



— TERRE D'AVENIRS —

DIAGNOSTIC TRAFIC ET SECURITE SUR LES ENTREES DE FONTENAY-LES-BRIIS (91)

ETUDE DE TRAFIC ET DE DEPLACEMENT

RAPPORT D'ETUDE CDVIA

AFF. 7991

DATE 15 Juillet 2021

MOA CD91



CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR SARL AU CAPITAL DE 91.469,41 EUROS
SIEGE SOCIAL 2 RUE SUCHET 94700 MAISONS-ALFORT FR TEL +33(0)1.43.53.69.50 FAX +33(0)1.43.53.69.51 E-MAIL cdvia@cdvia.fr
AGENCE OUEST 13 RUE DE LA RABOTIERE 44800 SAINT-HERBLAIN FR TEL +33(0)9.51.52.11.64 FAX +33(0)9.56.52.11.64 E-MAIL l.ferron@cdvia.fr
415 303 593 RCS CRETEIL SIRET 415 303 593 00016 CODE APE 7112B N°TVA INTRACOMMUNAUTAIRE FR14415303593

Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
I.Seck i.seck@cdvia.fr +33(0)1.43.53.76.02	1.0	15/07/2021	J.Maisondieu j.maisondieu@cdvia.fr +33(0)1.43.53.68.92	.	
I.Seck i.seck@cdvia.fr +33(0)1.43.53.76.02	2.0	12/10/2021	J.Maisondieu j.maisondieu@cdvia.fr +33(0)1.43.53.68.92	.	Mise à jour suite à réunion avec Fontenay- lès-Briis

Certification OPQIBI

Pour la recherche ou la sélection de prestataires d'ingénierie compétents, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres reste maître des procédures qu'il entend utiliser et du contenu des documents qu'il entend demander. Il peut néanmoins faire référence aux qualifications OPQIBI qui constituent un outil d'aide à la décision, un véritable instrument de confiance. Les qualifications OPQIBI informent qu'un prestataire possède les capacités de réaliser et a déjà réalisé, à la satisfaction de clients, les prestations dans les domaines de l'ingénierie où il est qualifié.

CDVIA s'est vu attribuer le certificat de qualification n° 11 08 2324.



SOMMAIRE

0. PREAMBULE ET GLOSSAIRE	4
1. SYNTHÈSE	5
2. DIAGNOSTIC ET RECUEIL DE DONNÉES	6
— 2.1. COMPTAGES DÉBITS-VITESSES	6
—— 2.1.1. METHODOLOGIE	6
—— 2.1.2. SYNTHÈSE.....	7
—— 2.1.3. ANALYSE PAR POINT DE COMPTAGE	8
—— 2.1.3.1. P1 : RD3 NORD.....	8
—— 2.1.3.2. P2 : RD3 SOUCY.....	10
—— 2.1.3.3. P3 : RD3 SUD.....	12
—— 2.1.3.4. P4 : RD97 CENTRE	14
—— 2.1.4. P5 : RD97 OUEST	16
— 2.2. COMPTAGES DIRECTIONNELS	18
—— 2.2.1. METHODOLOGIE	18
—— 2.2.2. COMPTAGES VÉHICULES MOTORISÉS.....	19
—— 2.2.3. COMPTAGES VÉLOS	22
—— 2.2.4. COMPTAGES PIÉTONS.....	25
— 2.3. ACCIDENTOLOGIE	26
3. PROPOSITION D'AMÉNAGEMENTS.....	27
— 3.1. ZONE 1 : CARREFOUR RD3/RUE DU ROUGET.....	28
—— 3.1.1. PRECONISATION COURT TERME – AUGMENTATION DE LA VISIBILITE DU CARREFOUR DEPUIS LA RD3.....	28
—— 3.1.2. PRECONISATION MOYEN TERME – REAMENAGEMENT EN CARREFOUR A FEUX.....	29
—— 3.1.3. RALENTISSEMENT EN ENTREE DE VILLE.....	30
— 3.2. ZONE 2 : ZONE RD97 A PROXIMITE DES ECOLES	31
— 3.3. ZONE 3 : CHEMIN COMMUNAL DERRIERE LE CIMETIERE.....	32
— 3.4. ZONE 4 : ENTREE DE VILLE SUD	33

0. PREAMBULE ET GLOSSAIRE

L'objet de la mission est de réaliser un diagnostic des données de circulation sur les entrées de la commune de Fontenay-lès-Briis sur le département de l'Essonne.

Cette commune est actuellement traversée par deux axes départementaux structurants (RD97 et RD3) sur lesquels des vitesses importantes sont ressenties ce qui tend à créer de l'insécurité pour les traversées des modes actifs (vélos et piétons).

Dans le cadre de la mission, nous avons réalisé plusieurs mesures de flux routiers ayant pour objectif de dresser un état des lieux des flux de circulation sur les entrées de la commune et notamment la vitesse pratiquée par les véhicules sur plusieurs points.

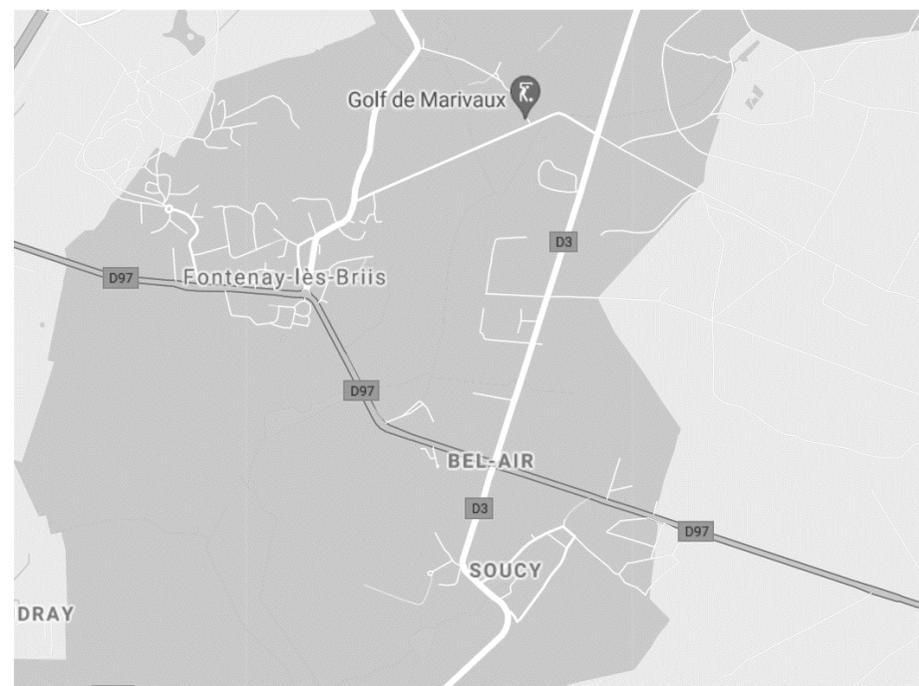
Dans un second temps, des propositions en vue d'améliorer la sécurité des modes actifs seront formulées sur plusieurs sections routières. Le rapport se compose de 2 parties

- Partie 1 : diagnostic et recueil de données
- Partie 2 : étude prospective (solutions à court terme).

Les abréviations suivantes seront utilisées tout au long du présent diagnostic

- CLP : Cédez-le-passage
- HPM : Heure de pointe du matin
- HPS : Heure de pointe du soir
- PL : Poids Lourds (Véhicule >3,5T)
- TAD : Tourne-à-droite
- TAG : Tourne-à-gauche
- TC : Transports en Commun
- TMJ : Trafic Moyen Journalier
- TMJO : Trafic Moyen en Jour Ouvré*
- UVP : Unité de Véhicule Particulier, unité utilisé pour le calcul de capacité des carrefours, où 1 Véhicule particulier = 1 UVP, 1 Poids-Lourd = 2 UVP, 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP

- Veh : Véhicule
- VL : Véhicule léger
- VP : Véhicule particulier



Localisation du secteur d'étude

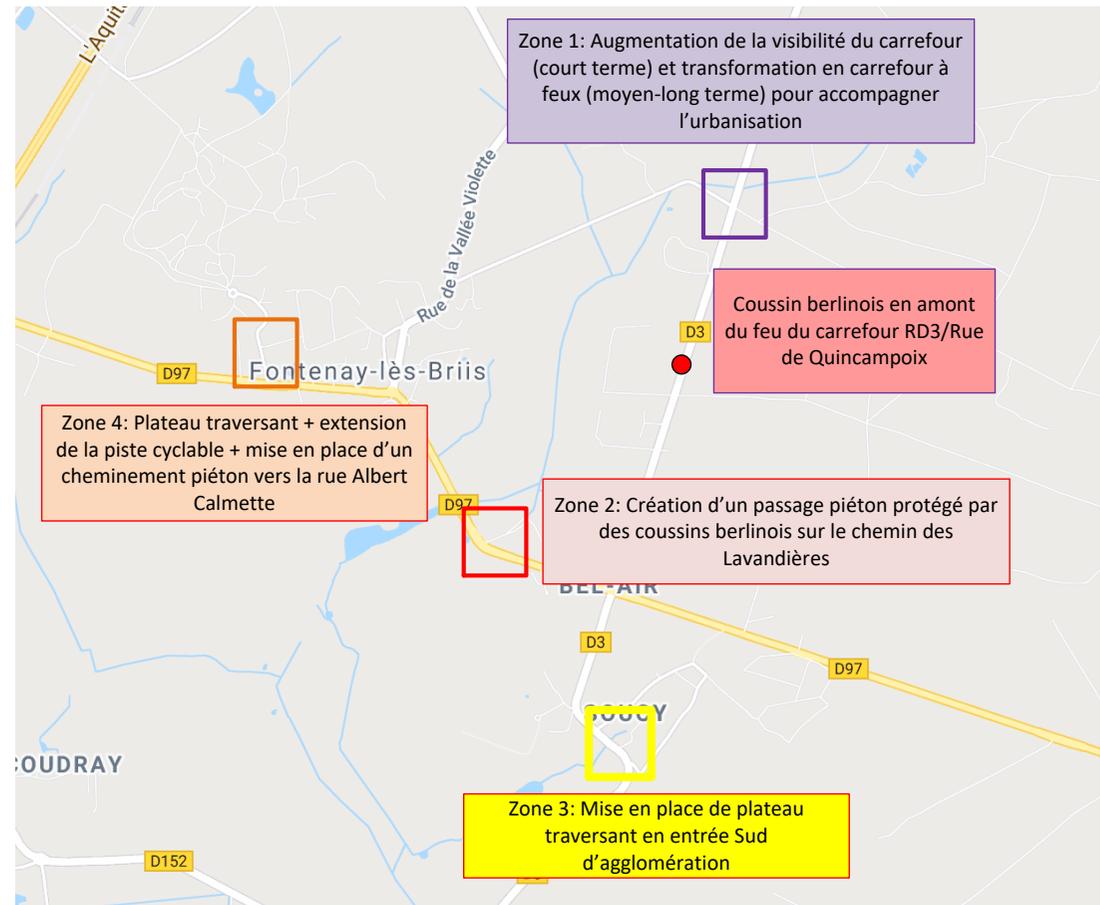
1. SYNTHÈSE

La commune est traversée par deux axes départementaux, la RD3 et la RD97 qui permettent de relier la commune à des axes routiers importants (A10/Ring des Ulis). Ils supportent 5000 à 8000 véhicules par jour en moyenne.

Les vitesses sur le secteur sont globalement respectées, avec néanmoins quelques excès de vitesses (15% à 20% du trafic). Les vitesses des usagers sortant d'agglomération sont plus élevées que celles des usagers entrant dans l'agglomération. Les données d'accidentologies montrent un nombre d'accidents faibles, impliquant presque pas de piétons, et non mortels.

Durant les périodes de pointe nous avons relevé une part très faible de la circulation vélo (1 à 5 vélos par heure par sens), et très peu d'interaction entre les voitures et les traversées piétonnes. (1 à 3 traversées piétonnes par heure 2 sens confondus). Cela s'explique par le caractère rural de Fontenay-lès-Briis, et par des aménagements, notamment scolaires, déconnectés des routes départementales et ne nécessitant pas de traversées piétonnes de ces dernières. Cette faible présence piétonne et vélo peut expliquer en partie les vitesses élevées pratiquées sur le secteur car les automobilistes partagent peu la chaussée avec d'autres modes.

Afin d'améliorer la cohabitation mode doux/véhicules motorisé, on a proposé des aménagements physiques de réduction de vitesse, de signalisation, et un réaménagement d'un carrefour en carrefour à feux. Avec ces aménagements la circulation piétonne (notamment les traversées des départementales) devrait être plus sécurisée en même temps que la proportion d'excès de vitesse réduite du fait des dispositifs de réductions des vitesses automobiles envisagés.



Synthèse des préconisations de Fontenay-lès-Briis

2. DIAGNOSTIC ET RECUEIL DE DONNEES

— 2.1. COMPTAGES DEBITS-VITESSES

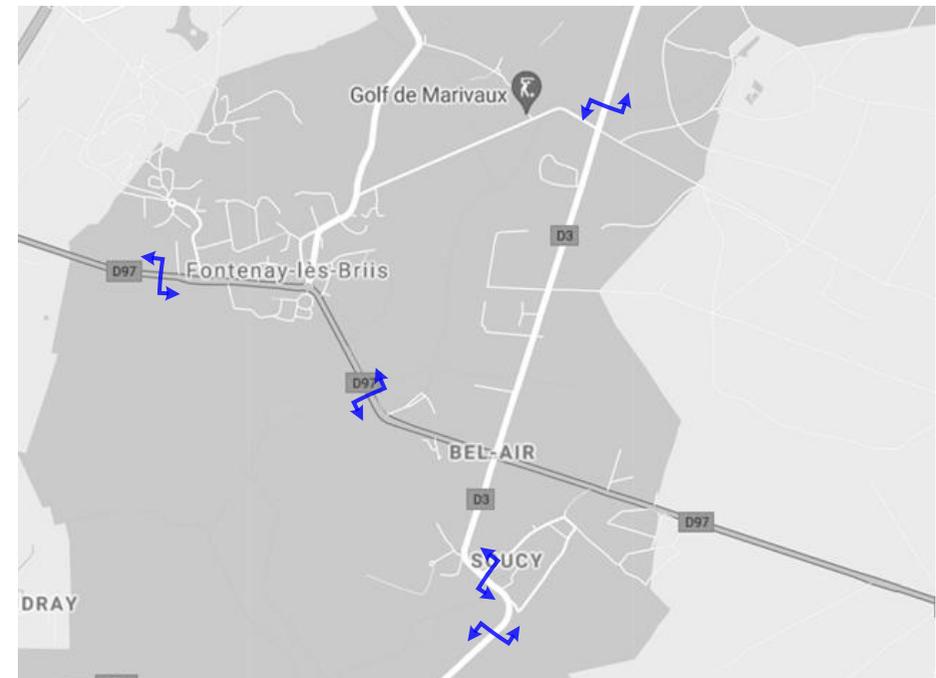
— 2.1.1. METHODOLOGIE

Des comptages automatiques ont été réalisés sur les entrées et sortie en périphérie d'agglomération.

Ces relevés ont permis d'estimer la vitesse et la répartition du flux aux heures de pointe.

Les comptages ont été réalisés du Lundi 07 juin au Lundi 14 Juin 2021.

On présente ci-contre les points de comptages automatiques sur le secteur.



Points de comptages semaine effectués sur le secteur

2.1.2. SYNTHÈSE

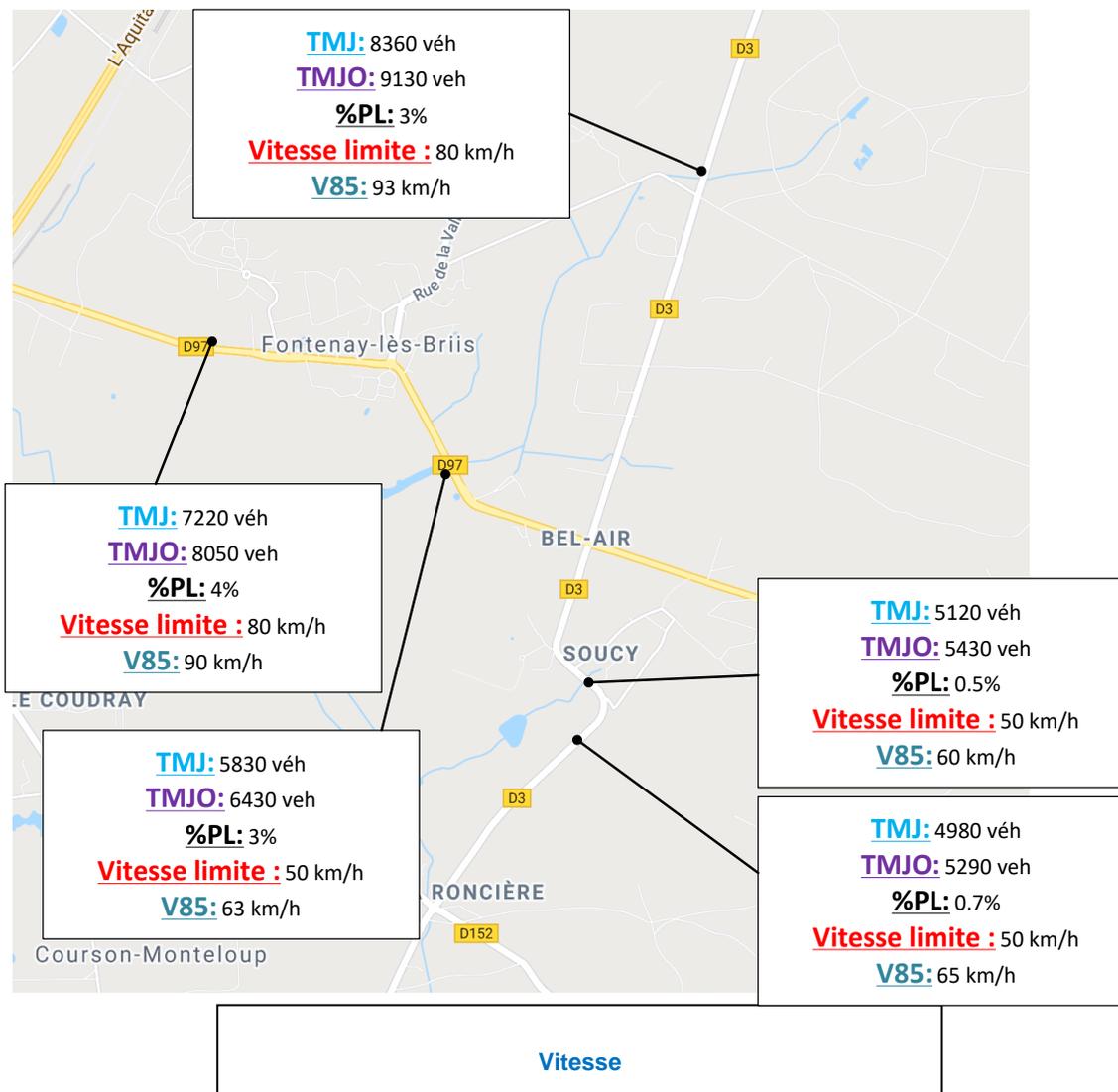
On présente ci-contre une carte synthétique des différents trafic et vitesse mesurés sur les points de comptages.

- **TMJ** : Trafic Moyen Journalier
- **TMJO** : Trafic Moyen en Jour Ouvré (Moyenne du Lundi au Vendredi)
- **%PL** : Pourcentage de Poids-Lourds relevé
- **Vitesse limite** : Vitesse maximale réglementaire sur la section étudiée
- **V85** : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des usagers.

On remarque un trafic significatif sur les voies départementales, avec un trafic entre 5000 et 9000 véhicules par jour.

On remarque que les trafics au Sud de la RD3 sont plus faibles (4900-5000 véh par jour) par rapport aux trafics au Nord de la RD3 et sur l'Ouest de la RD97. (entre 7000 et 9130 veh par jour) Cela s'explique par la présence du ring des Ulis au Nord du secteur, permettant l'accès au réseau autoroutier (A10/A6 Paris). A l'ouest du secteur, ce trafic plus fort est justifié par l'agglomération de Limours, des écoles et de la gare routière de Briis-sous-Forges.

Les vitesses limite sont globalement respectée sur la commune. La V85 des usagers est en général de l'ordre de 10 km/h au dessus de la limite réglementaire, ce qui signifie que les excès sont plutôt modérés. Ce constat est confirmé par l'analyse par point de comptage (partie suivante)



2.1.3. ANALYSE PAR POINT DE COMPTAGE

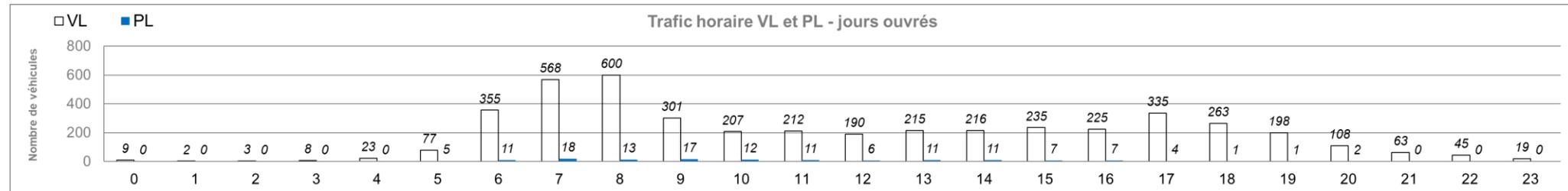
2.1.3.1. P1 : RD3 NORD

On présente-ci-dessous la répartition horaire moyenne en jour ouvré des flux sur la RD3 Nord.

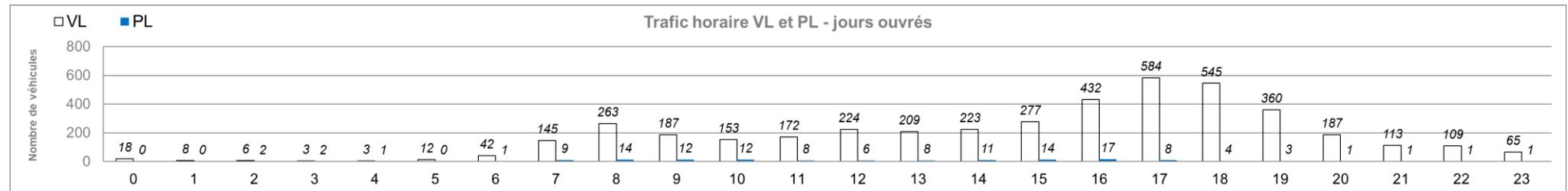
On constate un trafic marqué par une forte pendularité avec des flux orientés vers le Nord le matin (Plus de 600 UVP/h en pointe) et vers le Sud le soir (légèrement moins marquée). Cela est caractéristique d'une forte demande de déplacement domicile-travail, avec des déplacements vers le réseau autoroutier et vers Paris le matin, et des déplacements vers les logements en heure de pointe du soir.



Emplacement du point de comptage



Trafic horaire moyen vers le Nord (sens 2)



Trafic horaire moyen vers le Sud (sens 1)

On présente ci-contre la répartition des vitesses mesurées sur le secteur durant l'ensemble de la campagne de comptage. On constate que les vitesses sont globalement respectées avec 55% à 60% du trafic qui roule en dessous de la vitesse maximale autorisée de 80 km/h. De plus, parmi les excès de vitesse, la majorité est modérée (ils circulent entre 80 et 90 km/h). En prenant en compte ces véhicules, environ 80% du trafic roule à une vitesse peu préoccupante, tous sens confondus.

Il reste 15% à 20% commettant des excès de vitesse non négligeables (circulant à plus de 90 km/h). Cela s'explique par le fait que la route soit en ligne droite, dans un environnement forestier, et que l'entrée en agglomération en soit pas vraiment sentie par les automobilistes.



Environnement de conduite autour de P1

ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE (VERS NORD)

	VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 80 km/h					
	TV		VL		PL	
	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction
	13 084	44%	12 826	45%	258	35%
TRAFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE						
TV		VL		PL		
Trafic	% Période	Trafic	% Période	Trafic	% Période	
de 0 à 30 km/h	75	0%	74	0%	1	0%
de 30 à 40 km/h	67	0%	66	0%	1	0%
de 40 à 50 km/h	494	2%	449	2%	45	6%
de 50 à 60 km/h	2 631	9%	2 585	9%	46	6%
de 60 à 70 km/h	5 456	18%	5 318	18%	138	18%
de 70 à 80 km/h	7 711	26%	7 453	26%	258	35%
de 80 à 90 km/h	7 024	24%	6 842	24%	182	24%
de 90 à 110 km/h	5 299	18%	5 226	18%	73	10%
de 110 à 130 km/h	761	3%	758	3%	3	0%

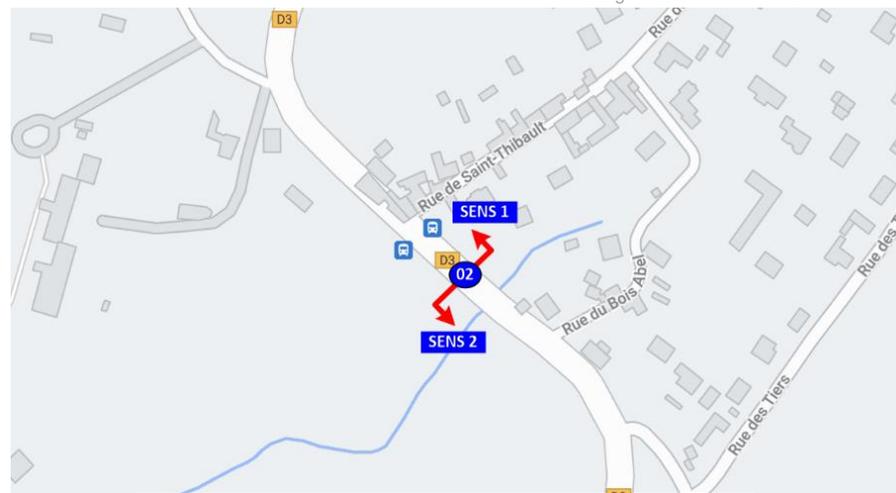
ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE (VERS SUD)

	VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 80 km/h					
	TV		VL		PL	
	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction
	10 595	37%	10 311	37%	284	39%
TRAFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE						
TV		VL		PL		
Trafic	% Période	Trafic	% Période	Trafic	% Période	
de 0 à 30 km/h	272	1%	266	1%	6	1%
de 30 à 40 km/h	147	1%	143	1%	4	1%
de 40 à 50 km/h	672	2%	641	2%	31	4%
de 50 à 60 km/h	2 563	9%	2 504	9%	59	8%
de 60 à 70 km/h	6 772	24%	6 650	24%	122	17%
de 70 à 80 km/h	7 516	26%	7 299	26%	217	30%
de 80 à 90 km/h	5 863	21%	5 662	20%	201	28%
de 90 à 110 km/h	4 213	15%	4 131	15%	82	11%
de 110 à 130 km/h	519	2%	518	2%	1	0%

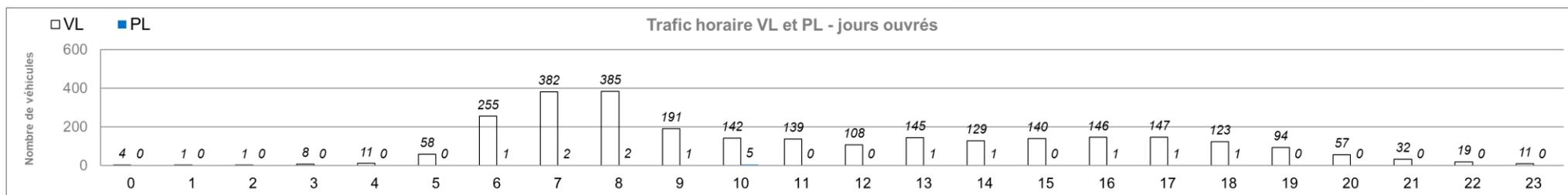
2.1.3.2. P2 : RD3 SOUCY

On présente-ci-dessous la répartition horaire moyenne en jour ouvré des flux sur la RD3 au niveau du quartier Soucy de Fontenay-lès-Briis, entre les rues de Saint-Thibault et du Bois Abel.

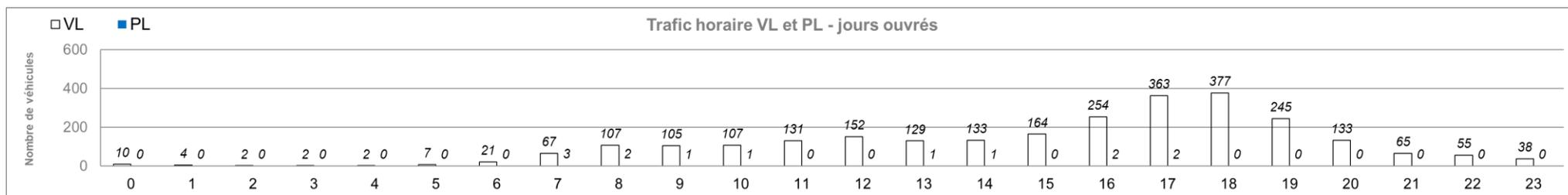
On constate la même pendularité des flux que pour le point 1, avec un trafic orienté vers le Nord le matin et vers le Sud le soir. Le trafic est 2 fois plus faible que sur le point 1.



Emplacement du point de comptage



Trafic horaire moyen vers le Nord (sens 1)



Trafic horaire moyen vers le Sud (sens 2)

On présente ci-contre la répartition des vitesses mesurées sur le secteur durant l'ensemble de la campagne de comptage. On constate que les vitesses sont globalement respectées avec 30% à 50% des véhicules roulant en dessous de la vitesse réglementaire 50 km/h. L'immense majorité des excès de vitesse est léger, avec entre 30% et 45% de véhicules roulant entre 50 et 60 km/h.

On remarque que les limitations de vitesse sont moins respectées vers le Sud que vers le Nord, notamment car vers le Sud on quitte l'agglomération et il n'y a plus d'obstacles, tandis que vers le Nord, on arrive sur un carrefour à feux. (Carrefour du château de Soucy)

Lorsqu'on s'intéresse au sens vers le Nord (vers l'intérieur de l'agglomération de Fontenay les Briis), 90% du trafic roule en dessous de 60 km/h.



Carrefour à feux du château de Soucy

ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE (VERS NORD)

	VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 50 km/h					
	TV		VL		PL	
	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction
	7 611	42%	7 596	42%	15	18%
TRAFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE						
	TV		VL		PL	
	Trafic	% Période	Trafic	% Période	Trafic	% Période
de 0 à 30 km/h	647	4%	635	4%	12	14%
de 30 à 40 km/h	2 322	13%	2 293	13%	29	35%
de 40 à 50 km/h	7 490	41%	7 462	41%	28	33%
de 50 à 60 km/h	5 772	32%	5 760	32%	12	14%
de 60 à 70 km/h	1 545	9%	1 542	9%	3	4%
de 70 à 80 km/h	248	1%	248	1%	0	0%
de 80 à 90 km/h	46	0%	46	0%	0	0%
de 90 à 110 km/h	0	0%	0	0%	0	0%

ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE (VERS SUD)

	VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 50 km/h					
	TV		VL		PL	
	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction
	12 465	70%	12 437	70%	28	37%
TRAFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE						
	TV		VL		PL	
	Trafic	% Période	Trafic	% Période	Trafic	% Période
de 0 à 30 km/h	471	3%	467	3%	4	5%
de 30 à 40 km/h	848	5%	838	5%	10	13%
de 40 à 50 km/h	4 019	23%	3 985	22%	34	45%
de 50 à 60 km/h	8 206	46%	8 182	46%	24	32%
de 60 à 70 km/h	3 459	19%	3 455	19%	4	5%
de 70 à 80 km/h	606	3%	606	3%	0	0%
de 80 à 90 km/h	152	1%	152	1%	0	0%
de 90 à 110 km/h	42	0%	42	0%	0	0%

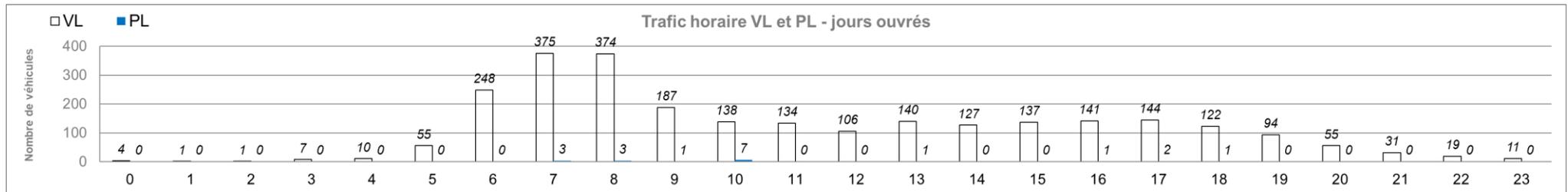
2.1.3.3. P3 : RD3 SUD

On présente-ci-dessous la répartition horaire moyenne en jour ouvré des flux sur la RD3 au Sud de l'agglomération.

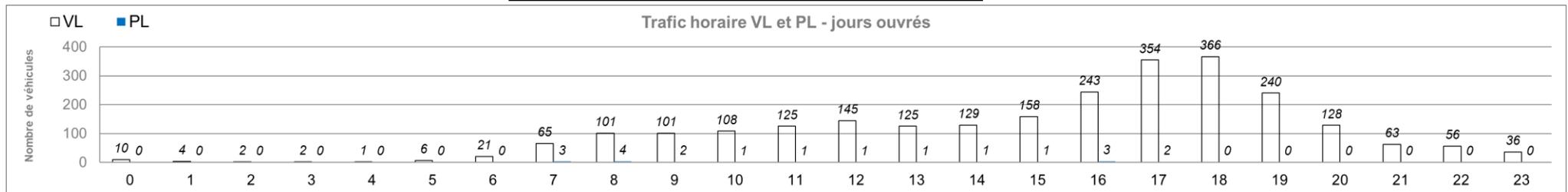
La répartition sur la journée, et les niveaux de trafics sont assez proches de ceux comptés au point 2, ce qui est normal vu que les points de comptages sont à proximité l'un de l'autre.



Emplacement du point de comptage



Trafic horaire moyen vers le Nord (sens 1)



Trafic horaire moyen vers le Sud (sens 2)

On présente ci-contre la répartition des vitesses mesurées sur le secteur durant l'ensemble de la campagne de comptage. Les constats sont similaires à ceux du point 2 : la limitation de vitesse est globalement respectée, avec la majorité des excès de vitesse inférieurs à 10 km/h.

Les vitesses sont moins respectées dans le sens 2 (en sortant de l'agglomération) qu'en rentrant dans cette dernière, notamment à cause du virage.

ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE (VERS NORD)								
	VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 50 km/h							
	TV		VL		PL			
	<i>Trafic</i>	<i>% Infraction</i>	<i>Trafic</i>	<i>% Infraction</i>	<i>Trafic</i>	<i>% Infraction</i>		
	13 148	74%	13 110	75%	38	35%		
TRAFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE								
TV		VL		PL				
<i>Trafic</i>	<i>% Période</i>	<i>Trafic</i>	<i>% Période</i>	<i>Trafic</i>	<i>% Période</i>			
de 0 à 30 km/h	300	2%	300	2%	0	0%		
de 30 à 40 km/h	293	2%	288	2%	5	5%		
de 40 à 50 km/h	3 943	22%	3 878	22%	65	60%		
de 50 à 60 km/h	9 448	53%	9 411	54%	37	34%		
de 60 à 70 km/h	3 373	19%	3 372	19%	1	1%		
de 70 à 80 km/h	302	2%	302	2%	0	0%		
de 80 à 90 km/h	24	0%	24	0%	0	0%		
de 90 à 110 km/h	1	0%	1	0%	0	0%		

ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE (VERS SUD)								
	VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 50 km/h							
	TV		VL		PL			
	<i>Trafic</i>	<i>% Infraction</i>	<i>Trafic</i>	<i>% Infraction</i>	<i>Trafic</i>	<i>% Infraction</i>		
	15 817	91%	15 734	91%	83	73%		
TRAFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE								
TV		VL		PL				
<i>Trafic</i>	<i>% Période</i>	<i>Trafic</i>	<i>% Période</i>	<i>Trafic</i>	<i>% Période</i>			
de 0 à 30 km/h	154	1%	153	1%	1	1%		
de 30 à 40 km/h	343	2%	335	2%	8	7%		
de 40 à 50 km/h	1 004	6%	983	6%	21	19%		
de 50 à 60 km/h	7 242	42%	7 164	42%	78	69%		
de 60 à 70 km/h	7 467	43%	7 462	43%	5	4%		
de 70 à 80 km/h	857	5%	857	5%	0	0%		
de 80 à 90 km/h	192	1%	192	1%	0	0%		
de 90 à 110 km/h	59	0%	59	0%	0	0%		

2.1.3.4. P4 : RD97 CENTRE

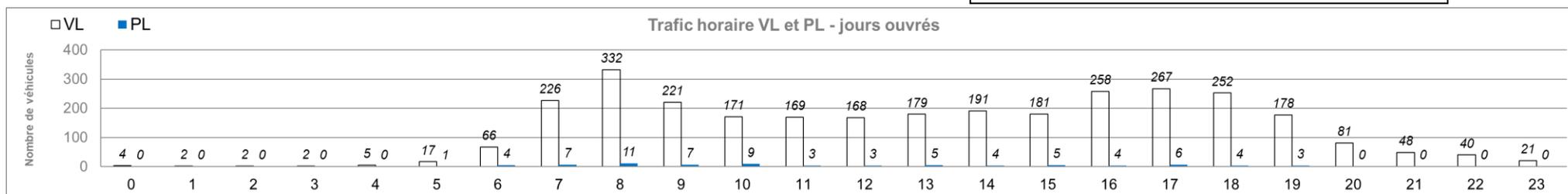
On présente ci-contre la répartition de trafic sur la RD97 au centre de l'agglomération, à proximité de la rue de la Coque Salle et du groupe scolaire.

Sur ce point de comptages ont relève des pointes de trafic à la fois le matin et le soir dans les 2 sens de circulation. Ces pointes de trafic relativement équilibrées s'expliquent par la présence de générateur de flux à la fois à l'Est et à l'Ouest du secteur, pour toutes les heures de pointe.

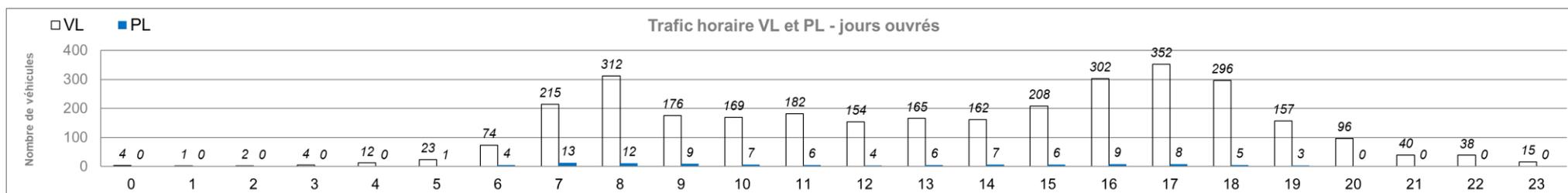
A l'Ouest, on a l'hôpital de Bligny, la principale poche urbanisée de Fontenay-lès-Briis, le groupe scolaire de Briis sous Forge, et la gare routière qui est une destination des flux le matin et un générateur de flux le soir. A l'Est, on a l'accès au Ring des Ulis, et au système A10/RD118 et la RN20/Francilienne, qui sont aussi des générateurs de flux le matin.



Emplacement du point de comptage



Trafic horaire moyen vers l'Ouest (sens 1)



Trafic horaire moyen vers l'Est (sens 2)

On constate que selon les sens entre 20 et 50% du trafic roule en dessous de la limitation de vitesse, avec entre 60% à 85% qui roulent en dessous de 60 km/h, c'est-à-dire moins de 10 km/h au-dessus du maximum autorisé.

On constate que vers l'Ouest, les véhicules roulent de manière significativement plus lente que vers l'Est. Cela est dû à la présence d'un cassis à l'Ouest du point de comptage sur la RD97. Les véhicules anticipent cet obstacle et ralentissent à l'approche du point de comptage.

A l'inverse, pour les véhicules se dirigeant vers l'Est, qui ont donc passé l'obstacle, les excès de vitesse sont plus significatif avec près de 1/3 qui sont au-dessus de 60 km/h.



Cassis à l'ouest du point de comptage

ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE (Vers l'Ouest)

50	VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 50 km/h					
	TV		VL		PL	
	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction
	9 222	45%	9 073	46%	149	38%
TRAFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE						
TV		VL		PL		
Trafic	% Période	Trafic	% Période	Trafic	% Période	
de 0 à 30 km/h	346	2%	337	2%	9	2%
de 30 à 40 km/h	2 059	10%	2 010	10%	49	12%
de 40 à 50 km/h	8 643	43%	8 453	43%	190	48%
de 50 à 60 km/h	6 741	33%	6 612	33%	129	32%
de 60 à 70 km/h	2 047	10%	2 027	10%	20	5%
de 70 à 80 km/h	357	2%	357	2%	0	0%
de 80 à 90 km/h	77	0%	77	0%	0	0%
de 90 à 110 km/h	0	0%	0	0%	0	0%

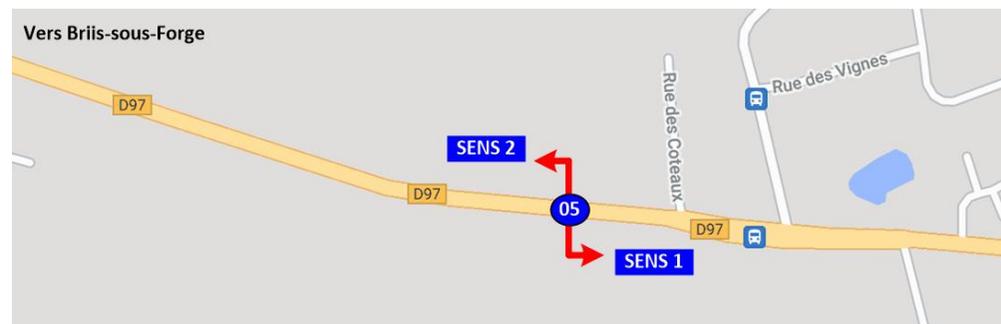
ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE (Vers l'Est)

50	VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 50 km/h					
	TV		VL		PL	
	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction
	16 021	78%	15 684	78%	337	66%
TRAFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE						
TV		VL		PL		
Trafic	% Période	Trafic	% Période	Trafic	% Période	
de 0 à 30 km/h	115	1%	115	1%	0	0%
de 30 à 40 km/h	417	2%	387	2%	30	6%
de 40 à 50 km/h	4 009	19%	3 862	19%	147	29%
de 50 à 60 km/h	9 078	44%	8 803	44%	275	54%
de 60 à 70 km/h	5 909	29%	5 860	29%	49	10%
de 70 à 80 km/h	746	4%	737	4%	9	2%
de 80 à 90 km/h	188	1%	184	1%	4	1%
de 90 à 110 km/h	95	0%	95	0%	0	0%

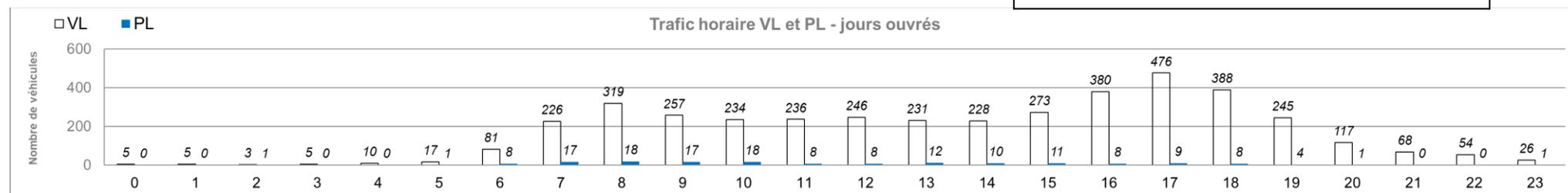
2.1.4. P5 : RD97 OUEST

On présente ci-contre la répartition de trafic sur la RD97 en entrée Ouest d'agglomération.

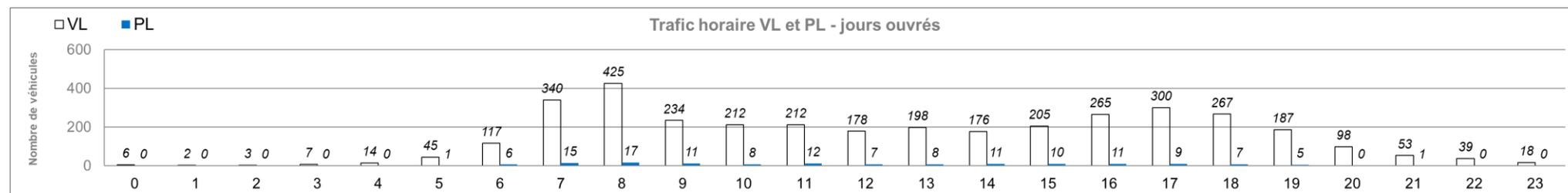
On constate un trafic marqué le matin par une pointe vers l'Est et le soir par une pointe vers l'Ouest plus marquée que sur le point de comptage P4.



Emplacement du point de comptage



Trafic horaire moyen vers l'Ouest (sens 2)



Trafic horaire moyen vers l'Est (sens 1)

50% à 60% du trafic roule en dessous de la limitation de vitesse (de 80 km/h), et ce chiffre monte à environ 90% si on considère que les excès de vitesse léger (en dessous de 90 km/h)

Il reste tout de même une part non négligeable d'automobiliste en excès de vitesse important (environ 10%)

ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE (Vers l'Ouest)

		VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 80 km/h					
		TV		VL		PL	
		Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction
		9 657	36%	9 569	37%	88	11%
		TRAFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE					
		TV		VL		PL	
		Trafic	% Période	Trafic	% Période	Trafic	% Période
de 0	à 30 km/h	171	1%	170	1%	1	0%
de 30	à 40 km/h	142	1%	137	1%	5	1%
de 40	à 50 km/h	321	1%	291	1%	30	4%
de 50	à 60 km/h	1 514	6%	1 430	5%	84	10%
de 60	à 70 km/h	5 603	21%	5 292	20%	311	37%
de 70	à 80 km/h	9 562	35%	9 249	35%	313	38%
de 80	à 90 km/h	6 559	24%	6 484	25%	75	9%
de 90	à 110 km/h	2 699	10%	2 686	10%	13	2%
de 110	à 130 km/h	349	1%	349	1%	0	0%

ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE (Vers l'Est)

		VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 80 km/h					
		TV		VL		PL	
		Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction	Trafic	% Infraction
		10 554	45%	10 370	46%	184	25%
		TRAFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE					
		TV		VL		PL	
		Trafic	% Période	Trafic	% Période	Trafic	% Période
de 0	à 30 km/h	389	2%	373	2%	16	2%
de 30	à 40 km/h	164	1%	159	1%	5	1%
de 40	à 50 km/h	237	1%	216	1%	21	3%
de 50	à 60 km/h	851	4%	796	3%	55	8%
de 60	à 70 km/h	3 573	15%	3 410	15%	163	23%
de 70	à 80 km/h	7 723	33%	7 444	33%	279	39%
de 80	à 90 km/h	7 012	30%	6 860	30%	152	21%
de 90	à 110 km/h	3 259	14%	3 227	14%	32	4%
de 110	à 130 km/h	283	1%	283	1%	0	0%

— 2.2. COMPTAGES DIRECTIONNELS

— 2.2.1. METHODOLOGIE

On présente sur la page ci-contre les points de comptages directionnels effectués sur le secteur.

Les véhicules, poids lourds, 2 roues motorisées, vélos et traversée piétonnes ont été comptés.

On présente ci-contre les points de comptages aux heures de pointe (matin et soir), localisés surtout aux entrées d'agglomération.

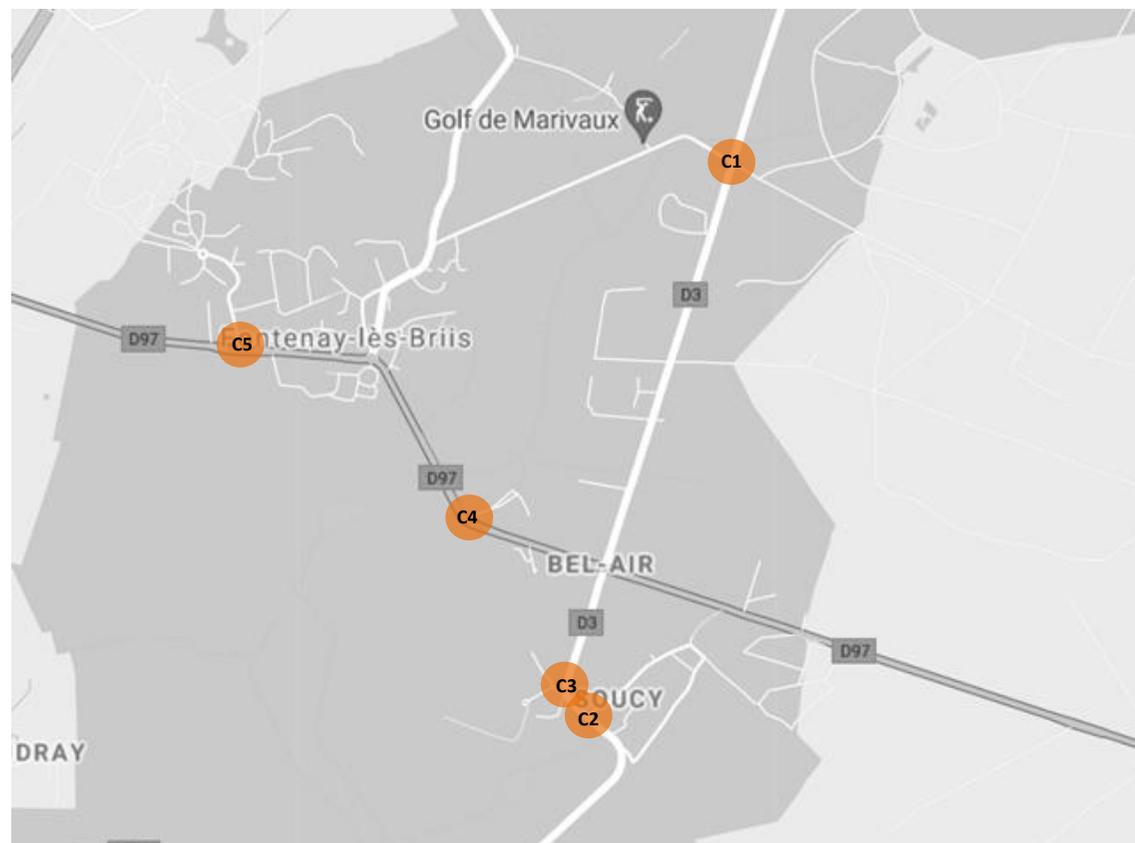
Carrefour C1 : Carrefour RD3/Rue du Rouget

Carrefour C2 : Carrefour RD3/Rue de Saint Thibault

Carrefour C3 : Carrefour RD3/ Rue du Château de Soucy

Carrefour C4 : Carrefour RD97/Rue de la Coque Salle

Carrefour C5 : Carrefour RD97/ Rue de Bligny



Point de comptages directionnels

2.2.2. COMPTAGES VEHICULES MOTORISES

On présente en page suivante les comptages directionnels en UVP aux heures de pointe du matin et du soir sur l'ensemble des carrefours.

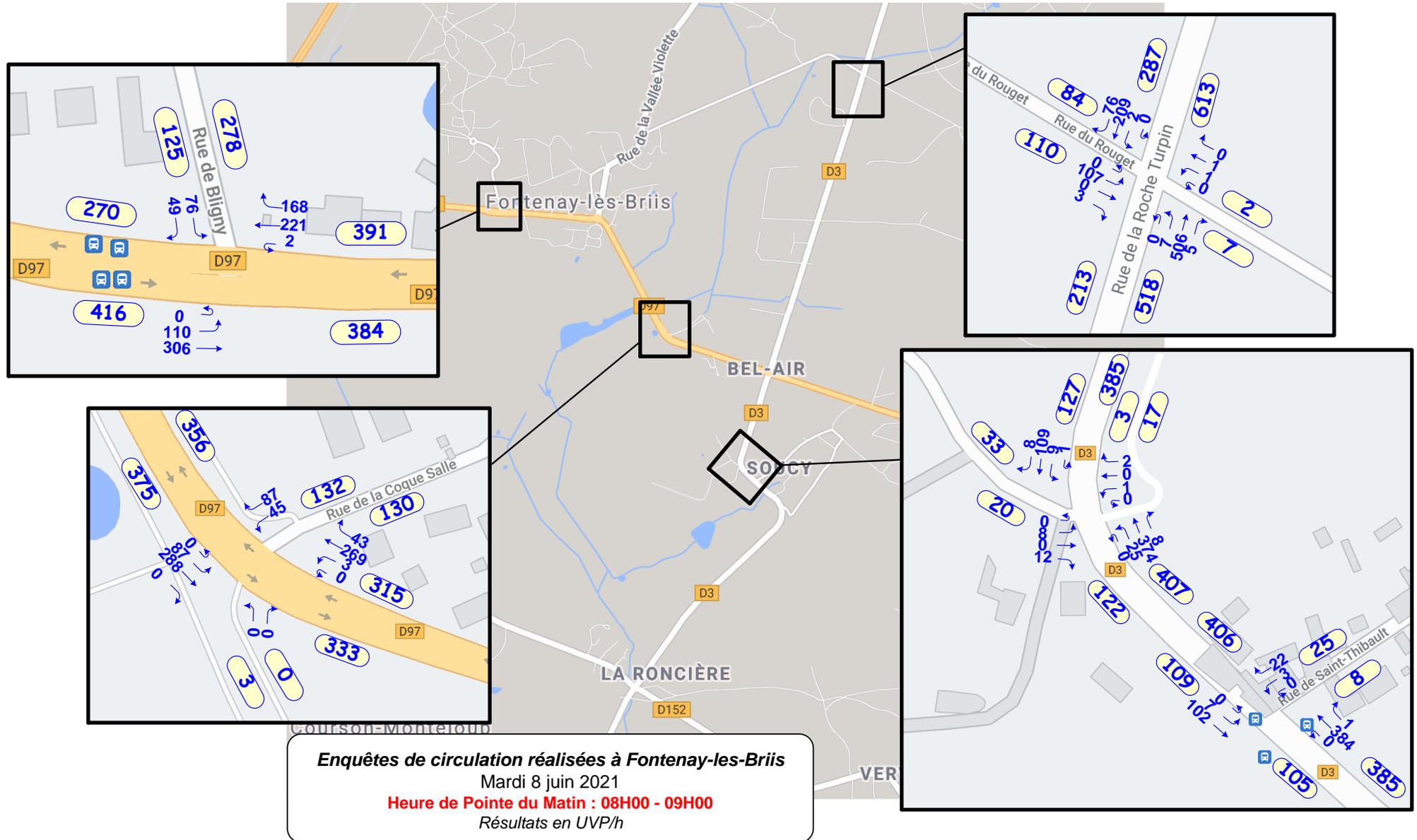
On constate, le matin, une très forte polarisation des flux, avec un flux majoritairement orienté vers le Nord sur les carrefours C1, C2 et C3 (Carrefours situés sur la RD3). Les trafics varient entre 300 et 600 UVP/h vers le Nord contre la moitié, voire le tiers vers le Sud. Cela s'explique par la présence d'infrastructure permettant l'accès au réseau autoroutier

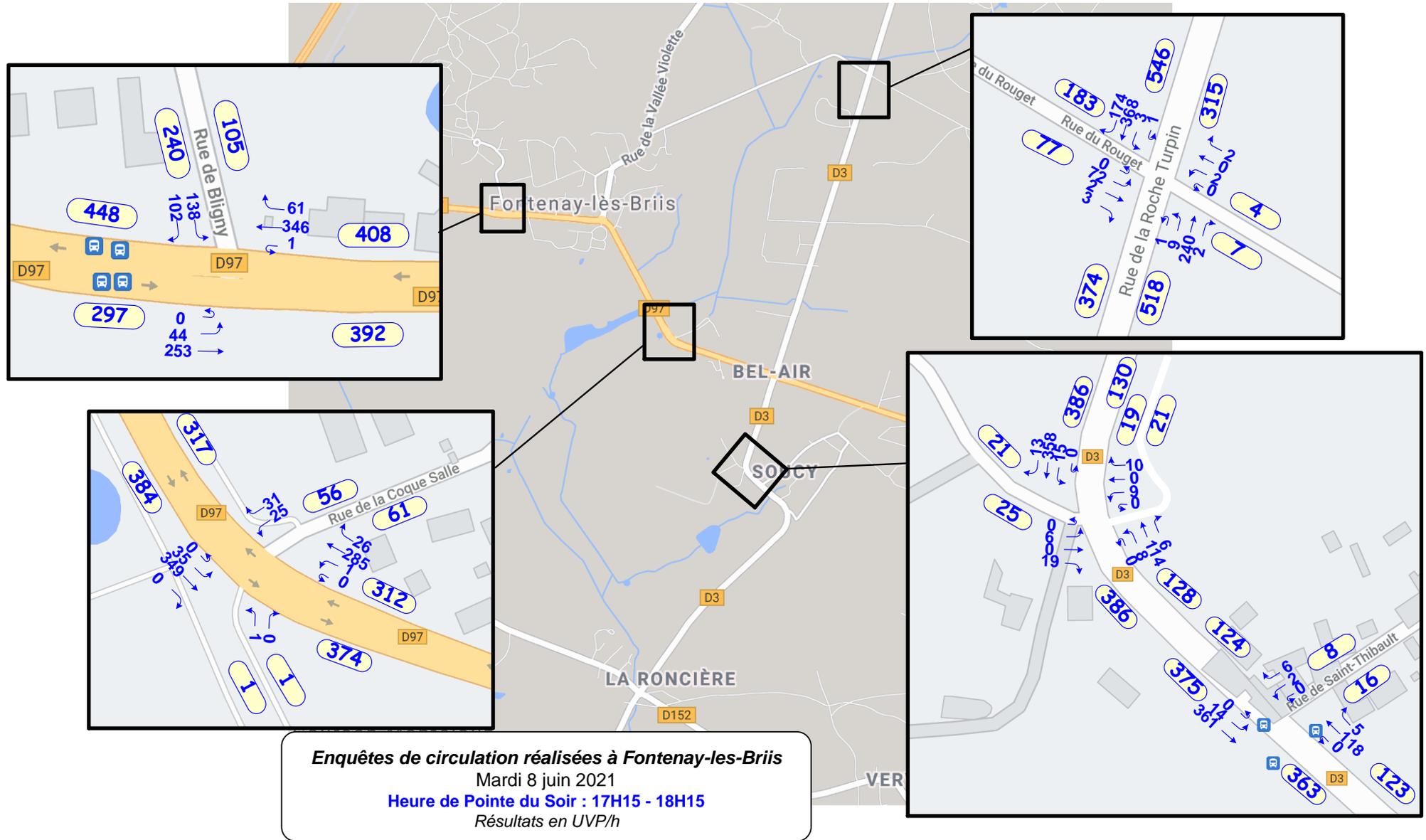
Sur les carrefours C4 et C5 (carrefours sur la RD97) les flux sont plus équilibrés (entre 350 et 400 UVP/h par sens) avec des échanges importants avec les voies secondaires. On remarque que la Rue de la Coque Salle reçoit à peu près autant de véhicule qu'elle en émet (environ 130 UVP/h). Cela s'explique en effet par la rentrée en classe des parents en voiture qui déposent leurs enfants dans leur groupe scolaire avant de repartir.

On constate également un nombre important de véhicules allant vers la rue de Bligny (278 UVP/h) permettant d'aller vers l'hôpital/la crèche de Briis-sous-Forges.

Le soir, les constats sont similaires au matin : on constate une forte polarisation des flux, mais cette fois vers le Sud. (350 à 600 UVP/h) contre un trafic deux à quatre fois moins élevé vers le Nord sur les carrefours avec la RD3. Sur les carrefours de la RD97 les flux sont plus équilibrés dans les 2 sens avec des échanges moins importants que le matin avec les rues de la Coque de Salle et rue de Bligny.

La rue de la Coque de Salle reçoit autant de véhicule qu'elle en émet, ce qui est un signe d'une grande partie de parents qui viennent chercher leurs enfants en voiture. On remarque que le nombre est moins important que le matin, ce qui est sans doute lié à une heure de fin de cours différente pour une partie des élèves.





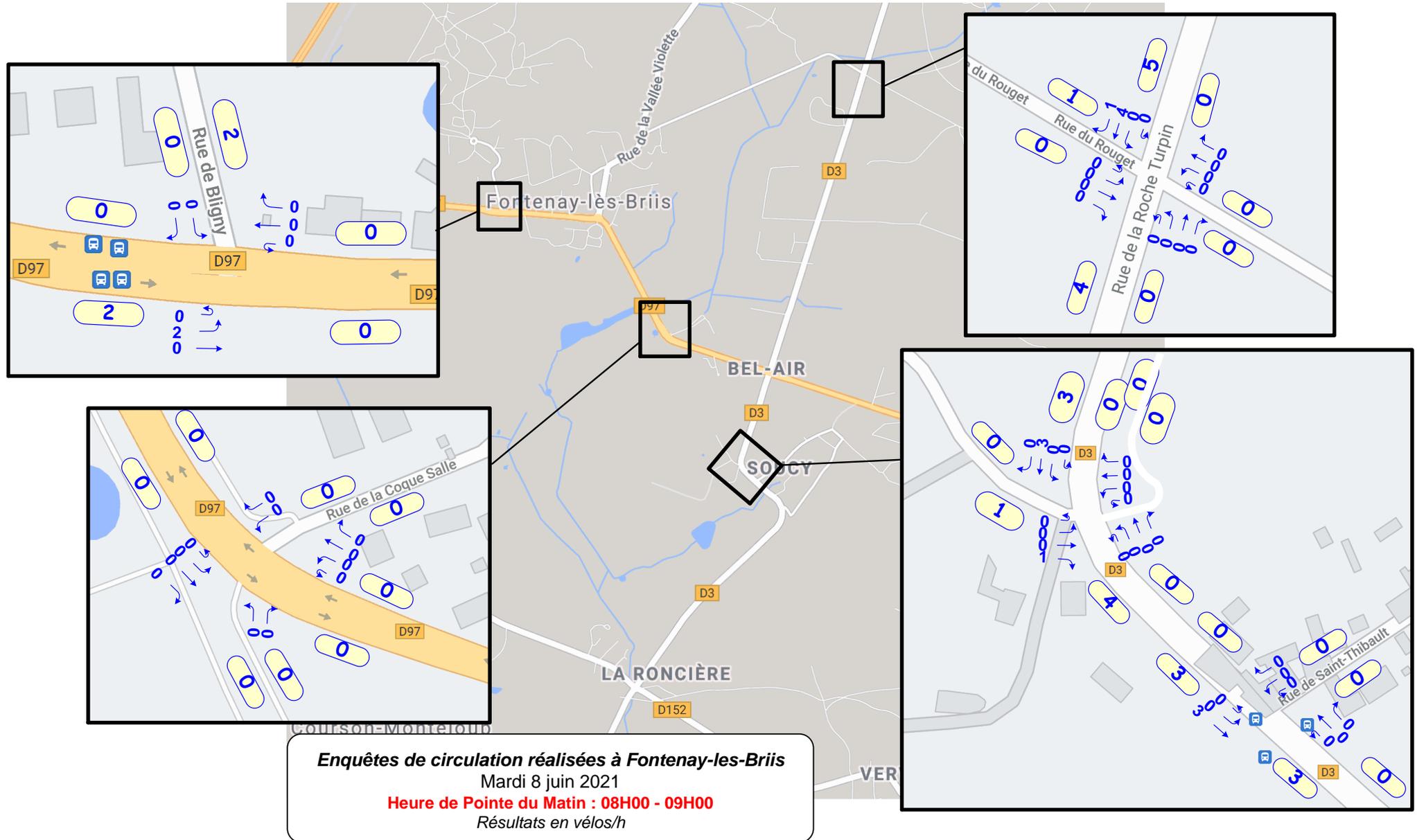
—— 2.2.3. COMPTAGES VELOS

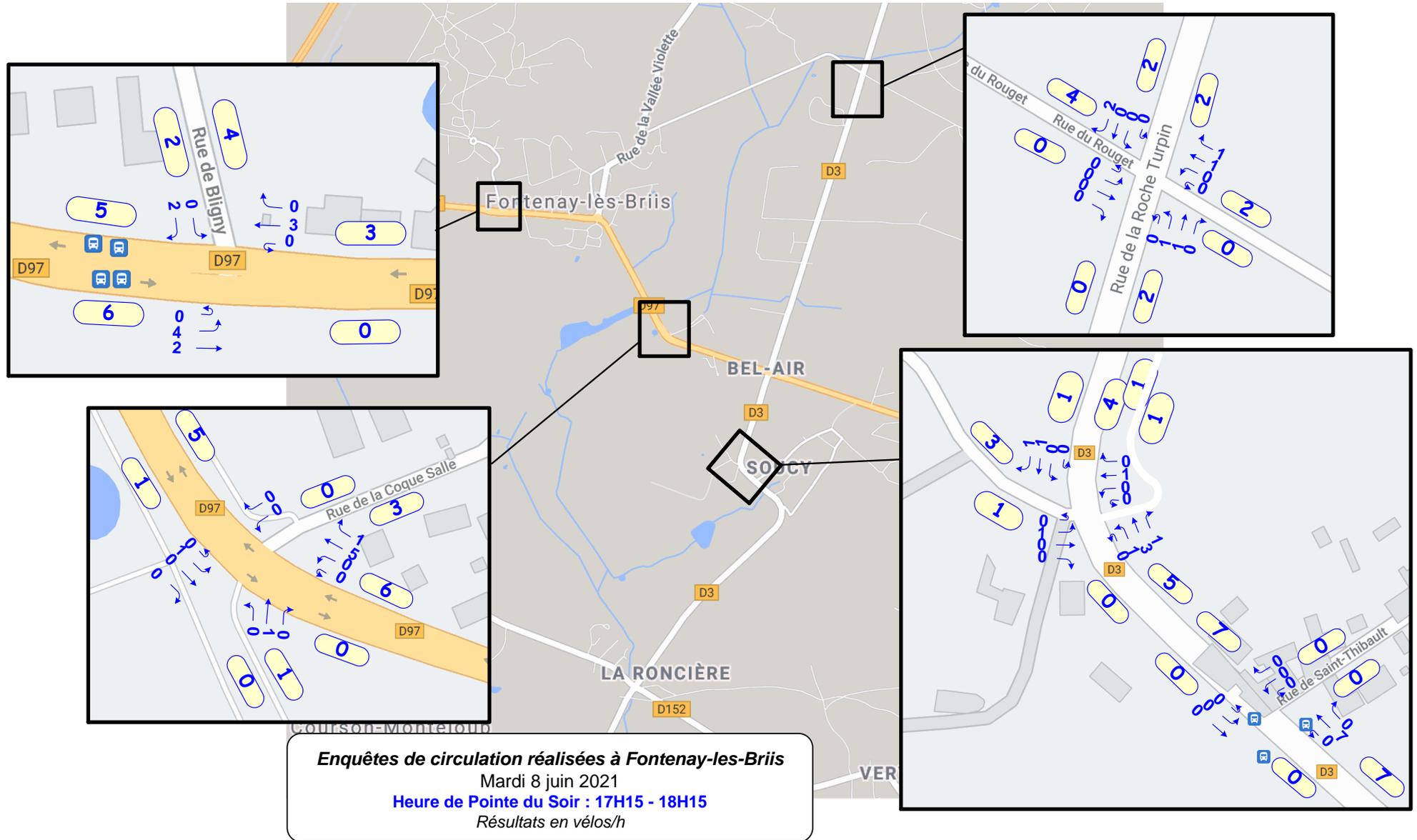
On présente les comptages vélos sur les différents carrefours aux heures de pointe du matin et du soir.

Les vélos représentent une partie très minoritaire du trafic aux heures de pointe (entre 0 et 5 vélos par heure et par sens). Cela s'explique par le caractère rural de la commune, et du fait qu'aux heures de pointe, le déplacement domicile travail, qui représente la majorité des motifs de déplacement, peut difficilement être accompli en vélo.

On remarque en particulier que le matin, il n'y a aucune circulation vélo sur le carrefour RD3/Rue de la Coque Salle, ce qui sous-entend qu'aucun parent ne vient déposer ses enfants en vélo. Les élèves pour venir privilégient soit la voiture, soit la marche à pied, soit les transports en commun.

Le soir, on ne constate que 3 vélos en direction de la rue de la Coque Salle, ce qui confirme que le vélo est un mode de déplacement très minoritaire sur le secteur.





2.2.4. COMPTAGES PIETONS

Des comptages ont été menées sur les carrefours aux heures de pointe de circulation routière. On présente ci-dessous le nombre de piétons compté durant les périodes de pointes traversant les axes (RD97/RD3)

Comme on peut s'en rendre compte, le nombre de traversées est minime sur des périodes du matin comme du soir. Cela montre que le principal moyen de déplacement sur le secteur est la voiture personnelle, et dans, une moindre mesure, les bus.

On peut notamment fait ce constat sur le carrefour C04, à proximité d'un groupe scolaire : La plupart des élèves semblent venir et rentrer chez eux soit en bus, soit en VP. Et comme la rue de la Coque Salle est équipée à la fois d'un parking mais aussi d'un arrêt de bus, les raisons de traverser aux heures de pointe de circulation sont rares.

	Matin (07h-09h)	Soir (17h-19h)
C01	0	3
C02	0	2
C03	2	5
C04	2	3

Nombre de traversées piétonnes de la RD97 et de la RD3 sur chaque carrefour durant les périodes de pointe de circulation



Emplacement des carrefours

— 2.3. ACCIDENTOLOGIE

On présente ci-contre le relevé d'accidentologie sur la commune de Fontenay-lès-Briis entre 2014 et 2018 (dernière année de disponibilité des comptages). Pour rappel BH signifie Blessé Hospitalisé.

La majorité des accidents concernent des véhicules motorisés (VL/ 2 Roues) avec un seul accident (non mortel, de nuit, en agglomération) concernant un piéton. Sur 11 victimes des accidents, seule une a perdu la vie.

Les accidents sont localisés à l'intérieur de l'agglomération fontenaysienne, notamment à l'interface entre les carrefours RD3/RD97, et pas en limite d'agglomération.

	Période étudiée: 01/01/2014 au 31/12/2018
Nombre d'accidents corporels	10
<i>dont mortels</i>	1
<i>dont mortels ou avec BH</i>	7
Nombre de victimes	11
<i>dont tués</i>	1
<i>dont total blessés (1)</i>	10
<i>dont BH (2)</i>	6

Relevé des accidents sur Fontenay-Lès-Briis

	Piéton	Cycle			
Cycle	0	0	2R motorisé < 50 cm3		
2R motorisé < 50 cm3	0	0	0	2R motorisé > =50 cm3	
2R motorisé > =50 cm3	0	0	0	0	VL ou VU
VL ou VU	1	0	2	2	4
Véhicule seul	1	0	0	0	0

Principaux conflits (nombre d'accidents)

3. PROPOSITION D'AMENAGEMENTS

On présente ci-contre les zones sur lesquelles des préconisations seront faites. Il s'agit principalement de zone en entrée d'agglomération ou bien pour la zone 2 une zone à proximité d'école.



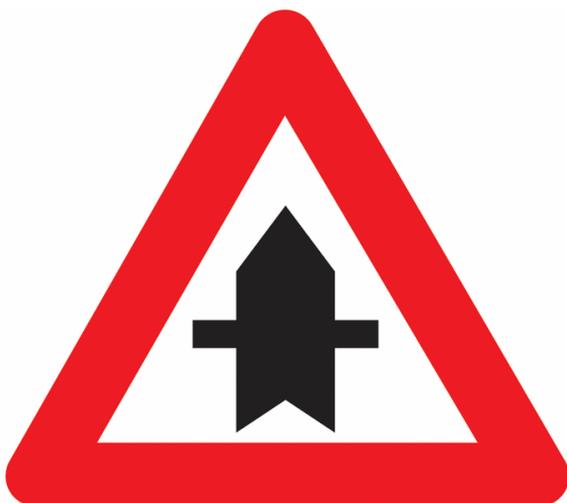
Zone de préconisations

— 3.1. ZONE 1 : CARREFOUR RD3/RUE DU ROUGET

Le carrefour RD3/Rue du Rouget est le carrefour d'entrée Nord de l'agglomération fontenaysienne. Il ne fait pas partie des carrefours où des accidents ont été constaté entre 2014 et 2018. Ce carrefour fonctionnant bien dans l'état actuel il est fait 2 familles de préconisations

— 3.1.1. PRECONISATION COURT TERME – AUGMENTATION DE LA VISIBILITE DU CARREFOUR DEPUIS LA RD3

Le carrefour RD3/Rue du Rouget n'est pas un carrefour piéton pour l'instant, il faut donc se concentrer sur l'amélioration de la perception par les usagers motorisé. Pour cela, on propose la mise en place de panneau AB2 (priorité à l'intersection) afin de sensibiliser les automobiliste sur la RD3 à la présence d'un carrefour.



Panneau AB2 (Priorité à l'intersection)



Préconisation court terme – Panneau AB2

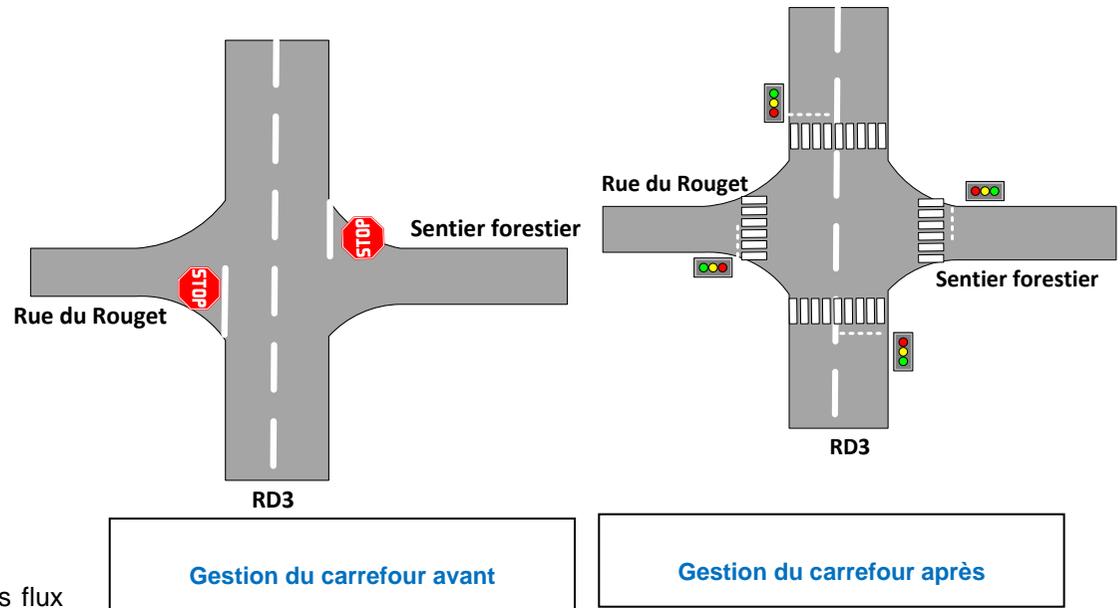
3.1.2. PRECONISATION MOYEN TERME – REAMENAGEMENT EN CARREFOUR A FEUX

Afin de matérialiser l'entrée d'agglomération, il est proposé de transformer ce carrefour géré par STOP actuellement en carrefour à feux. Nous avons choisi un mode de gestion plutôt court (70 s), avec une majorité du temps de vert affecté à la départementale. Ce temps de cycle court permet d'imposer des arrêts régulièrement sur la voirie et donc de limiter les excès de vitesse sur le secteur.

On présente ci-dessous le récapitulatif des réserves de capacité d'un tel carrefour, qui est fluide à toutes les heures de pointe.

Il est également proposé un passage piéton Est-Ouest, sécurisé par le carrefour à feux, qui permettrait un accès facilité à la forêt départementale de la Roche Turpin, et permettrait les quelques traversées piétonnes observées en toute sécurité. On présente ci-dessous les schéma AVANT/APRES réaménagement du carrefour à feux

Si une gestion en deux phases du carrefour suffit avec la structure des flux routiers actuelle, il est possible qu'une forte urbanisation la modifie, et augmente notamment le nombre de tourne-à-gauche sur la RD3, ce qui nécessiterait peut-être l'introduction d'une troisième phase.



Légende Couleur	
-60%	Entrée Hyper Saturée (> à -50%)
-25%	Entrée Saturée (entre -50% à -1%)
5%	Entrée difficile (entre -1% et +10%)
15%	Entrée Chargée (de +10% à +20%)
25%	Entrée Fluide (> à +20%)

Légende Temps d'attente	
4	Pas de retard (0 à 10 s)
15	Retards faibles (10 à 20 s)
25	Retards moyens (20 à 55 s)
65	Retards importants (55 à 120s)
300	Entrée saturée (Retard >120 s)

Carrefour RD3/Rue du Rouget		
Charge totale (UVP/h)		
1	RD3 Nord	1 file
2	RD3 Sud	1 file
3	Rue du Rouget	1 file
4	Sentier de la Forêt	1 file
RESERVE DE CAPACITE GLOBALE		

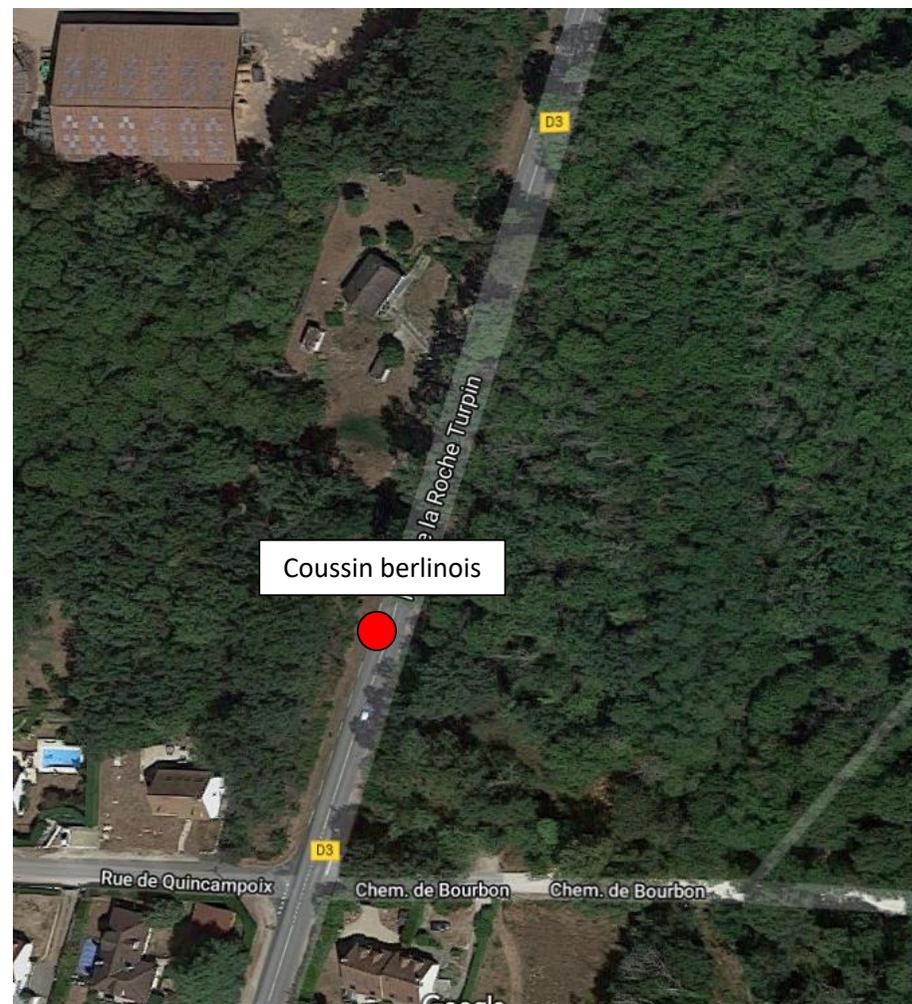
Projet avec préconisations								
HPM					HPS			
%	File d'attente (m.)		Temps d'attente Moyen (s)	%	File d'attente (m.)		Temps d'attente Moyen (s)	
	En moyenne	Maximum (*)			En moyenne	Maximum (*)		
917				878				
61%	19	37	18	26%	50	80	18	
32%	50	80	18	66%	19	37	18	
72%	6	17	28	80%	6	17	28	
99%	6	17	28	99%	6	17	28	
66%				68%				

3.1.3. RALENTISSEMENT EN ENTREE DE VILLE

Afin d'imposer dès à présente un ralentissement en entrée d'agglomération, il est proposé de mettre en place un coussin berlinois temporaire en amont du feu récompense du carrefour RD3/Rue de Quincampoix. Cet aménagement, en aval du panneau d'agglomération, permettrait de ralentir significativement sur le secteur.



Coussin berlinois



Préconisations pour ralentir en
entrée de ville

— 3.2. ZONE 2 : ZONE RD97 A PROXIMITE DES ECOLES

La traversée piétonne protégée au droit du carrefour de la Coque Salle n'est pas empruntée par les piétons, notamment les élèves, car ces derniers coupent la RD97 par le chemin des lavandières, sans passer par les passages piétons.

On propose de créer une traversée sur l'itinéraire préférentiel des piétons, de supprimer un passage piéton actuellement inutile, et de protéger la traversée piétonne créée par des coussins berlinois.

En outre, on propose le passage de la RD97 sur tout le secteur à 30 km/h (et pas, comme dans l'état actuel, un passage à 50 km/h à partir de l'école)



Préconisations pour améliorer le confort piéton des usagers

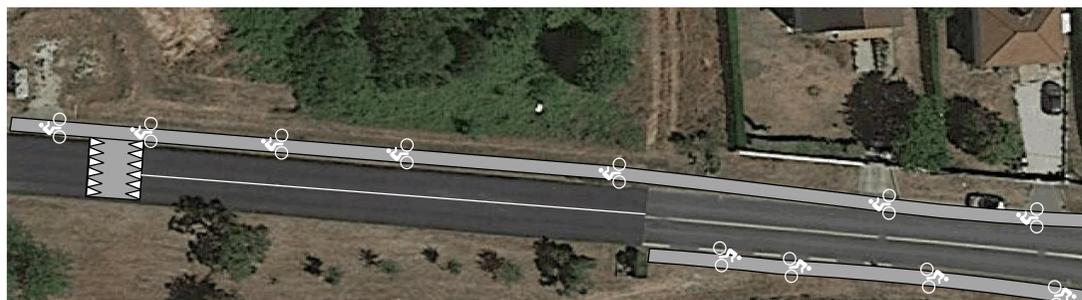
— 3.3. ZONE 3 : CHEMIN COMMUNAL DERRIERE LE CIMETIERE

Afin de permettre la traversée sécurisée de la RD97 en entrée Ouest d'agglomération il est proposé la mise en place d'une traversée piétonne, sur plateau traversant.

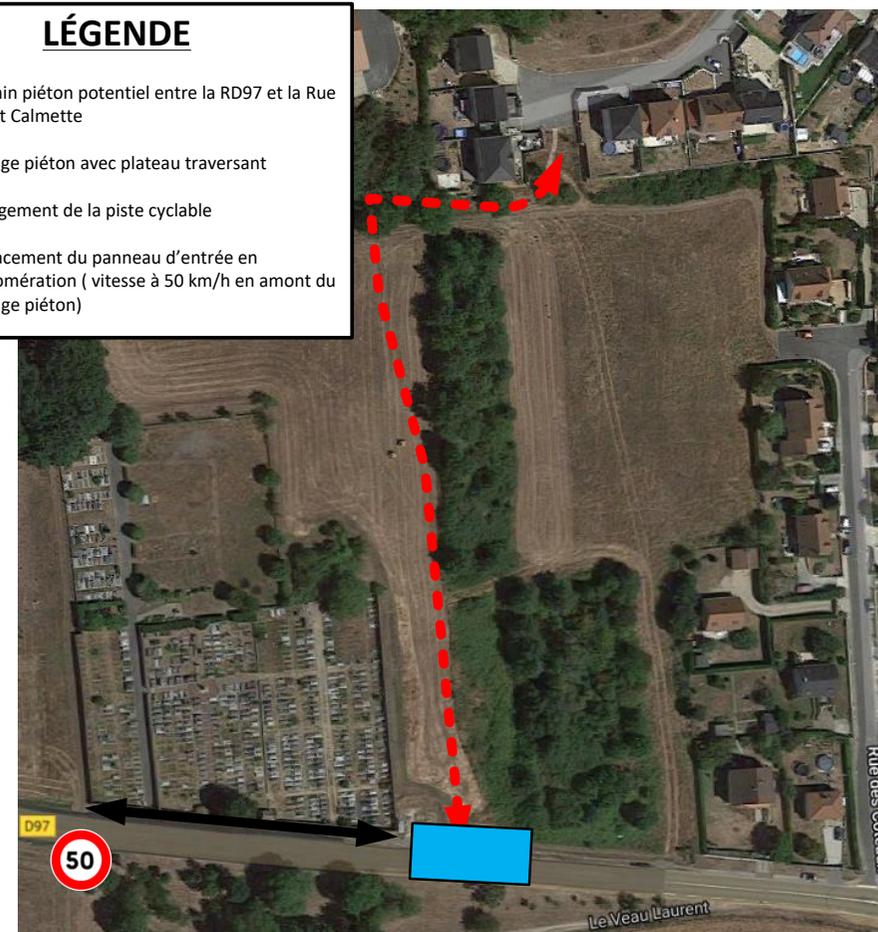
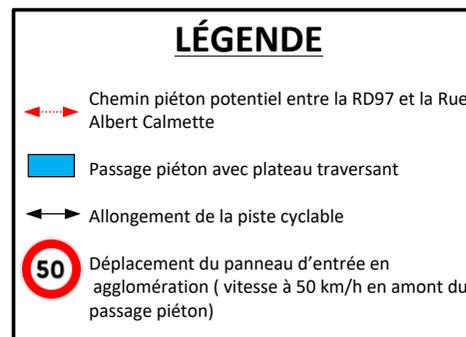
Il est essentiel d'accompagner cet aménagement ralentisseur, situé sur un secteur où une partie des véhicules roulent encore à 90 km/h, par une baisse de la vitesse maximale autorisée. (10% à 15% du trafic roule au-dessus de 90 km/h à proximité). Cela peut se faire en déplaçant le panneau réglementant l'entrée en agglomération pour inciter les usagers à rouler à 50 km/h.

En outre, cette traversée piétonne est plus ou moins alignée avec la rue Albert Calmette, et pourrait y être reliée dans le futur par un chemin piéton.

Enfin, il est proposé l'allongement de la bande cyclable vers l'Ouest (qui ne démarre qu'au cimetière dans l'état actuel), afin de faciliter la continuité cyclable.



Zoom sur le plateau traversant piéton/cyclable sur le secteur



— 3.4. ZONE 4 : ENTREE DE VILLE SUD

Les vitesses sur le secteur sont déjà limitées par l'entrée du carrefour de Soucy. Cependant on observe des excès de vitesse notamment vers le Sud, où on sort d'agglomération et où il n'y a plus d'obstacles à la vitesse, ce qui peut s'avérer problématique, notamment pour les traversées piétonnes Rue de Saint-Thibault.

Sur la rue Saint-Thibault, il est proposé de transformer le passage piéton en plateau traversant afin de sécuriser à la fois les traversées piétonnes et de limiter les vitesses pratiquées sur le secteur.

Les interactions entre piétons et automobilistes étant à priori plus limitées au Sud du secteur, il est moins nécessaire de contraindre la circulation au Sud de la rue de Saint-Thibault.



Préconisations sur la Zone 4