion de trajectoire, qui n'est pas suffisante pour faire ralentir les usagers mais peut surprendre, en l'absence d'éclairage public.

L'effet de paroi provoqué par une haie en retrait de cette chicane, devrait être plus efficace quand cette haie aura atteint le terme de sa croissance.

L'éclairage du carrefour, situé en agglomération, pourrait être une bonne mesure de sécurité, pour assurer la transition entre l'interurbain et l'urbain. Les trottoirs sont également des éléments qui caractérisent l'urbain, avec l'éclairage public.

Un marquage axial contreproductif



Le marquage axial en agglomération n'est ni nécessaire, ni surtout souhaitable, car il encourage la pratique de vitesses excessives. En effet, le guidage que procure un marquage axial, facilite le positionnement sur la chaussée, ce qui rend la vitesse plus facile.

Le Département de l'Oise ne refait plus les marquages axiaux, lorsqu'il refait le tapis d'enrobé et recommande aux communes de ne pas le réaliser.

Ce marquage axial empêche également le marquage des places de stationnement, qui permettraient de réduire efficacement les vitesses, par des effets de chicane.

En conséquence, les habitants préfèrent souvent stationner sur les trottoirs, lorsque ceux-ci sont larges, ce qui est le cas ici.

Une chaussée totalement dégagée de tout obstacle



La raison principale des vitesses excessives pratiquées dans la traversée de la commune, est l'absence totale de véhicules en stationnement sur la chaussée.

Comme vu plus haut, cette absence de stationnement est due en partie au marquage axial.

La photo ci-contre montre un panneau de rappel 50, qui selon le Cerema est dénué de tout intérêt, comme la ligne axiale.

Sur la photo ci-dessus, les piétons doivent passer derrière les voitures en stationnement, ce qui présente un risque pour eux, en cas de marche-arrière.

Une absence de stationnement sur chaussée

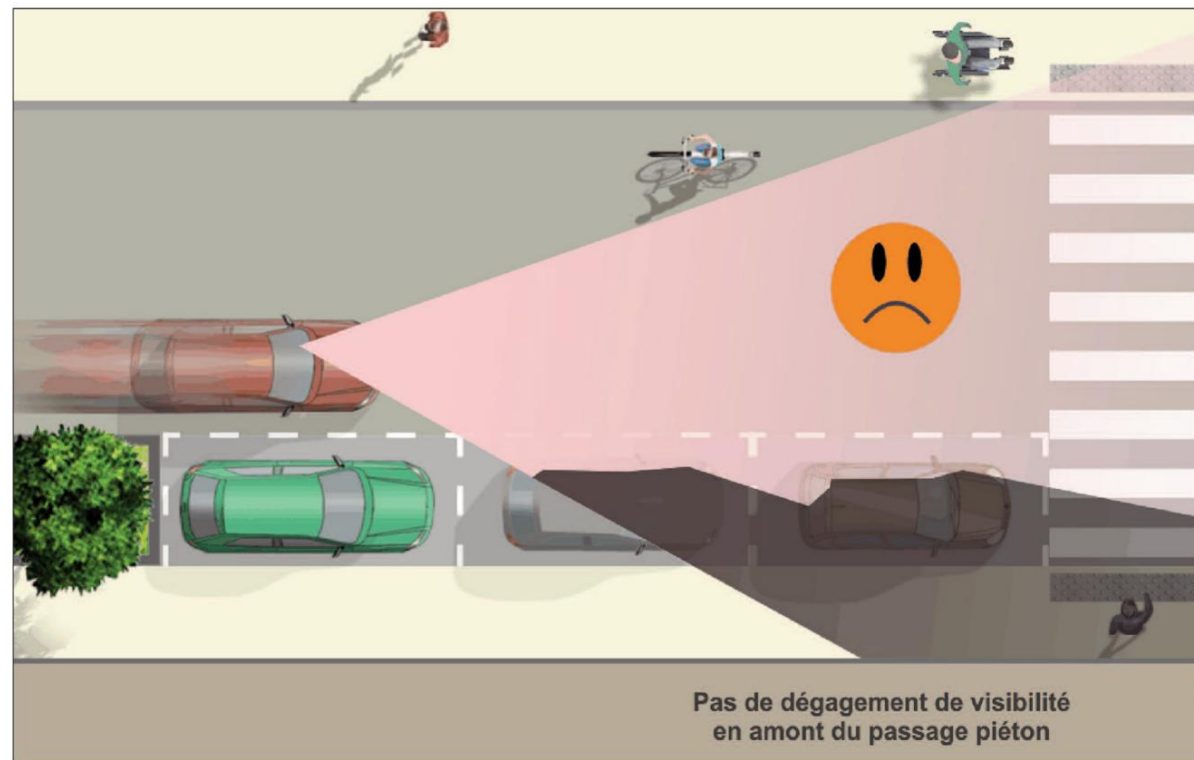


La 1^{ère} photo montre un passage piéton qui débouche sur une bande de stationnement, ce qui n'est pas autorisé. Comme le montre la page suivante, tout stationnement est interdit à moins de 5,00m d'un passage piéton, y compris le stationnement en encoche (stationnement très gênant, infraction de 4^{ème} classe).

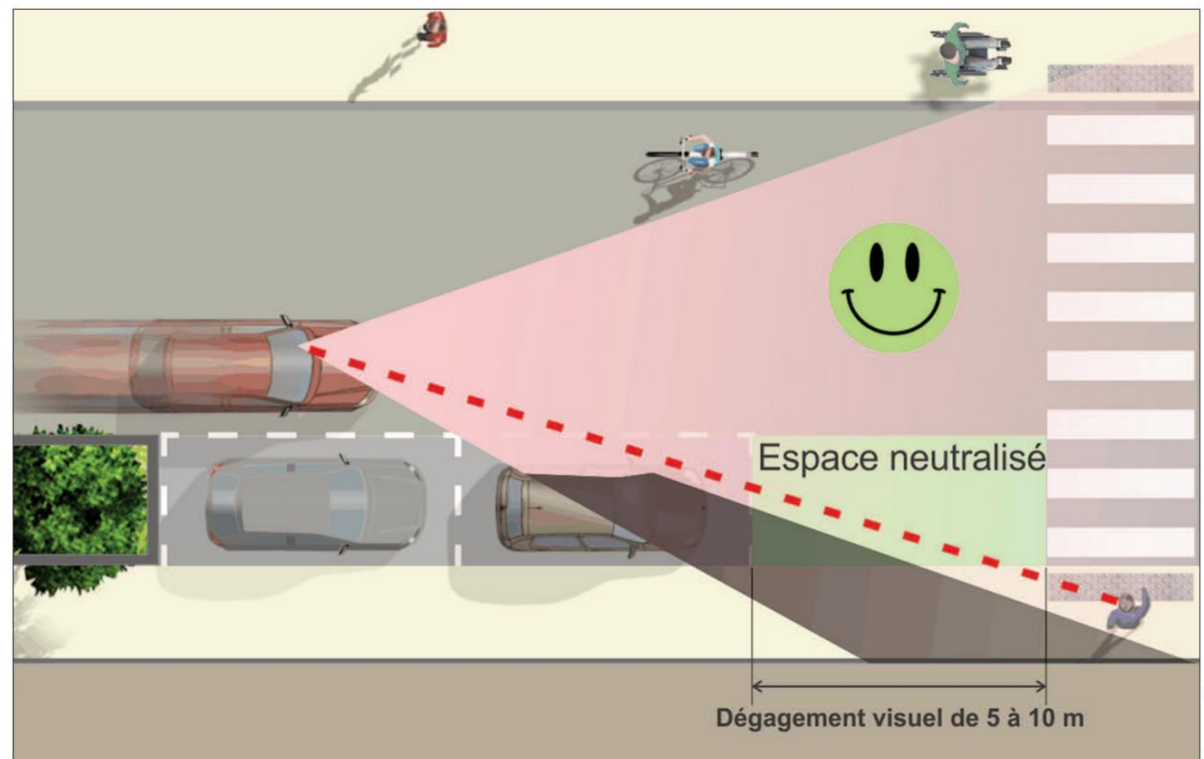


Extrait de la fiche du Cerema : obligation de neutralisation du stationnement

Masque à la visibilité induit par le stationnement

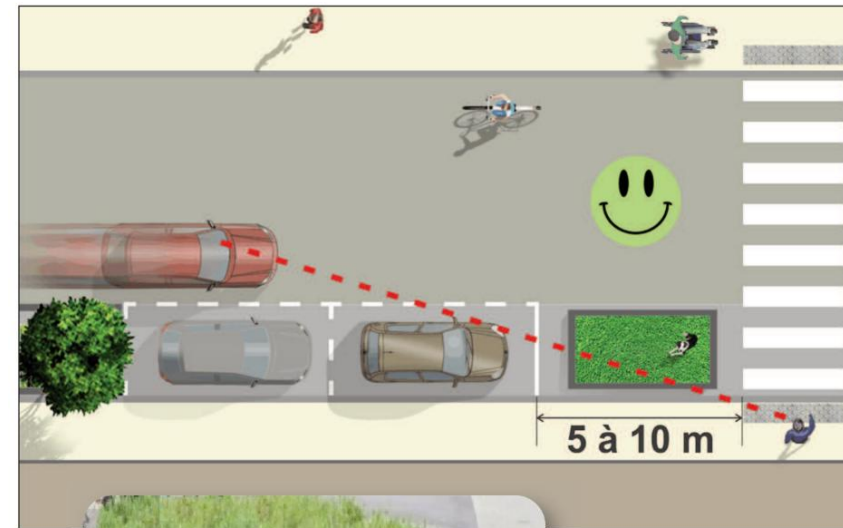


Dans cet exemple, un véhicule présent sur un emplacement matérialisé juste avant un passage piéton crée un masque à la visibilité d'un piéton en attente de traversée vis à vis d'un véhicule en approche : cela crée une situation dangereuse pour le piéton qui risque d'être vu tardivement par le conducteur du véhicule. Ce dernier n'aura alors pas le temps de s'arrêter pour le laisser traverser.



Dans cet exemple, la neutralisation de l'espace de stationnement, permet un dégagement visuel qui améliore la visibilité du piéton.

Végétation basse bordurée (de 1000 à 2500 € prix unitaire HT)

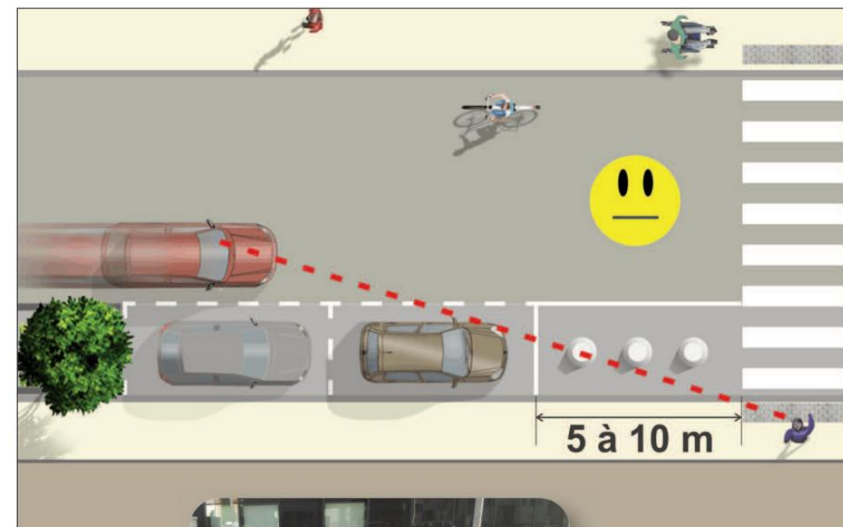


- espace **utilisable** (végétation pour l'agrément de l'espace public) ;
- physiquement **dissuasif** (prévoir des bordures hautes pour éviter le chevauchement des 4x4) ;
- prévoir une végétation peu consommatrice en eau et demandant peu d'entretien ;
- végétation basse (< 60 cm) pour éviter de masquer la visibilité (enfants en bas âge, animaux...), attention à la croissance naturelle des végétaux.

Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

Plots anti-stationnement (de 1000 à 2500 € prix unitaire HT)



- espace **non utilisable** (sans usage) ;
- physiquement **dissuasif** ;
- entretien manuel nécessaire (impossibilité de passer la balayeuse) ;
- les plots peuvent servir à s'asseoir ;
- risque de stationnement illégal des 2RM de part et d'autre des plots.

Article R417-11

Version en vigueur depuis le 26 octobre 2019

Modifié par Décret n°2020-605 du 18 mai 2020 - art. 11

Modifié par Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019 - art. 29

I.- **Est considéré comme très gênant** pour la circulation publique **l'arrêt ou le stationnement** :

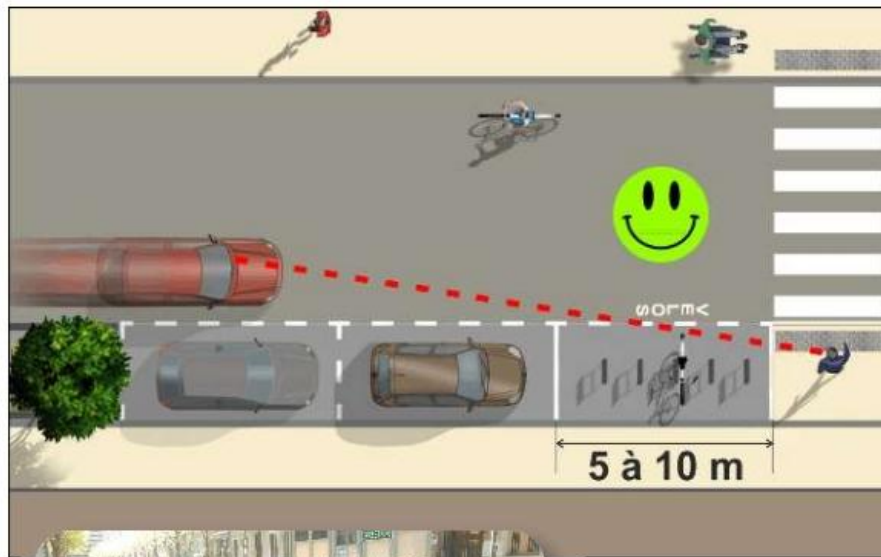
- 1° D'un véhicule sur les chaussées et voies réservées à la circulation des véhicules de transport public de voyageurs, des taxis ou des véhicules d'intérêt général prioritaires ;
- 2° D'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules de plus de 20 mètres carrés de surface maximale dans les zones touristiques délimitée par l'autorité investie du pouvoir de police ;
- 3° D'un véhicule sur les emplacements réservés aux véhicules portant une carte mobilité inclusion comportant la mention “ stationnement pour personnes handicapées ” prévue à l'article [L. 241-3](#) du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées prévues à l'article L. 241-3 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;
- 4° D'un véhicule sur les emplacements réservés aux véhicules de transport de fonds ou de métaux précieux ;
- 5° D'un véhicule **sur les passages réservés à la circulation des piétons** en traversée de chaussée ;
- 6° D'un véhicule au droit des bandes d'éveil de vigilance à l'exception de celles qui signalent le quai d'un arrêt de transport public ;
- 7° D'un véhicule à proximité des signaux lumineux de circulation ou des panneaux de signalisation lorsque son gabarit est susceptible de masquer cette signalisation à la vue des usagers de la voie ;
- 8° D'un véhicule motorisé à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés et des cycles à pédalage assisté :
 - a) **Sur les trottoirs**, à l'exception des motocyclettes, tricycles à moteur et cyclomoteurs ;
 - b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;
 - c) **Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons** dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet ;
 - d) Au droit des bouches d'incendie. ;

II.- Tout arrêt ou stationnement très gênant pour la circulation publique prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

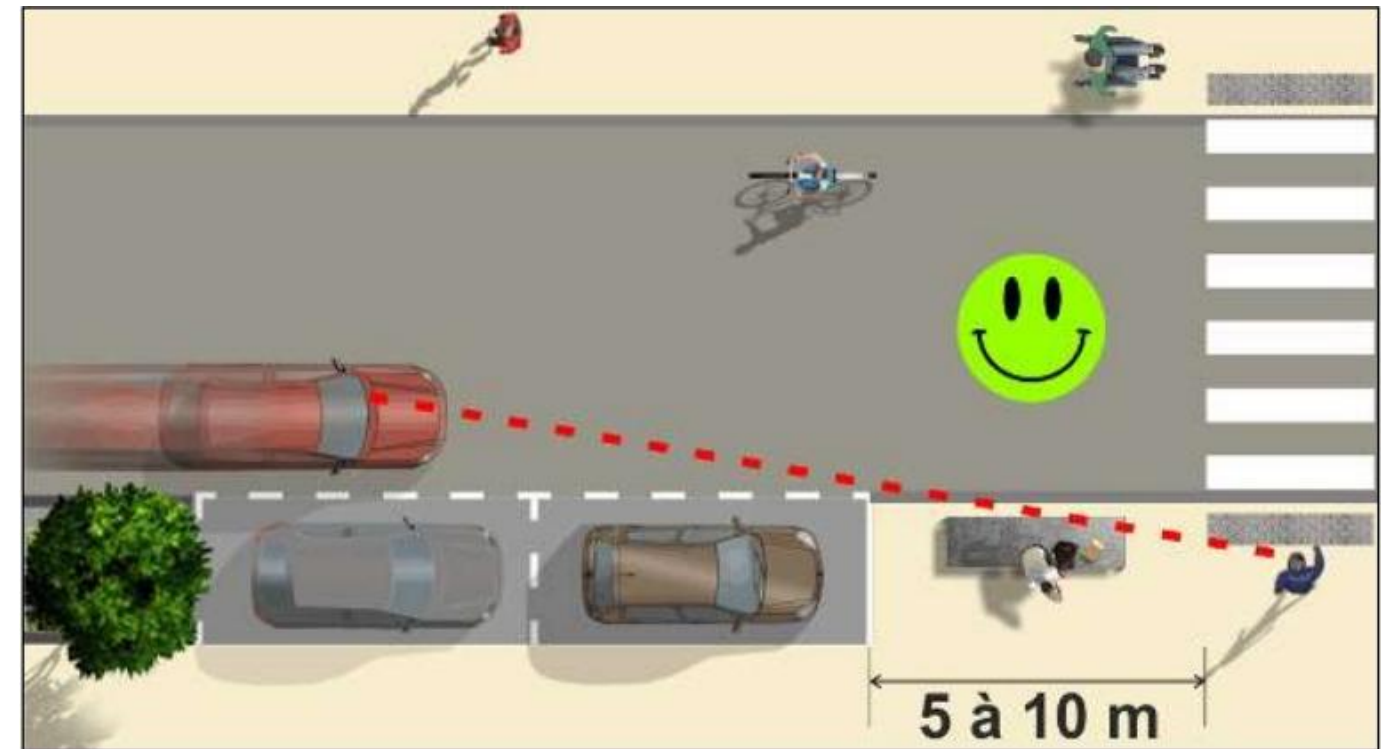
III.- Lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement très gênant pour la circulation publique, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles [L. 325-1](#) à [L. 325-3](#).



Utiliser cet espace à neutraliser



- espace **utilisable** (usage : stationnement vélo) ;
- physiquement **dissuasif** ;
- répond à la demande de stationnement des cyclistes ;
- penser à assurer l'entretien matériel (balayage, retrait périodique des vélos abandonnés) ;
- penser à mettre en place une signalisation d'emplacements réservés pour les cyclistes afin de dissuader les 2RM de stationner sur cet espace.

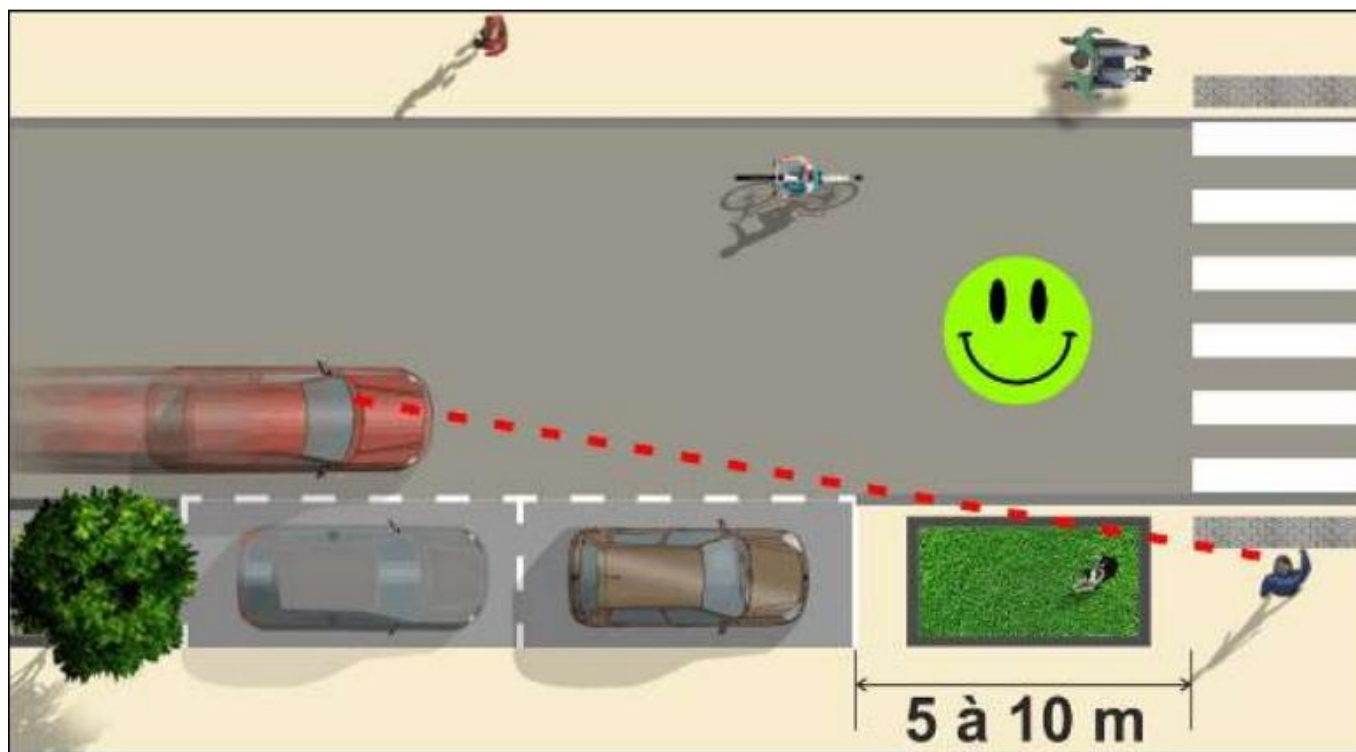


L'espace qui doit être neutralisé pour dégager une visibilité réciproque entre les piétons et les usagers qui doivent leur céder le passage, peut être utilisé.

On peut y implanter des dispositifs de stationnement vélos et trottinettes.

On peut également aménager ces espaces pour les piétons, comme le montre la photo ci-dessus.

On peut aussi y implanter une végétation pour l'agrément de l'espace public, à condition de prévoir une végétation basse (<60cm de hauteur) pour éviter de masquer la visibilité (enfants en bas âge, animaux ...), attention à la croissance naturelle des végétaux.





La 1^{ère} photo montre un plateau surélevé qui était déjà implanté en février 2009 (photo Google Maps).

Ce plateau pourrait faire l'objet d'une rénovation ainsi que d'une coloration, pour en faciliter la détection en approche. Une hauteur de 12cm et des rampes inclinées à 7% seraient une bonne solution.

La photo ci-dessus montre une nouvelle bande de stationnement longitudinal qui, avec la ligne axiale, empêche le stationnement sur chaussée.

La photo ci-contre montre de nouveau une situation non conforme, avec un passage piéton qui débouche dans une bande de stationnement.

La suppression du passage piéton peut également représenter une solution de mise en conformité.



Rue Principale (suite)



La 1^{ère} photo montre de multiples infractions au stationnement :

- 1/ Stationnement à contresens de la circulation,
- 2/ Stationnement sur trottoir et à contresens de la circulation,
- 3/ Stationnement à proximité d'un passage piéton et à contresens

On approche ensuite de la mairie/école, avec un nouveau plateau surélevé et une nouvelle zone 30.

Dans cette section en courbe de la Grande Rue, toujours pas de stationnement sur la chaussée, alors que rien ne l'interdit.

Cette absence de stationnement encourage la pratique de vitesses excessives.



En approchant de l'église



La 1^{ère} photo montre un piéton marchant sur la chaussée, les trottoirs étant enherbés. Cette pratique généralisée, montre bien l'importance de maîtriser les vitesses pratiquées.

La photo ci-dessus montre un abribus, tout proche de l'arrêt de car, dont la signalisation est conforme.

La photo ci-contre montre un miroir face au débouché de la Rue de l'Eglise, qui impose la mise en place d'un stop sur cette Rue de l'Eglise.

La priorité à droite n'est donc pas possible dans ce carrefour qui comporte un miroir, compte tenu du manque de visibilité.

La page suivante montre les règles à respecter pour l'utilisation d'un miroir.



Article 14. Miroirs.

Modifié par l'arrêté du 23 septembre 2015 – article 4

L'emploi des miroirs est strictement interdit hors agglomération.

En agglomération, le miroir doit être considéré comme un palliatif et n'être utilisé que si les travaux nécessaires à l'amélioration de la visibilité ne peuvent être réalisés.

Il peut alors être utilisé sous réserve que les conditions suivantes soient remplies :

- mise en place d'un régime de priorité avec obligation d'arrêt « Stop » sur la branche du carrefour où les conditions de visibilité ont entraîné l'utilité du miroir ;
- distance entre la ligne d'arrêt et le miroir inférieure à 15 m ;
- trafic essentiellement local sur la route où est implanté le « Stop » précité ;
- limitation de vitesse sur la route prioritaire inférieure ou égale à 50 km/h ;
- implantation à plus de 2,30 m.

Les miroirs doivent être inclus sur un fond :

- carré s'il s'agit d'un miroir rond ; le côté du carré a une longueur égale à une fois et demie le diamètre du miroir ;
- rectangulaire (ou carré) s'il s'agit d'un miroir rectangulaire (ou carré) ; les côtés du fond ont une longueur égale à une fois et demie celle du miroir.

Le fond ainsi défini doit être rayé noir et blanc, chaque raie mesurant 5 cm de largeur. Il n'est pas utilisé de miroir plan.



Rue Principale / Rue Domeliers



La 1^{ère} photo montre un passage piéton devant l'église, qui débouche sur un trottoir enherbé.

Sur la photo ci-dessus, on voit également une borne de point de repère kilométrique, qui pourrait provoquer la chute d'un piéton, malvoyant par exemple.

Un morceau de trottoir pourrait être réalisé, du côté opposé à l'église, pour permettre de rejoindre la mairie, depuis l'église.

Les photos du haut montrent le débouché de la Rue de Domeliers sur la Rue Principale, avec de nouveau le régime de la priorité à droite, inadapté, compte tenu de la visibilité disponible.



Rue Principale : l'entrée sud



Ces photos montrent une absence totale de trottoir accessible, malgré la présence d'un passage piéton, ce qui n'est pas conforme.

Le marquage axial décourage le stationnement sur la chaussée, qui serait de nature à modérer les vitesses pratiquées.

Dans cette section de la RD11, la limitation de vitesse à 30 km/h apparaît peu crédible.

En outre, la vitesse maximale autorisée passe très rapidement (sur quelques mètres seulement), de 80 km/h à 30 km/h.

Un usager entrant dans la commune et qui tarderait un peu à ralentir, commettrait donc un délit de grand excès de vitesse, qui est désormais passible de prison.



Les aménagements proposés



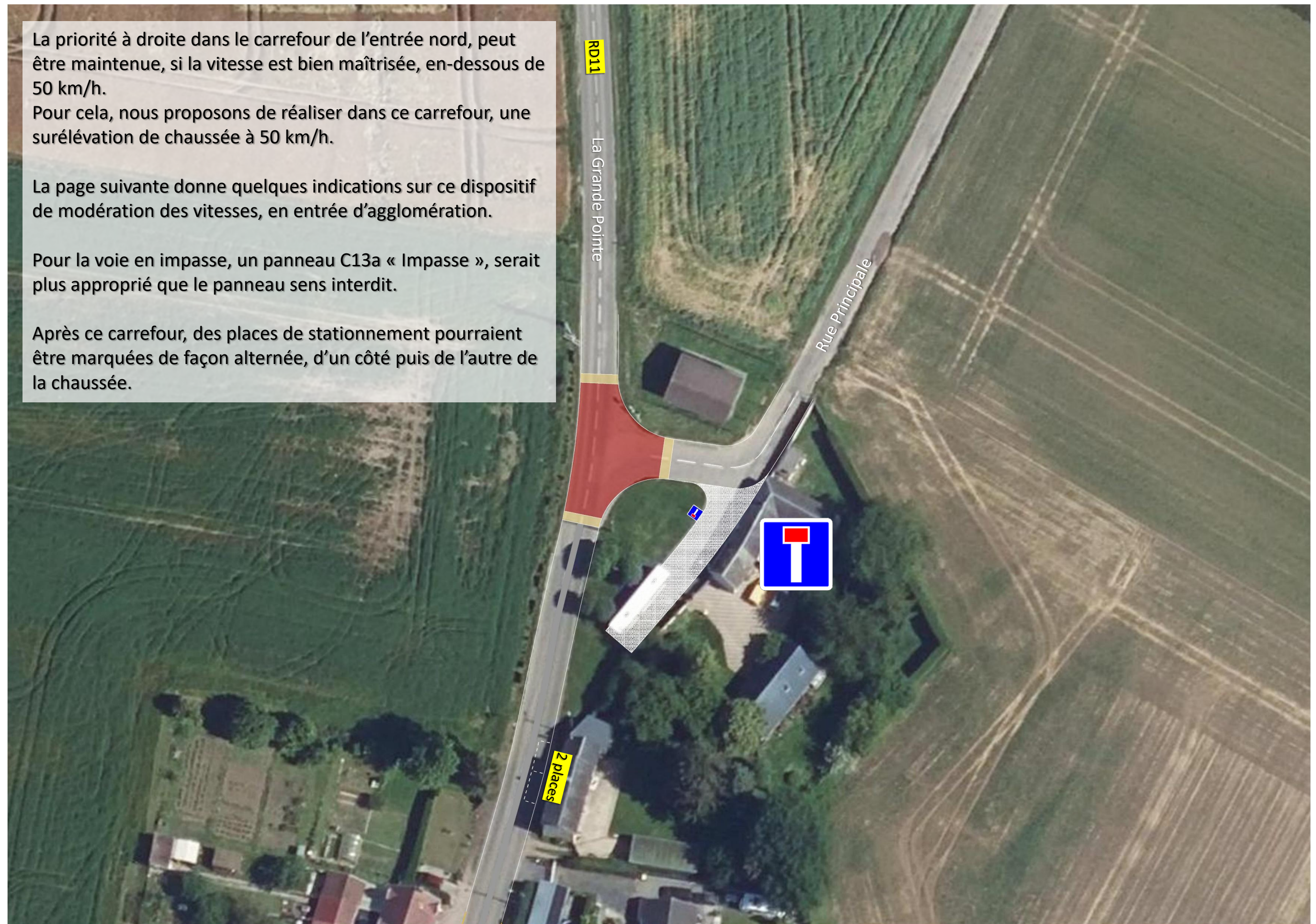
La priorité à droite dans le carrefour de l'entrée nord, peut être maintenue, si la vitesse est bien maîtrisée, en-dessous de 50 km/h.

Pour cela, nous proposons de réaliser dans ce carrefour, une surélévation de chaussée à 50 km/h.

La page suivante donne quelques indications sur ce dispositif de modération des vitesses, en entrée d'agglomération.

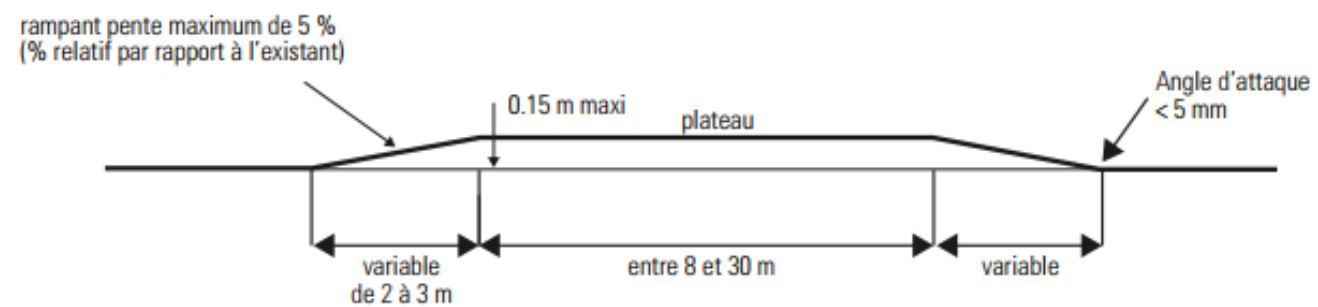
Pour la voie en impasse, un panneau C13a « Impasse », serait plus approprié que le panneau sens interdit.

Après ce carrefour, des places de stationnement pourraient être marquées de façon alternée, d'un côté puis de l'autre de la chaussée.

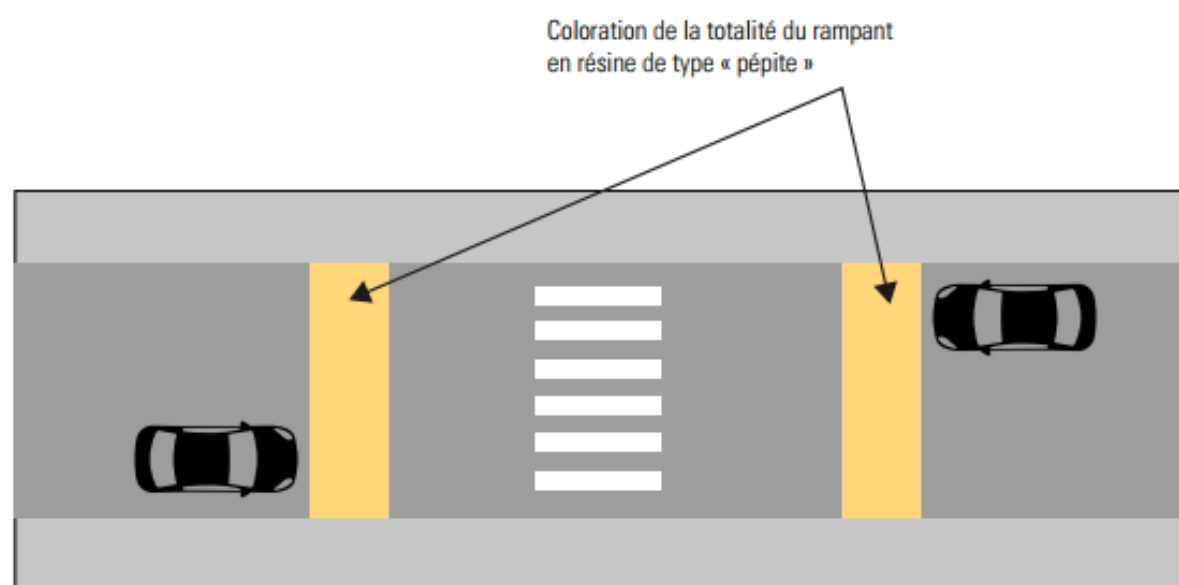


La surélévation à 50 km/h

Caractéristiques



Signalisation horizontale



Signalisation verticale

Signalisation avancée
entre 40 à 60 m



Signalisation de position
< 5 m du passage



La surélévation de chaussée à 50 km/h pourrait avoir une hauteur de 12cm et des rampes inclinées à 5%, comme vu plus haut.

Nous proposons une coloration de cette surélévation, pour assurer une bonne perception en approche du dispositif.

La chaussée étant pratiquement plate à cet endroit, le calcul de la pente relative des rampes n'est pas nécessaire.

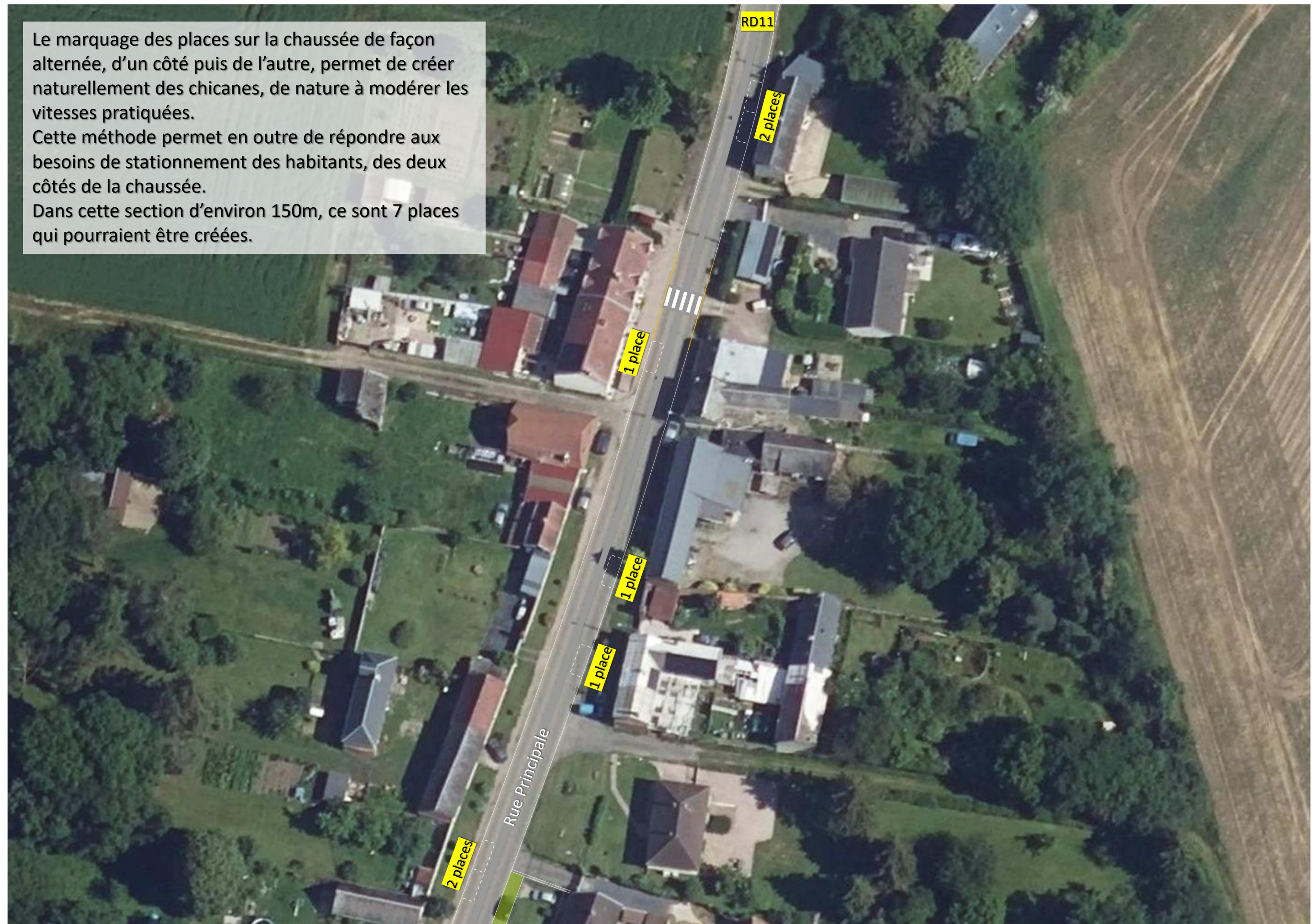


Organiser le stationnement sur chaussée de façon alternée

Le marquage des places sur la chaussée de façon alternée, d'un côté puis de l'autre, permet de créer naturellement des chicanes, de nature à modérer les vitesses pratiquées.

Cette méthode permet en outre de répondre aux besoins de stationnement des habitants, des deux côtés de la chaussée.

Dans cette section d'environ 150m, ce sont 7 places qui pourraient être créées.



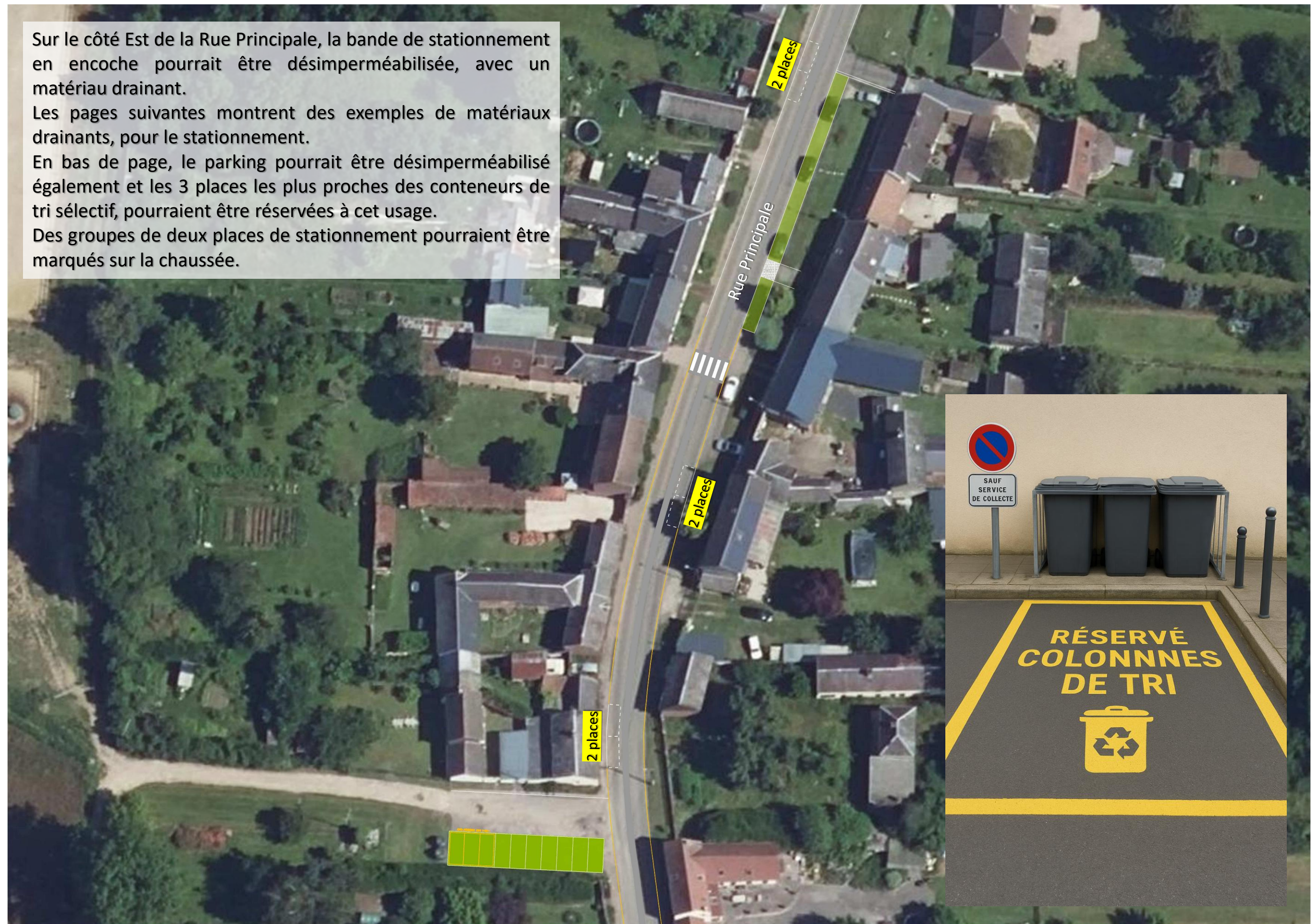
Organisation du stationnement Rue Principale

Sur le côté Est de la Rue Principale, la bande de stationnement en encoche pourrait être désimperméabilisée, avec un matériau drainant.

Les pages suivantes montrent des exemples de matériaux drainants, pour le stationnement.

En bas de page, le parking pourrait être désimperméabilisé également et les 3 places les plus proches des conteneurs de tri sélectif, pourraient être réservées à cet usage.

Des groupes de deux places de stationnement pourraient être marqués sur la chaussée.



Quelques exemples de parking végétal



Parking infiltrant



Réalisé au niveau du stade, sur la commune de Verneuil-en-Halatte, ce parking permet l'infiltration des eaux de pluie.

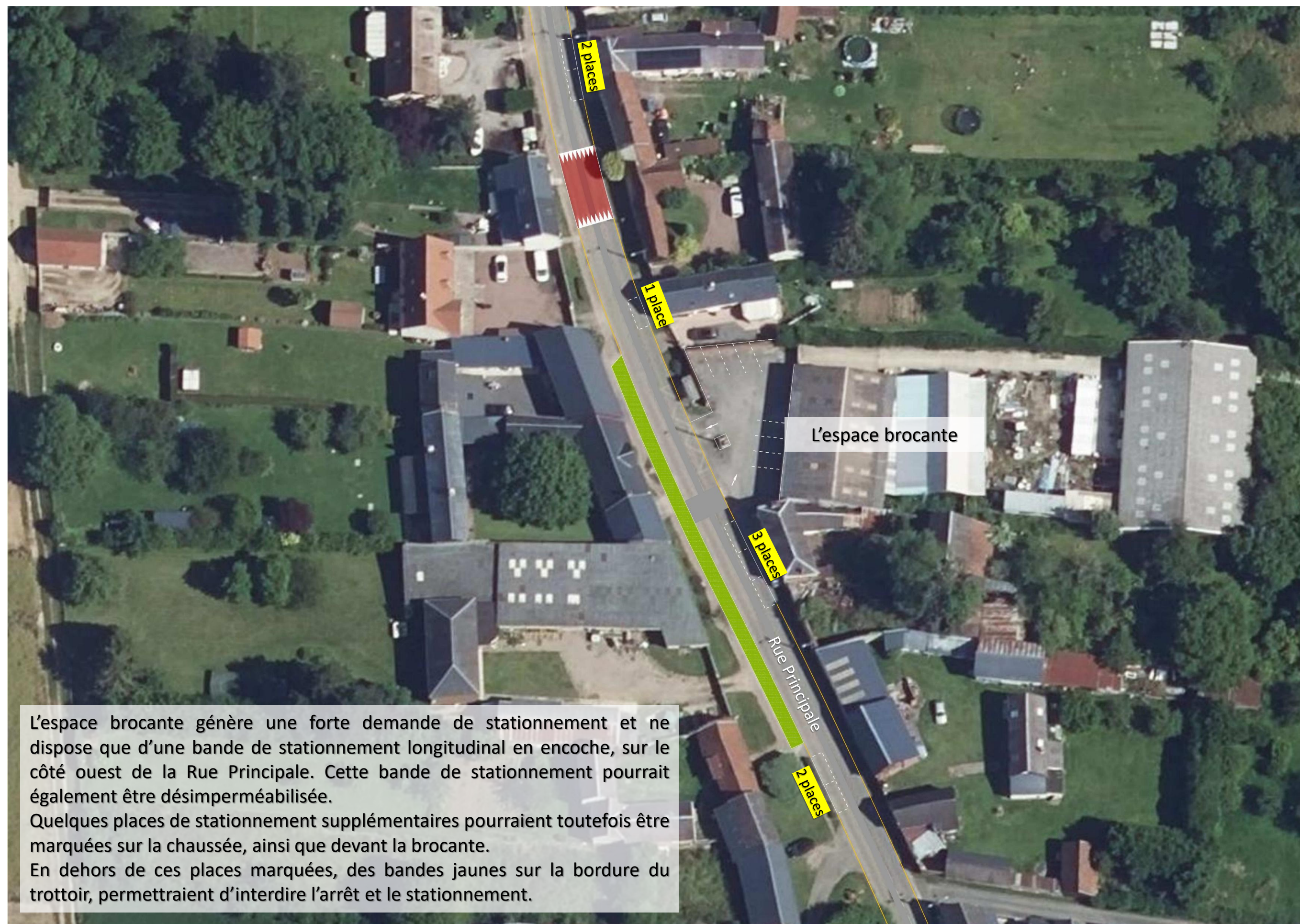
Il évite ainsi des quantités d'eau importantes dans le réseau pluvial et les inondations qui pourraient en découler.

La place réservée aux handicapés est aménagée avec une bande d'enrobé, pour faciliter le cheminement en fauteuil, autour du véhicule stationné.

Des blocs en pierre porphyre permettent d'éviter que les véhicules ne s'avancent trop dans l'espace vert, préservant celui-ci.

La séparation des places est réalisée avec des pavés de couleurs différentes, permettant d'optimiser le nombre de places, tout en laissant un espace suffisant et confortable pour chaque usager.

Devant l'Espace brocante



L'espace brocante génère une forte demande de stationnement et ne dispose que d'une bande de stationnement longitudinal en encoche, sur le côté ouest de la Rue Principale. Cette bande de stationnement pourrait également être désimperméabilisée.

Quelques places de stationnement supplémentaires pourraient toutefois être marquées sur la chaussée, ainsi que devant la brocante.

En dehors de ces places marquées, des bandes jaunes sur la bordure du trottoir, permettraient d'interdire l'arrêt et le stationnement.

Devant l'Espace brocante



Le marquage des places, devant la brocante, comme sur la chaussée, permet d'optimiser le nombre de places, sans créer une gêne excessive au trafic.

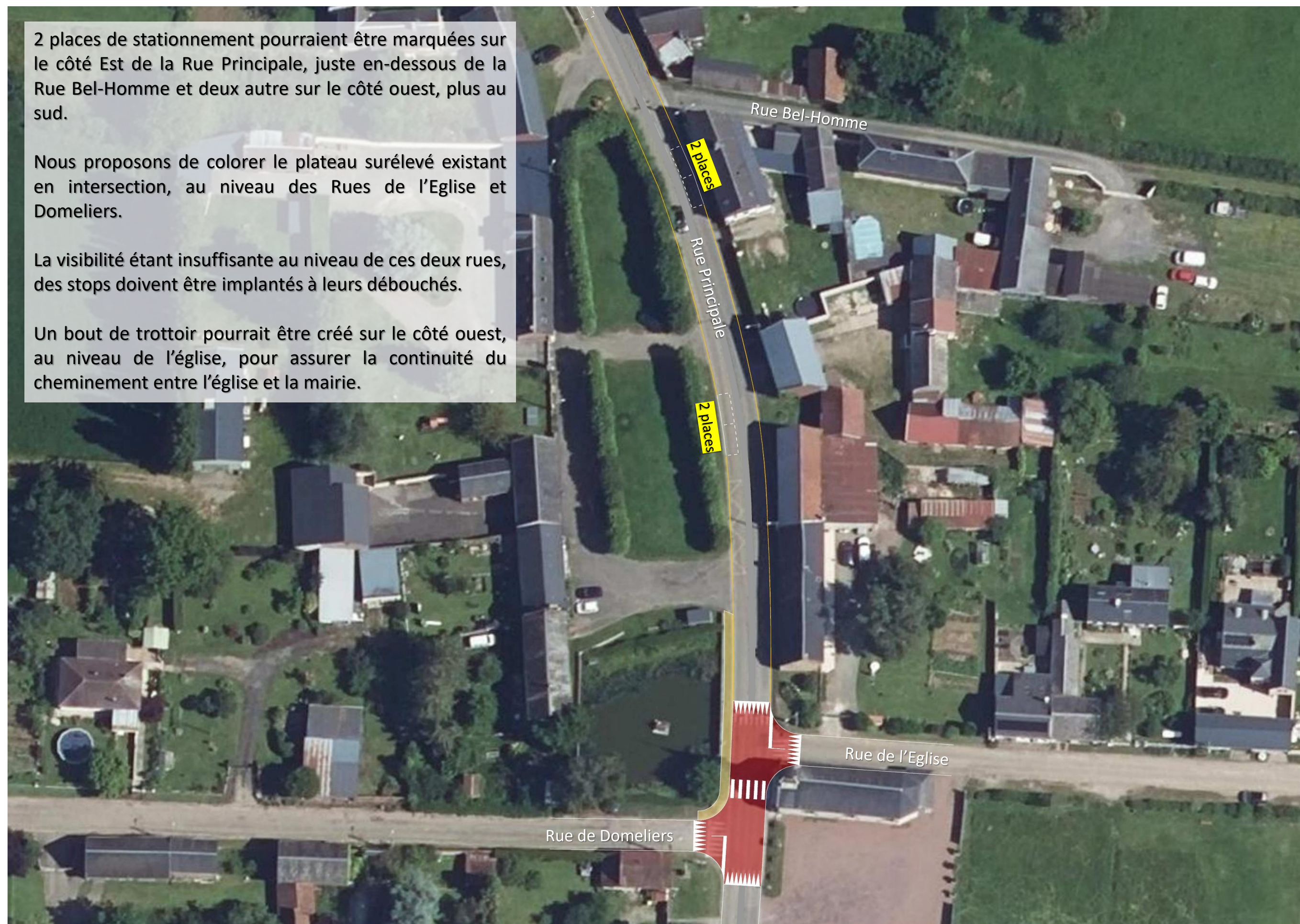
Mairie, Ecole, Eglise : le cœur du village

2 places de stationnement pourraient être marquées sur le côté Est de la Rue Principale, juste en-dessous de la Rue Bel-Homme et deux autre sur le côté ouest, plus au sud.

Nous proposons de colorer le plateau surélevé existant en intersection, au niveau des Rues de l'Eglise et Domeliers.

La visibilité étant insuffisante au niveau de ces deux rues, des stops doivent être implantés à leurs débouchés.

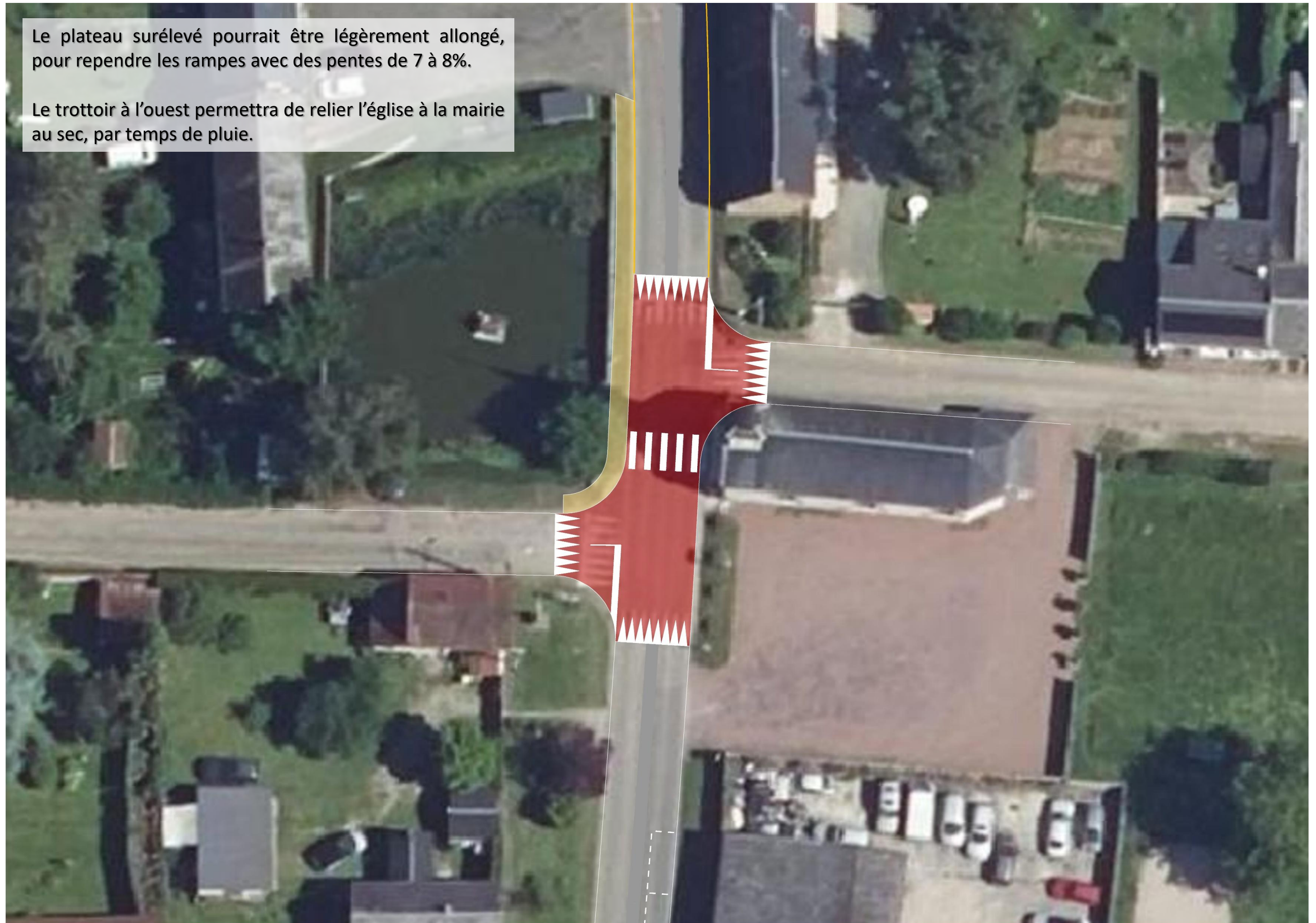
Un bout de trottoir pourrait être créé sur le côté ouest, au niveau de l'église, pour assurer la continuité du cheminement entre l'église et la mairie.



En y regardant de plus près

Le plateau surélevé pourrait être légèrement allongé, pour reprendre les rampes avec des pentes de 7 à 8%.

Le trottoir à l'ouest permettra de relier l'église à la mairie au sec, par temps de pluie.



Rue Principale (suite)



L'entrée sud

La photo du bas montre une mini-chicane dont le terre-plein central a disparu entre 2017 et 2021 (photo Google).

Cette chicane n'imposait pas une déflexion de trajectoire suffisante, pour réellement faire ralentir les usagers.

La chicane proposée est spécialement conçue par le Cerema, pour imposer une baisse de la vitesse, en-dessous de 50 km/h.

Avec la surélévation de chaussée à 50 km/h, cette chicane représente les deux options possibles, au niveau des entrées d'agglomération.



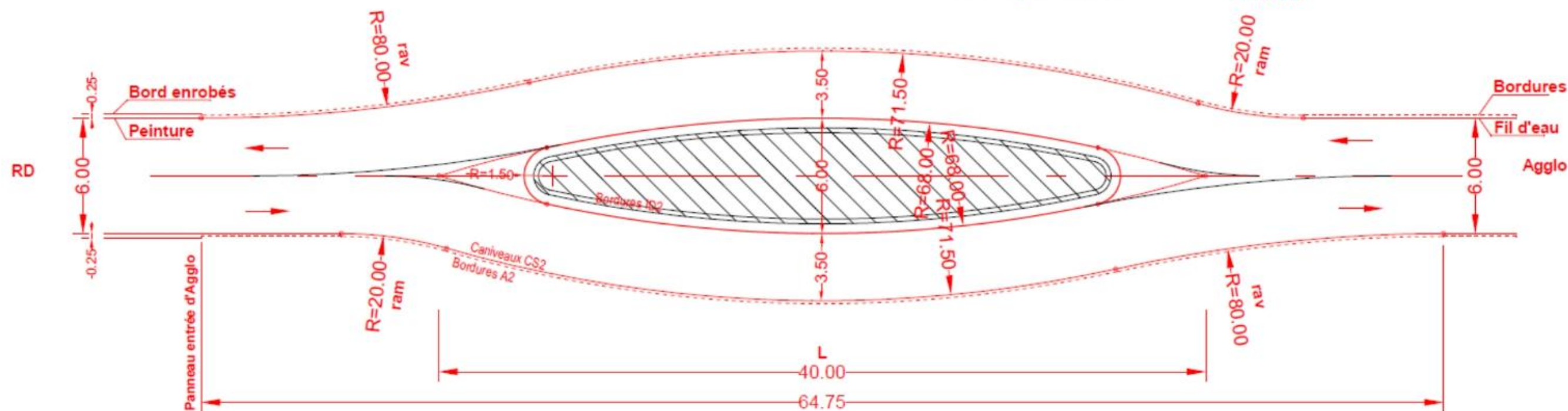
Détails des caractéristiques techniques de la chicane proposée

Les caractéristiques techniques présentées sont issues du guide du Certu (devenu Cerema) intitulé : Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines – avril 2012.

Chicane ovoïde limitant les VL à 50 km/h

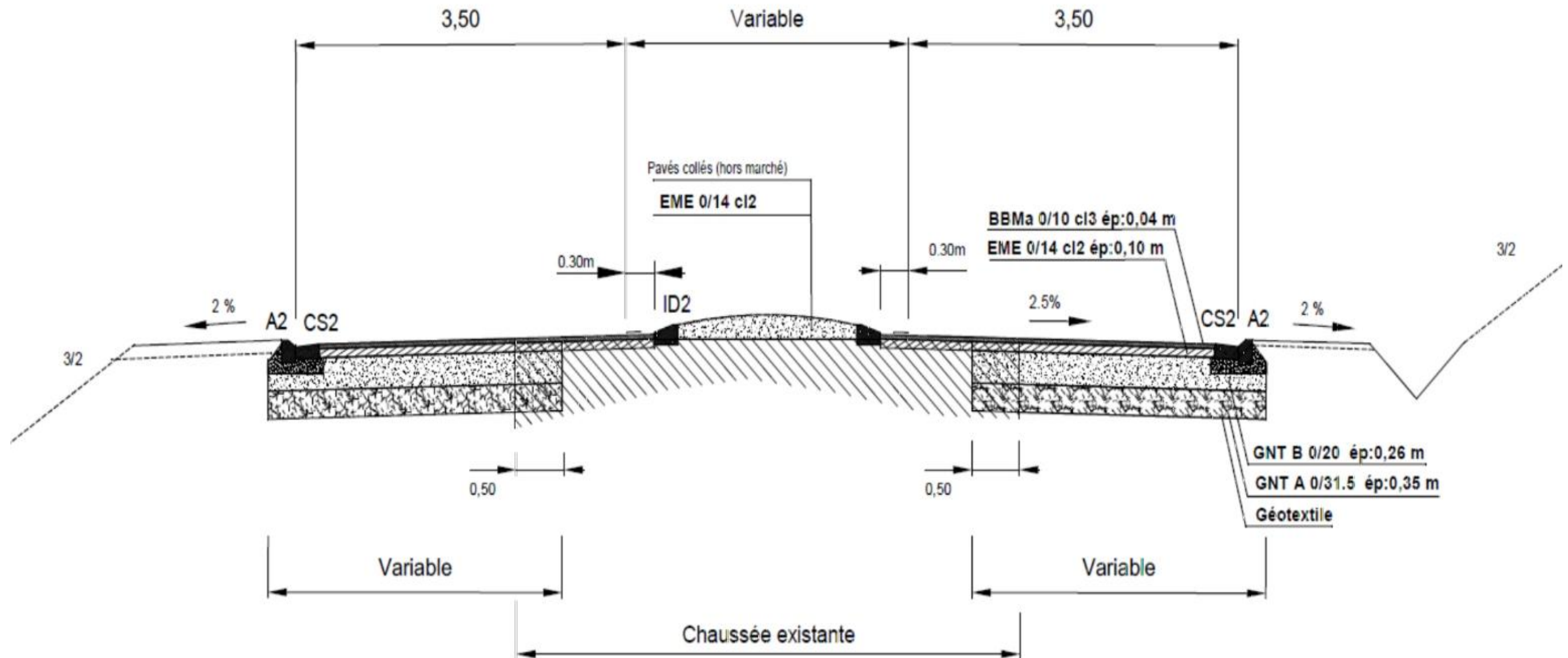
(CERTU 2012 guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines)

Lam : largeur de chaussée amont	= 6,00 m
Lav : largeur de chaussée aval	= 6,00 m
d : déport	= 3,00 m
Largeur de voie dans chicane	= 3,50 m
L : longueur de la chicane	= 40,00 m
ram : rayon d'entrée amont	= 20 m
rav : rayon de sortie aval	= 80 m
Rint : rayon intérieur	= 68 m
Rext : rayon extérieur	= 71,50 m



Profil en travers type de la chicane

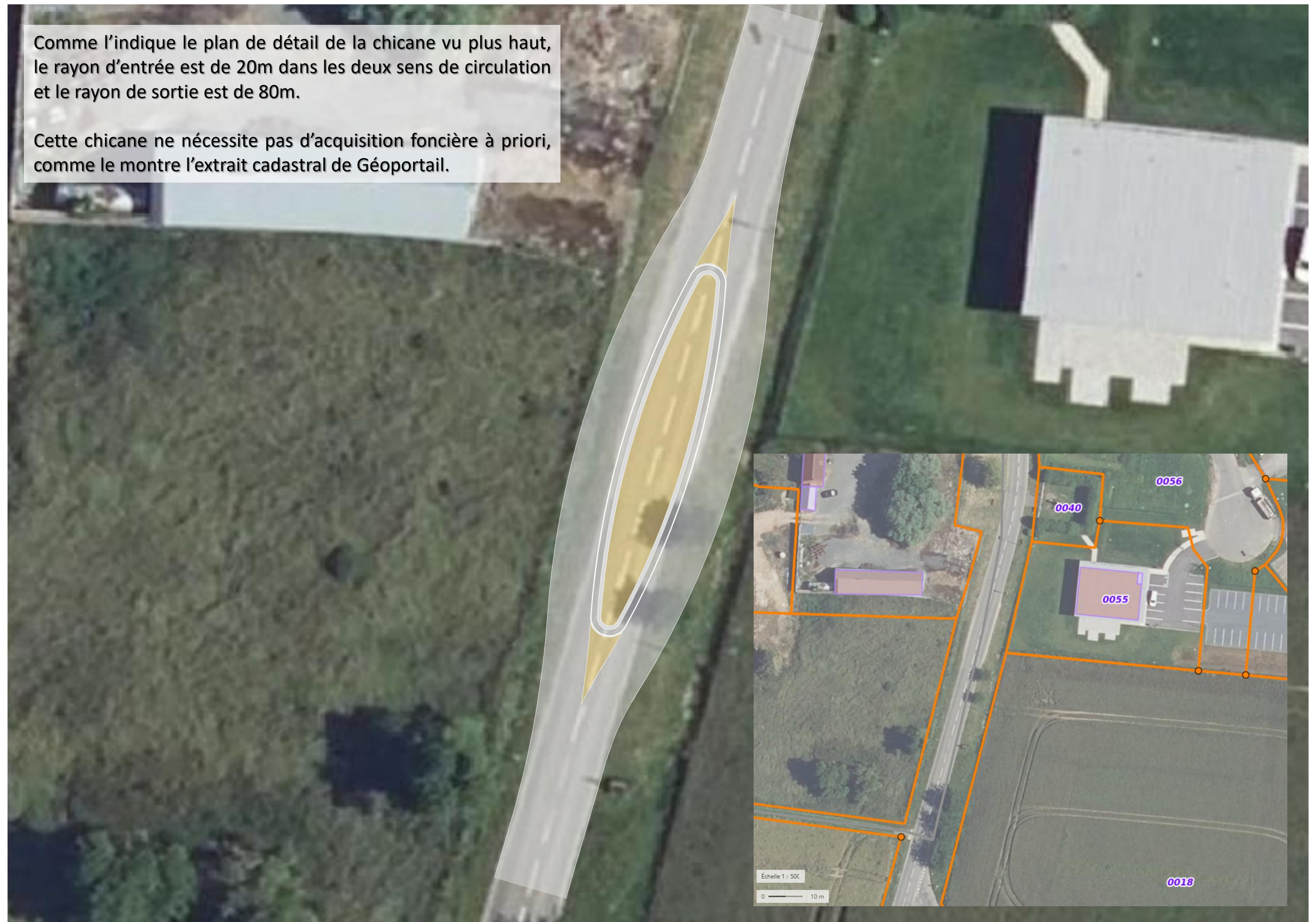
La réalisation de cette chicane nécessitera la création de chaussée neuve de part et d'autre de la chaussée existante. Les épaisseurs des couches de structure de cette chaussée neuve sont indiquées à titre d'exemple. Elles pourront être adaptées à la nature du trafic supporté par la RD11, en suivant les recommandations du Règlement de Voirie Départemental.



En y regardant de plus près

Comme l'indique le plan de détail de la chicane vu plus haut, le rayon d'entrée est de 20m dans les deux sens de circulation et le rayon de sortie est de 80m.

Cette chicane ne nécessite pas d'acquisition foncière à priori, comme le montre l'extrait cadastral de Géoportail.



Vue d'ensemble des aménagements proposés

