



Mission de Maîtrise d'Œuvre

## Requalification de la rue d'Hardillière – RD 12

Réunion de présentation au Conseil Municipal

4 février 2020

**Maître d'Ouvrage :**

**Commune de Saint Leu D'Esserent**

Mairie – 14 place de la Mairie – 60340 SAINT LEU D'ESSERENT

Tél : 03 44 56 87 80 – Fax 03 44 56 77 21 - st.secretariat@saintleudesserent.fr

**Maître d'œuvre mandataire :**

**AREA Sarl**

1 rue des Fondateurs - ZAC des Entrepôts – 02200 SOISSONS

Tél : 03 23 53 02 28 – Fax : 03 23 59 46 65 – E-mail : [areaspace@wanadoo.fr](mailto:areaspace@wanadoo.fr)

Site internet : [www.area-sarl.fr](http://www.area-sarl.fr)

AVANT PROJET



1. Introduction
2. Analyse et diagnostic du site
3. Problématiques à prendre en compte
4. Solutions techniques envisageables
5. Méthode envisageable

# 1. INTRODUCTION

La municipalité de Saint Leu d'Esserent souhaite entreprendre la requalification de la **rue d'Hardillière** qui constitue **l'une des entrées nord de la ville**.

Cette rue étant une **route départementale (RD 12)**, la rénovation se réalisera **conjointement avec le Conseil Départemental de l'Oise**.

Afin de s'appuyer sur une meilleure connaissance du terrain et de proposer des **aménagements adaptés à tous les usagers de cette rue**, une étude de sécurité routière a été réalisée en septembre 2019 par le cabinet ISR.

Cette présentation vise à dresser :

- **Un état des lieux de l'existant ainsi qu'une synthèse de l'étude de sécurité routière réalisée, afin de mettre en évidence les problématiques majeures à résoudre.**
- **Les solutions techniques envisageables répondant aux objectifs de la municipalité et aux exigences du Conseil Départemental.**
- **Une planification des actions à mener pour en dégager les bénéfices à court et moyen terme.**

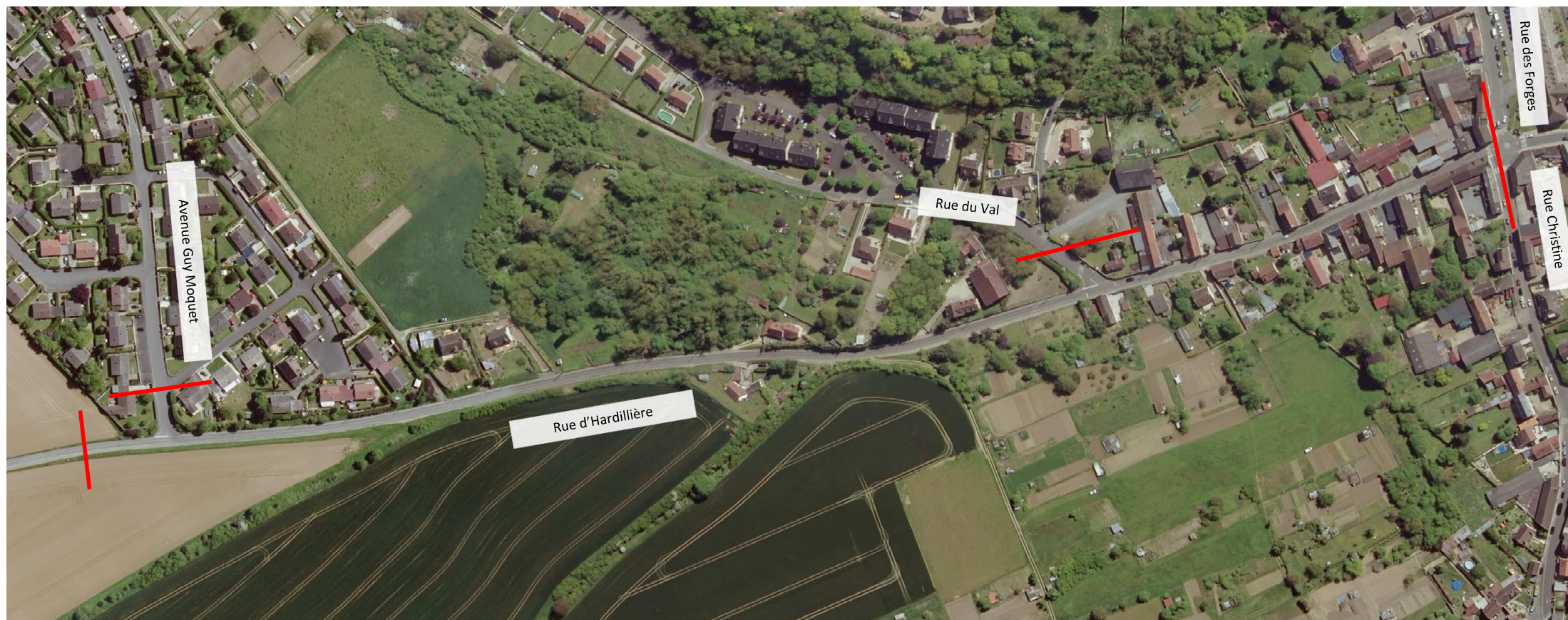




L'étude de requalification de la rue d'Hardillière s'étend **depuis le panneau d'entrée d'agglomération jusqu'au carrefour avec les rues de Forges et Christine.**

Afin d'avoir un impact réel sur la sécurité routière, il est nécessaire d'avoir une **réflexion globale sur toute la rue.**

L'étude de sécurité routière faite par ISR, entre la rue du Val et la rue des Forges, renforce cette nécessité de réflexion globale.





L'étude de sécurité routière menée entre le 13 et le 19 septembre 2019 s'appuie sur plusieurs actions :

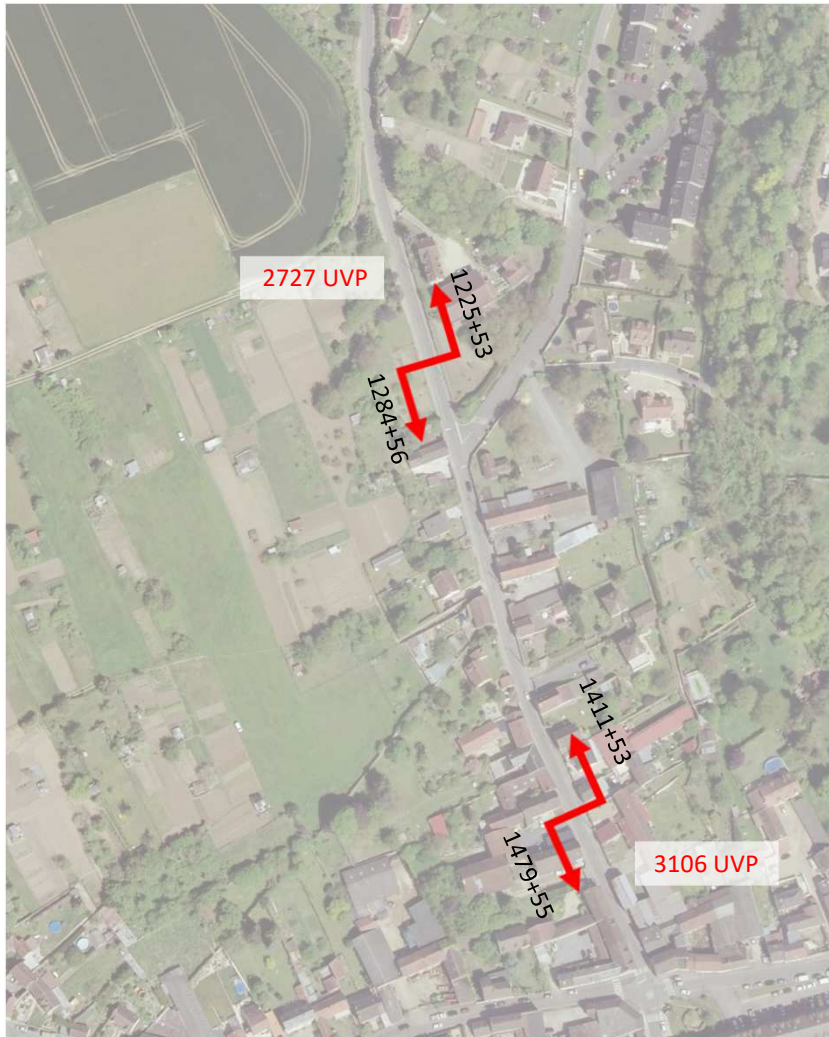
- Le comptage des véhicules à deux endroits de la rue (dans les deux sens de circulation)
- L'analyse des mesures de vitesses
- L'analyse des comportements des usagers aux travers de deux caméras fixes (au carrefour avec la rue des Forges et au carrefour avec la rue du Val), et d'une caméra embarquée.





### Synthèse des deux points de comptage :

- **Trafic moyen journalier** autour de **3000 véhicules/jour** (en UVP double sens).
- La **RD 12** est donc une route départementale de **3<sup>ème</sup> catégorie** (entre 2000 et 7000 véhicules/jour).
- **Le trafic PL et bus représente 4 % de la circulation globale**



*Les chiffres indiqués correspondent au trafic moyen journalier (TMJ), exprimé en nombre de véhicules légers + nombre de véhicules lourds (PL et bus).*

*Le total double sens est exprimé en **Unités Véhicules Particuliers** selon la règle suivante :*

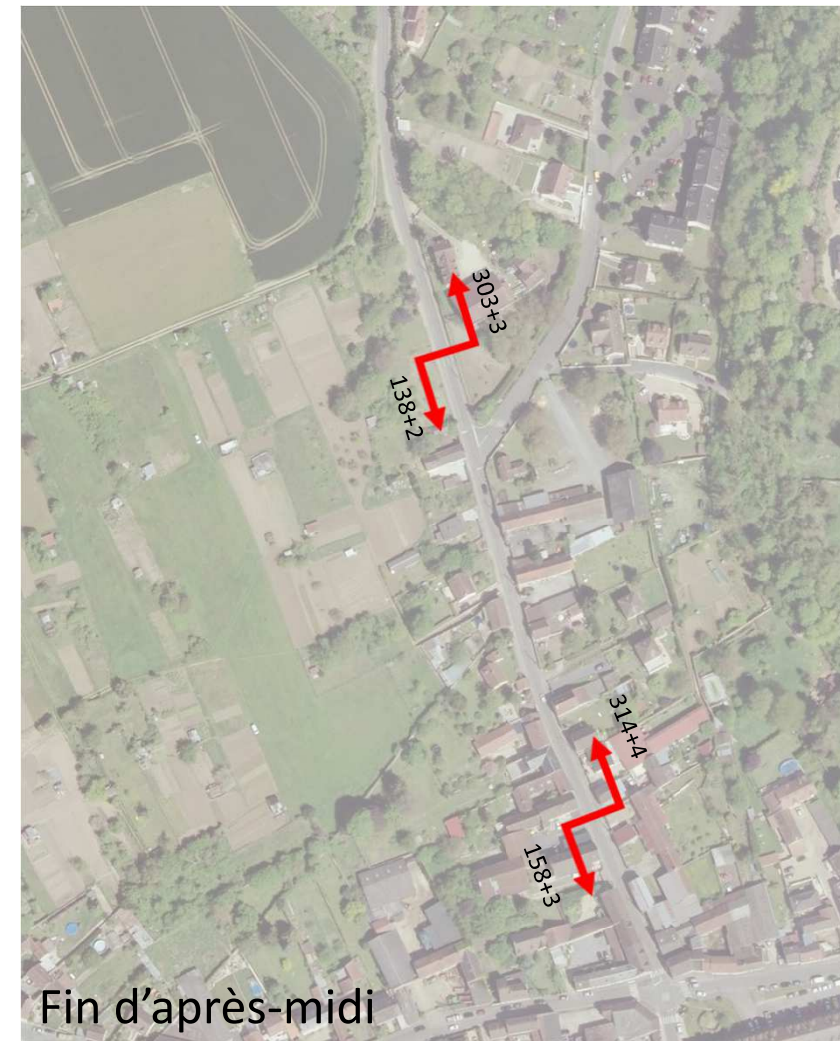
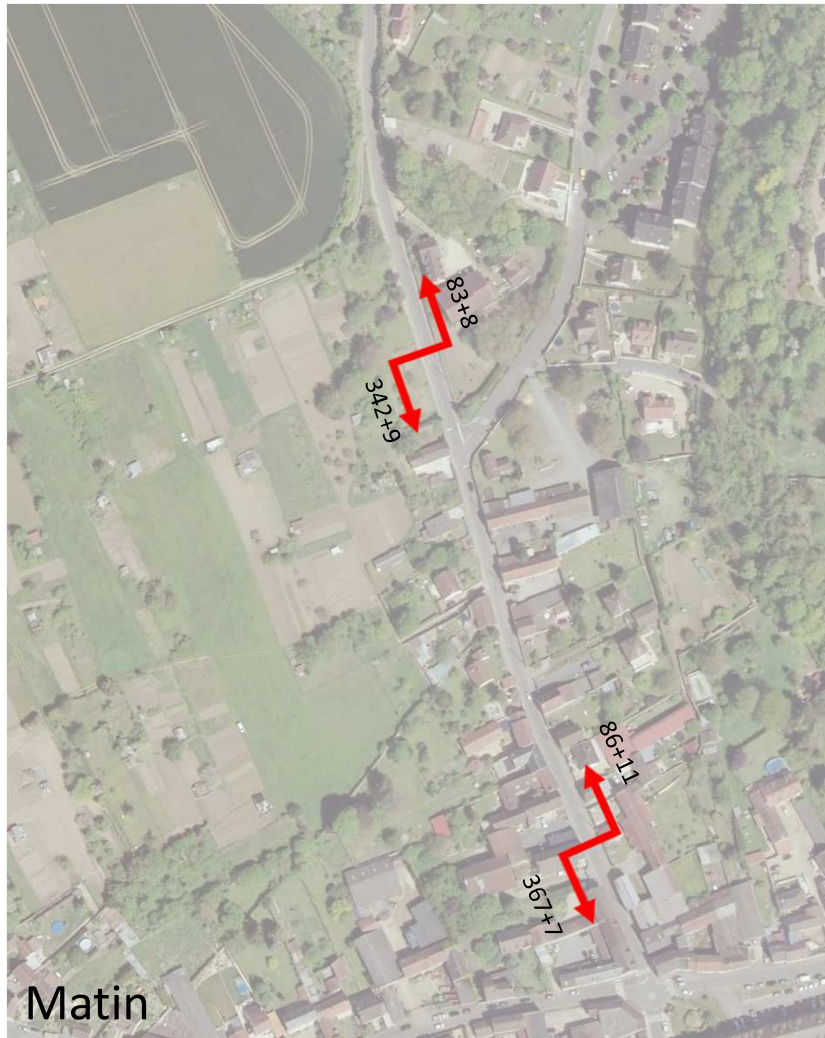
*1 Véhicule léger = 1 UVP*

*1 Poids-lourd ou bus = 2 UVP*

*1 Deux-roues = 0,5 UVP*

Synthèse des deux points de comptage – Heure de pointe du matin (7h30/9h) et du soir (17h/18h30) :

- **Le matin** : le trafic est trois fois plus chargé en direction du centre-ville pour les VL. Pour les PL, le trafic est équilibré.
- **Le soir** : le trafic est deux fois plus chargé en direction du nord pour les VL. Pour les PL, le trafic est équilibré.
- **Dans le sens entrant** : trafic plus important le matin
- **Dans le sens sortant** : trafic plus important en fin d'après-midi





### Synthèse des deux points de comptage – Vitesses pratiquées (V85):

- La vitesse V85 correspond à la **vitesse en-dessous de laquelle roulent 85% des usagers**.
- V85 est une vitesse plus élevée que la valeur moyenne mais elle est la **plus représentative du ressenti des habitants**.
- Compte tenu de **l'étroitesse de la rue d'hardillière** à proximité du centre-ville (absence de trottoir), **cette V85 à 50km/h**, pourtant conforme à la limitation en vigueur, **apparaît comme excessive et donne un sentiment d'insécurité**.



### Synthèse des observations vidéos – carrefour avec la rue des Forges :

- Croisement de poids lourds très difficile.
- Faute de trottoir, les piétons circulent sur la chaussée.



### Synthèse des observations vidéos – carrefour avec la rue du Val :

- Carrefour à trois « Stop » compliquant la compréhension de la branche prioritaire.
- Stop « glissé » par une partie des véhicules légers, poids-lourds, bus et quelques deux-roues.
- Trajectoires coupées





### Synthèse des observations vidéos – caméra embarquée :

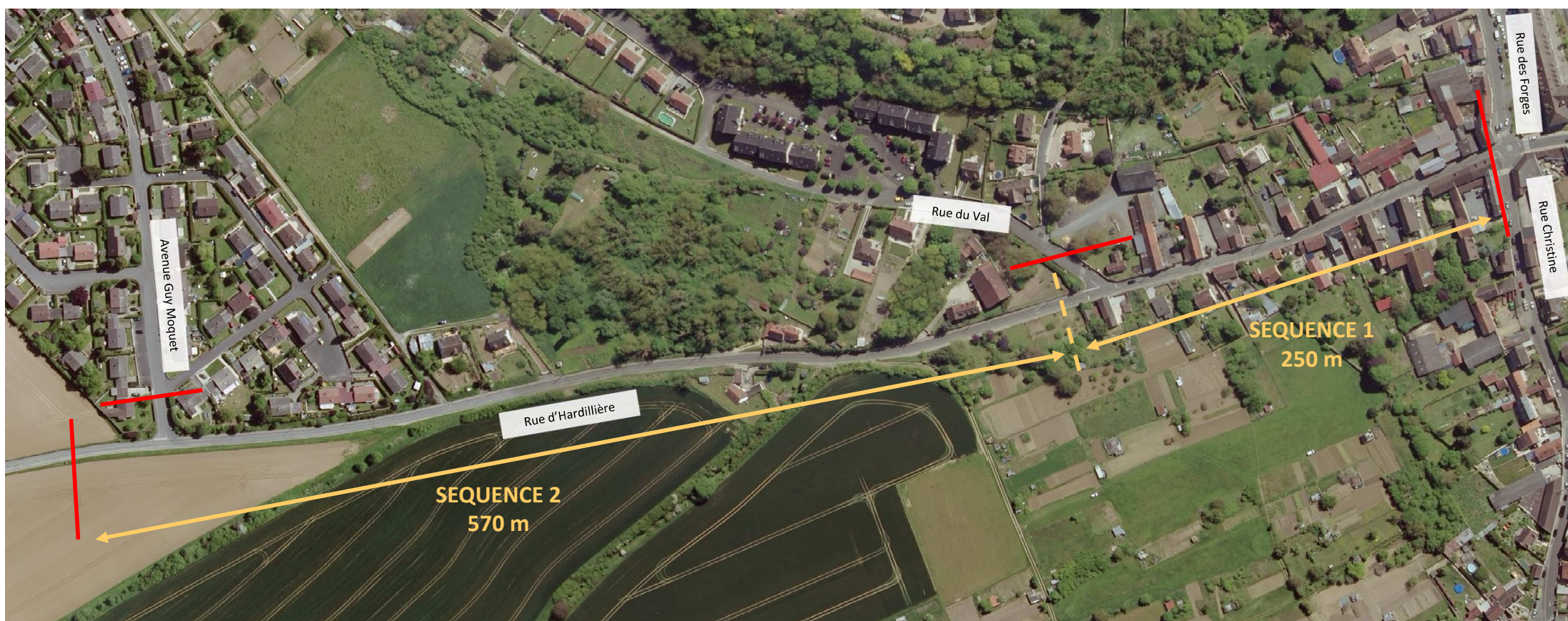
- Croisements PL/VL mais aussi avec les bus et engins agricoles, très difficiles.
- Faute de trottoir, les piétons circulent sur la chaussée (aux passages les plus étroits).
- Stationnements gênant à cheval sur le trottoir.
- Obstacle sur les trottoirs : poteaux béton, signalisation verticale, bacs de ramassage des ordures ménagères.





Sur tout le linéaire de la rue d'Hardillière, environ 820 m, deux séquences se distinguent :

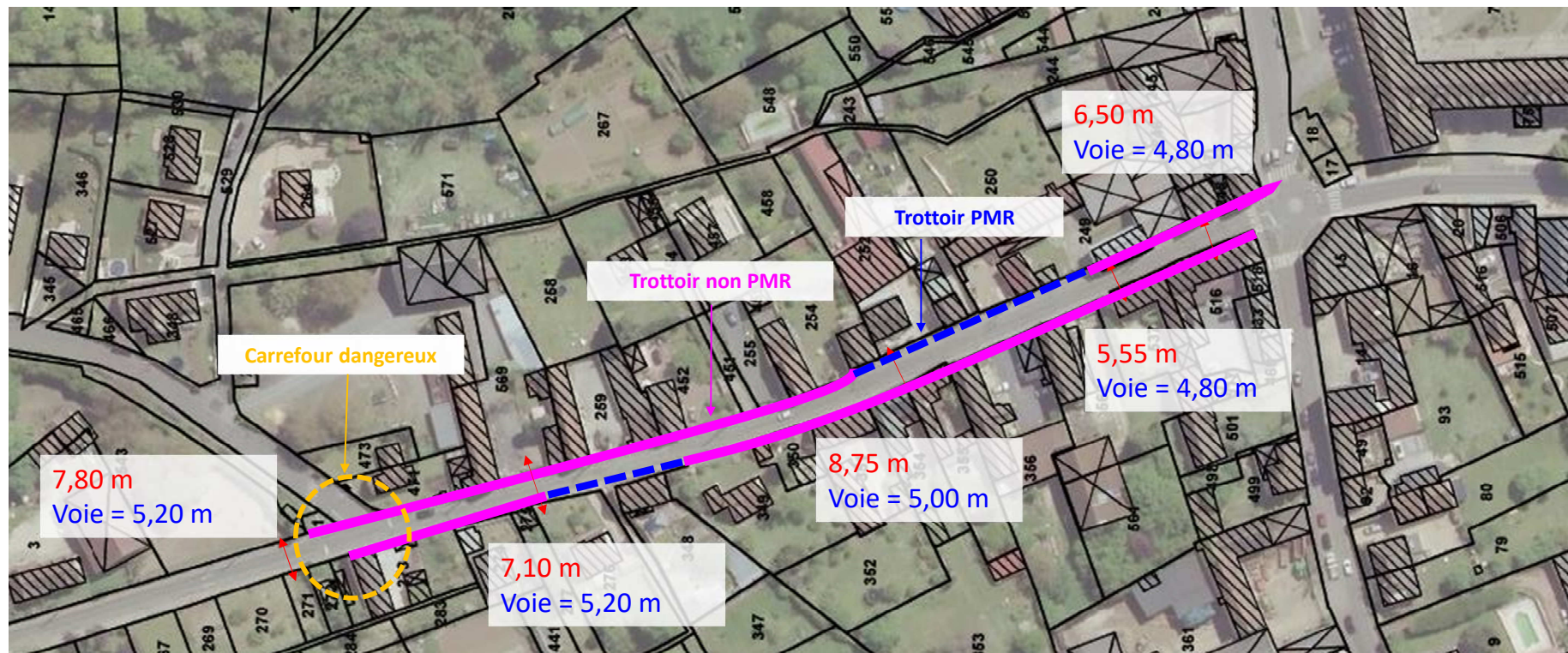
- **Séquence 1** : depuis le centre ville jusqu'à la rue du Val (250 m), secteur caractérisé par une urbanisation dense et organisée en front bâti autour d'un espace public peu large. Secteur de l'étude de sécurité routière d'ISR.
- **Séquence 2** : depuis la rue du Val jusqu'au panneau d'entrée d'agglomération (570 m), secteur caractérisé par une urbanisation « isolée », espace public plus verdoyant avec d'importants talus végétalisés donnant une impression de couloir, d'entonnoir.





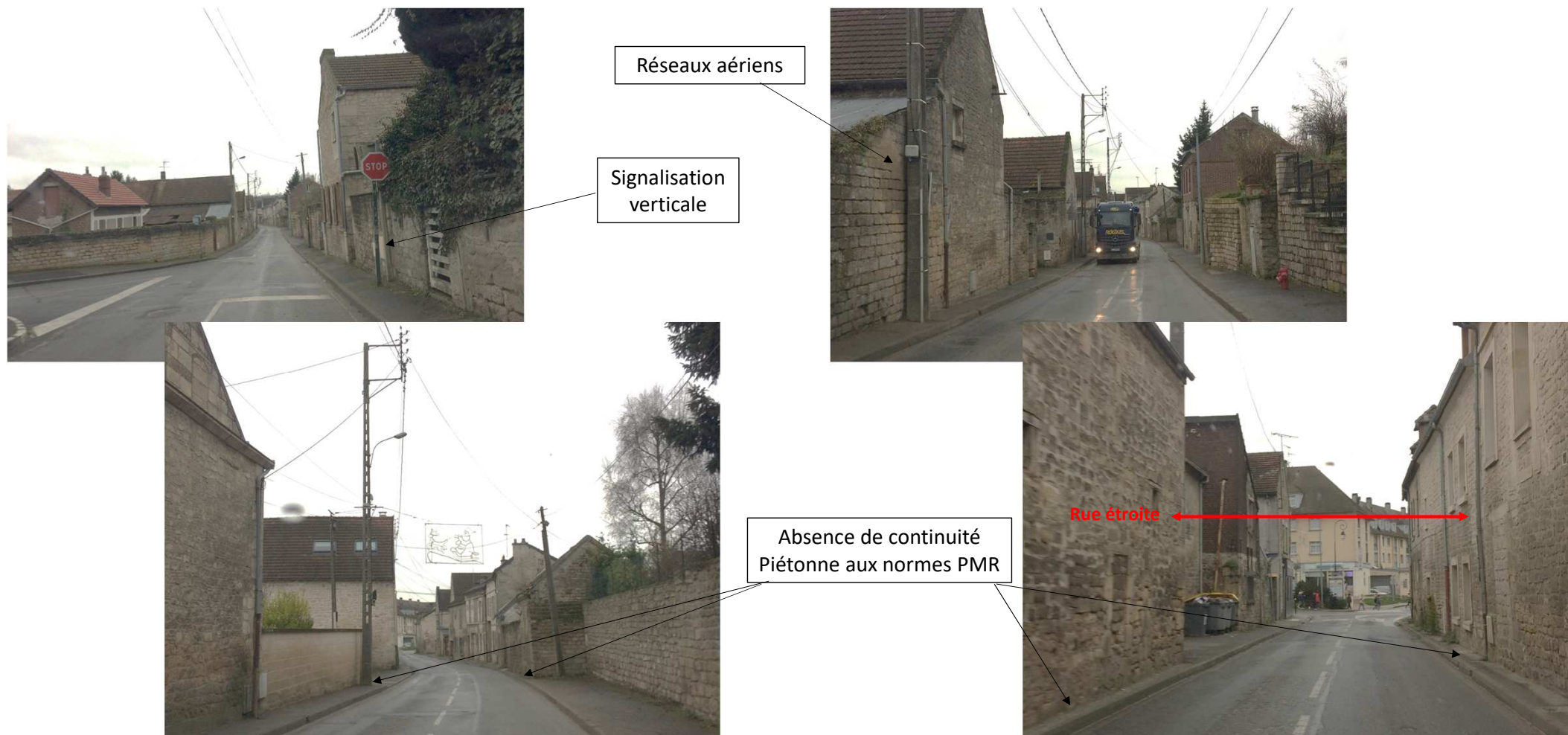
### SEQUENCE 1

- Séquence sur **250 m**, depuis le carrefour avec la rue des Forges jusqu'à la rue du Val.
- Partie de la rue avec une **urbanisation dense**. Construction en **front bâti**.
- **Faible emprise cadastrale** du domaine public : varie entre **5,55 m et 8,75 m** au plus large.
- **Largeur de la chaussée** comprise entre 4,80 m et 5,20 m rendant **difficile le croisement** de deux véhicules. Le stationnement anarchique sur le trottoir accentue cette difficulté. Ici, la route départementale est réduite à sa largeur minimum.
- La vitesse réglementaire est respectée mais la configuration des lieux : rue étroite bordée d'habitations et absence de trottoir ponctuellement, transmet un **sentiment de grande vitesse et d'insécurité**.
- Comme le montre l'étude de sécurité routière, le régime de priorité au carrefour avec la rue du Val (3 STOP) n'est pas forcément bien compris.



### SEQUENCE 1

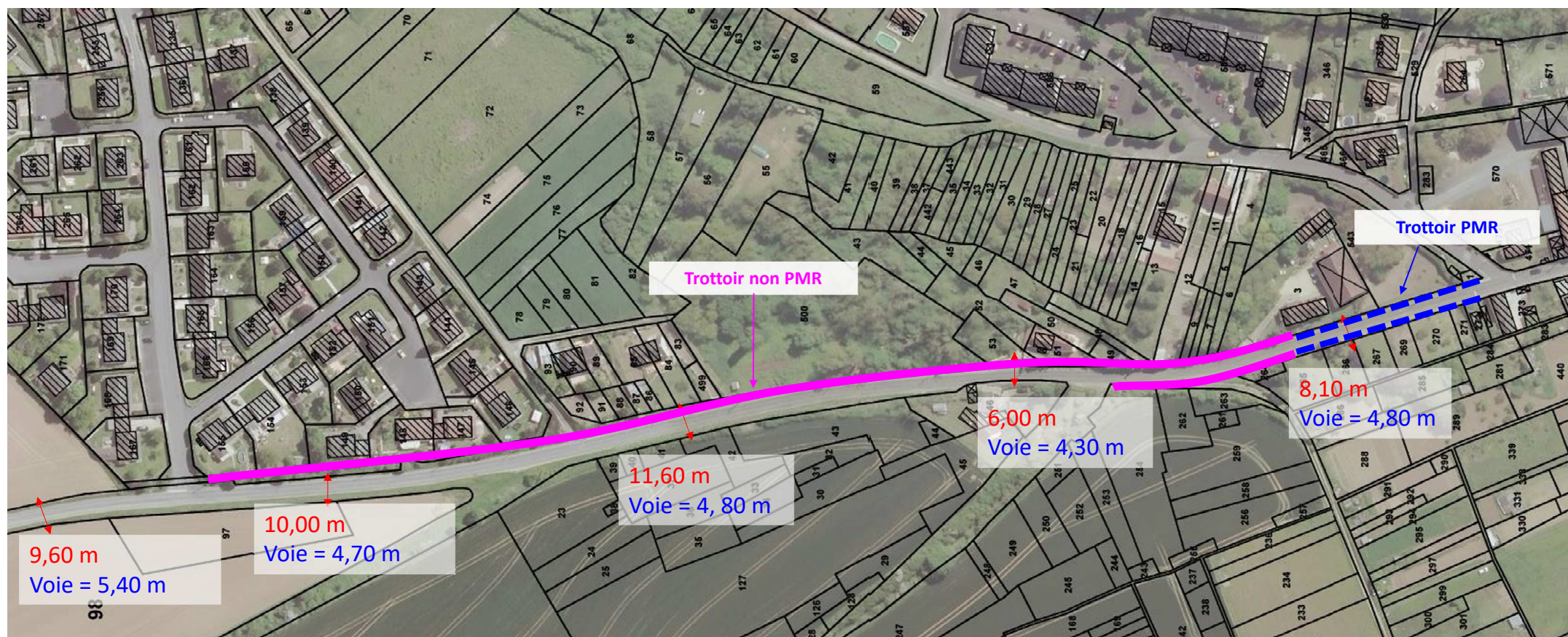
- Trottoir de largeur très variable, de 0,35 m à 2,65 m. Absence de continuité piétonne aux normes PMR.
- **Obstacles sur accotements obligeant les piétons à emprunter la chaussée** : avancée de bâtiment, poteaux des réseaux aériens, signalisation verticale, bacs d'ordures ménagères ...)
- Nuisances sonores observées dues au « cloisonnement » de la rue et au trafic journalier





### SEQUENCE 2

- Séquence sur 570 ml, depuis le panneau d'entrée d'agglomération jusqu'à la rue du Val
- Cette voie permet de rejoindre Saint-Vaast-lès-Mello, Cires-lès-Mello sans passer par Montataire.
- Juste après le panneau d'entrée d'agglomération, accès au quartier résidentiel Le Neuillet.
- **Emprise cadastrale du domaine public restreint et une chaussée de route départementale réduite à son minimum de largeur.**





### SEQUENCE 2

- Trottoir existant sur tout une rive de la rue, depuis l'avenue Guy Moquet, non conforme à la norme PMR en terme de largeur de passage.
- Trottoirs ponctuellement encombrés par les poteaux des réseaux aériens, par la signalisation verticale ou par les bacs de ramassage des ordures ménagères.
- Traversées piétonnes non conformes à la norme PMR.





- Présence d'une boulangerie à l'angle avec la rue des Forges. Livraison de la boulangerie dans la rue d'Hardillière bloquant ponctuellement une voie de circulation.
- Trafic betteravier de novembre à décembre
- Trafic agricole, champ à l'entrée de la ville
- Transports scolaires



### 3. PROBLEMATIQUES A PRENDRE EN COMPTE

#### Insécurité routière

- Vitesses observées au dessus de la limitation réglementaire (50km/h)
- Vitesses conformes à la réglementation mais inadaptées à la configuration des lieux (chaussée étroite, absence de trottoir, effet de « couloir »)
- Règles de priorité aux carrefours non respectées
- Trajectoires coupées aux intersections
- Croisement de véhicules très difficiles

#### Nuisances sonores

- Vitesses excessives
- Effet caisse de résonance dû à l'urbanisation en front bâti et une emprise du domaine public étroite
- *Chaussée structure souple ou rigide ???*

#### Continuité piétonne

- Absence de trottoir répondant aux normes PMR et « continue » sur l'ensemble de la rue, du fait de l'emprise cadastrale du domaine public.
- Traversées piétonnes non conformes à la norme PMR
- Obstacles sur trottoir : signalisation verticale, poteaux de support pour les réseaux aériens, bacs de ramassage des ordures ménagères.

#### Manque de stationnement

- Absence de places de stationnement matérialisées.
- Stationnement à cheval sur les trottoirs obligeant les piétons à circuler sur la chaussée.

#### Insécurité routière

- Faire respecter les limitations de vitesses réglementaires par les biais des aménagements de voirie ponctuels sur l'ensemble de la rue d'Hardillière depuis le panneau d'entrée d'agglomération.
- Adapter la limitation de vitesse en fonction de la partie de la rue traversée
- Gestion du flux de poids-lourds et engins agricoles

#### Nuisances sonores

- Réduction de la vitesse réglementaire dans la zone plus « étroite »
- Modification de la structure de chaussée afin d'absorber les ondes sonores

#### Continuité piétonne

- Création d'une continuité piétonne répondant aux normes PMR sur l'ensemble de la rue
- Mise aux normes et création de nouvelles traversées piétonnes
- Libérer les trottoirs des obstacles qui peuvent être supprimés.

#### Manque de stationnement

- Matérialisation de places de stationnement en dehors des circulations piétonnes.

Les contraintes du site vues précédemment nous limiteront dans les possibilités d'aménagements (largeur du domaine public, typologie d'urbanisation, trafic poids lourd inévitable...).

De ce fait, les exigences et besoins de chaque usagers ne pourront être totalement honorés.

Usagers locaux	Autres usagers
Riverains	
Piétons et cyclistes	
Véhicules légers locaux	
Agriculteurs locaux	
Transports locaux	
	Véhicules légers de passages
	Poids-lourds
	Betteraviers



La rue d'Hardillière est une **route départementale de 3<sup>ème</sup> catégorie** (trafic journalier compris entre 2000 et 7000 véh./jour).

Le conseil départemental, en plus d'un soutien financier aux travers de subventions, apporte au collectivité une aide technique sur le choix des aménagements dépendant de la catégorie de la RD et de la configuration du site, afin d'améliorer la sécurité routière.

Ci-dessous, les aménagements possibles et leurs faisabilité sur une RD de 3<sup>ème</sup> catégorie :

Aménagements	Faisabilité sur une RD de 3 <sup>ème</sup> catégorie				RD 12 Rue d'hardillière
	Recommandé	Possible	Déconseillé	Exclu	
<b>Effets de porte en entrée d'agglomération</b>					
Réduction de la largeur de la chaussée					Ici, la chaussée existante est déjà réduite à une largeur inférieure à ce que recommande le CD 60.
<b>Plateaux surélevés : en section courante, en carrefour, en prolongement de trottoir</b>					
Ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal					
Coussins berlinois, surélévations partielles et cassis					
Chicanes symétriques avec îlots					La largeur du domaine public ne nous le permet pas.
Chicanes asymétriques, simple ou doubles, avec ou sans îlots					La largeur du domaine public ne nous le permet pas.
<b>Ecluses simples ou doubles, latérales ou axiales</b>					<b>Possible pour assurer une continuité.</b>
Giratoires moyens, grands et compacts					La largeur du domaine public ne nous le permet pas.
Mini-giratoires					La largeur du domaine public ne nous le permet pas.
Carrefours à feux					Non adapté au contexte et aux flux.
Feux piétons ou asservis à la vitesse					
<b>Carrefours plans sans feux</b>					
Stops					
Aires piétonnes					
Zones de rencontre					
<b>Zone 30</b>					

Extrait du Guide des Aménagements de sécurité en agglomération, du Département de l'Oise.

### ➤ Qu'est ce qu'un effet de porte ?

C'est un aménagement d'entrée d'agglomération qui vise à marquer **visuellement** la transition entre l'espace hors agglomération et l'agglomération.

Il se caractérise par l'aménagement paysagé des accotements complétés parfois par un revêtement de chaussée différent et la pose de borduration.

Cet aménagement incite l'automobiliste à adapter sa vitesse à la configuration du lieu.

### ➤ Avantages :

- Ne réduit pas la largeur de chaussée
- Aménagement peu coûteux





### ➤ Qu'est ce qu'un plateau surélevé ?

Un plateau surélevé est une surélévation complète de la chaussée. Ses caractéristiques dimensionnelles (longueur, hauteur, pente des rampants...) font l'objet de recommandations du CERTU.

Un plateau surélevé peut être implanté en section courante comme en intersection. Son objectif est de faire ralentir tous les automobilistes quel que soit le type de véhicule et l'intensité du trafic.

En section courante, le plateau vise à éviter la reprise de vitesse des conducteurs et/ou sécuriser des points singuliers (traversée pitonne, rétrécissement de chaussée...).

En intersection, il permet aux usagers d'adapter leur vitesse et de mieux appréhender les règles de priorités rencontrées.

### ➤ Avantages :

- Réduit efficacement les vitesses pour **tous les usagers** (si réalisation dans les règles de l'art)
- Permet la **mise en sécurité des points de convergence** de flux : passages piétons, intersections ...

### ➤ Inconvénients :

- Apporte des nuisances sonores lors du passage de poids-lourd (benne à vide)
- Aménagement coûteux suivant la configuration du site (réseau d'eaux pluviales ou non)



Bien qu'exclu par le CD60 pour des raisons d'efficacité limitée aux périodes de trafic important (matin et fin d'après-midi dans notre cas), la réduction de chaussée envisagée ici n'a pas pour vocation première la réduction de vitesse mais la **sécurisation du flux piétonnier**.

Ce type d'aménagement consiste en une réduction ponctuelle de la chaussée, limitant alors le passage d'un seul véhicule à la fois. Il peut s'agir d'un **rétrécissement latéral** ou d'un **rétrécissement axial**.

Les caractéristiques dimensionnelles et les conditions d'implantation des réductions ponctuelles de chaussée font l'objet de recommandations du CERTU.

### ➤ Avantages :

- Dégager des accotements confortables et sécurisants pour les piétons
- Aménagement peu coûteux et facile à mettre en œuvre

### ➤ Inconvénients :

- Impact limité sur la vitesse des automobilistes
- Peut présenter un danger pour les cycles





Une réflexion a été engagée avec le propriétaire de la grange pour aboutir à l'élargissement de l'espace public et la création de trottoirs.



## 5. METHODE ENVISAGEABLE

La requalification de la totalité de la rue d'Hardillière représente un **chantier conséquent** sous différents aspects :

- Linéaire et statut de la rue : 850 m de long, route départementale de 3<sup>ème</sup> catégorie (3 000 véhicules/jour)
- **Plusieurs acteurs et maîtres d'ouvrages.....**
  - La Ville
  - Le Conseil Départemental de l'Oise
  - La Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise
  - Le Syndicat d'Energie
  - Autres concessionnaires : Enedis, Grdf, Orange
- **.....pour différents type de travaux à coordonner....**
  - Travaux de réfection d'assainissement (si besoin)
  - Travaux de réfection de l'eau potable (si besoin)
  - Enfouissement des réseaux ?
  - Travaux de voirie
- **.....tout en tenant compte des flux de véhicules et des activités économiques locales durant les travaux .**



**Une requalification complète nécessite du temps de coordination, mais des solutions peuvent être appliquées à court terme**



## 5. METHODE ENVISAGEABLE

➤ **Des problématiques d'insécurité sont urgente à résoudre :**

- vitesses excessives ou inadaptées,
- circulation des piétons sur la chaussée,
- croisement de véhicules difficiles

➤ **Les aménagements sécuritaires présentés précédemment peuvent être réalisés indépendamment de la requalification complète :**

- Effet de porte
- Plateau surélevé en section courante
- Plateau surélevé en intersection
- Rétrécissement ponctuel de chaussée
- Implantation d'une zone 30

**Ces travaux provisoires ont l'avantage d'être faciles de réalisation et peuvent faire l'objet de tests.**

**Ils nécessitent uniquement la validation du Conseil Départemental, et les riverains pourraient apprécier leurs effets à court terme.**

# Merci de votre attention.

Notre passion, concevoir pour améliorer votre cadre de vie

