

3.1 NOTICE.

SOMMAIRE

1. CONTEXTE DE L'ETUDE :	3
2. PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE :	4
2.1. PRESENTATION GENERALE.	4
2.2. LE MAILAGE ROUTIER.	5
3. ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE :	7
3.1. DECOUPAGE SEQUENTIELLE.	7
3.3. SEQUENCE 2.	17
3.4. SEQUENCE 3.	23
4. BILAN ACCIDENTOLOGIQUE :	30
4.1. DONNES GENERALES - RAPPEL.	30
4.2. DIAGNOSTIC DE LA SECTION CONSIDEREE.	32

<u>Elaboration de la notice</u>	Indice 0	26/04/2006
<u>Modification de la notice</u>	Indice 1	12/06/2006

1. CONTEXTE DE L'ETUDE.

La présente étude, pilotée par le service des Grandes Infrastructures de la Direction Départementale de l'Équipement du Val d'Oise, concerne la requalification de la Route Nationale 1 en traversée de Montsault et Maffliers (soit un linéaire d'environ 2.6 km), consécutive au prolongement de l'autoroute A 16 jusqu'à la francilienne qui déchargera la RN 1 du trafic de transit.

La réflexion devra intégrer la situation de l'axe dont une des fonctions principales, outre d'assurer le transit, est la desserte des différentes zones d'activités (Leroy Merlin,...) et des habitations environnantes.

Cette étude, basée sur une approche multicritères, permettra d'identifier les dysfonctionnements éventuels de la RN 1 d'en définir les causes et de proposer des aménagements correctifs.

Ainsi, l'étude de diagnostic s'effectuera en deux phases principales :

- ❶ Un diagnostic succinct de la zone d'étude,
- ❷ La mise en exergue des enjeux et des priorités d'aménagements,

La première phase a pour objectif d'une part, d'identifier les usages de la voie en situant l'infrastructure dans une logique d'itinéraire, et d'autre part, d'évaluer la perception qu'en a l'utilisateur de la route.

La deuxième phase de l'étude consistera, suite à cette première analyse, à dégager les enjeux et les nouvelles fonctionnalités.

2. PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE.

2.1. PRESENTATION GENERALE.

Ainsi, cette étude porte sur le linéaire de la Route Nationale 1 compris entre :

- ☞ Au nord : le futur diffuseur entre la RD 78, l'autoroute A16 et la dite voie,
- ☞ Au sud : le giratoire projeté au niveau de l'entrée du futur diffuseur de la Croix Verte (RN 1, RN 104, RD 909).

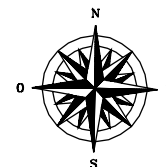


SOURCE : © IGN - scan 25

ECHELLE : 1 / 25 000^{ème}

SOURCE : Carte Michelin

ECHELLE : 1 / 200 000^{ème}



Par des caractéristiques techniques conséquentes (2 x 2 voies), les fonctions proprement urbaines de la RN (habitats, activités économiques, vie sociale...) ne sont pas prépondérantes par rapport à la « circulation motorisée ».

En effet, le profil en travers de la voie suscitée annihile toute pratique de déplacements doux sur l'itinéraire.

Sinon, la RN 1 traverse un environnement hétérogène avec, successivement, une zone de rase campagne puis un linéaire urbain à forte connotation routière.

Les 15 accidents corporels recensés, sur les 5 dernières années (2000 -2004), par les forces de Police, attestent de la dangerosité de l'axe et de la nécessité d'entreprendre une réflexion amont.

2.2. LE MAILLAGE ROUTIER.

Fort d'un trafic moyen de 36 000 véhicules / jour, la RN 1 assure des fonctionnalités antinomiques :

⇒ de transit (fonction surdéterminante).

La RN 1 est une composante d'un itinéraire structurant du département du Val d'Oise.

En effet, cette voie alimente la Francilienne au sud, axe de prédilection pour les trajets entre Cergy et Roissy.

Cette pénétrante offre une opportunité de desserte radiale de l'Île de France. A cet effet, la RN 1 assimile l'essentiel du trafic de réception des départements limitrophes (l'Oise...).

⇒ de desserte locale (fonction subsidiaire).

Cette voie occupe une fonction de drainage des zones d'habitations environnantes (Montsoult, Maffliers, ...) et des pôles d'attractivités locaux.

Les comportements des usagers pour ce type d'axe sont caractéristiques : ils ont généralement une parfaite connaissance des événements, des particularités de l'axe si bien au niveau de sa géométrie que de sa fréquentation.

Ils sont alors peu voire pas réceptifs à la signalisation en place. Ainsi, les multiples panneaux indiquant le danger soit à l'approche des virages, soit au niveau des intersections n'amènent pas à une modification systématique du comportement et de la conduite.

⇒ Sinon, la RN 1, en traversée de « Maison Neuve » et du « Poirier Rouget » (Lieux – dits), supporte des pratiques, assimilables à un modèle urbain (stationnement, traversée piétonne...).

Les feux tricolores sur cette section sont, donc, les premiers rencontrés que l'on vienne du nord ou du sud et constituent à l'heure actuelle une rupture depuis de nombreux kilomètres.

Il convient de noter que les prévisions de trafic, dans le cadre du prolongement, de l'Autoroute A 16 entre l'Isle Adam et le Francilienne donnent à l'horizon 2028 un flux résiduel de l'ordre de 8 000 à 17 000 véhicules / jour selon les secteurs (CF 3-analyse des conditions de déplacement).

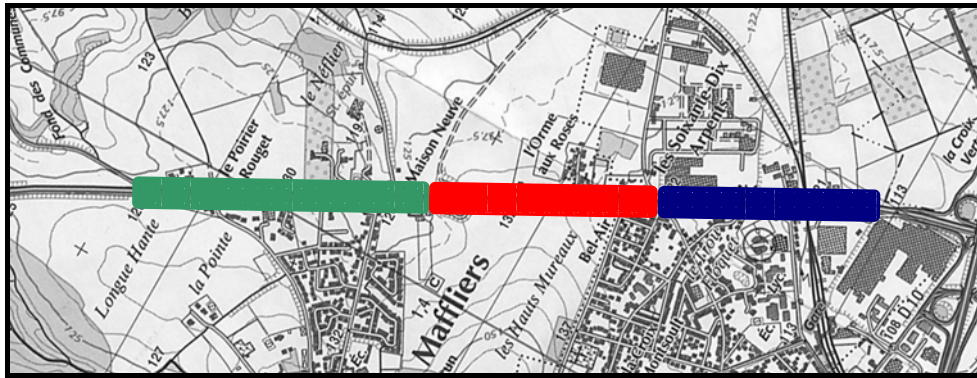
3. ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE.

Ce chapitre a pour objectif de mettre en évidence la perception qu'a l'utilisateur de la route, et de comprendre les dysfonctionnements à l'origine de situations accidentogènes et d'appréhender le fonctionnement du linéaire considéré.

3.1. DECOUPAGE SEQUENTIELLE.

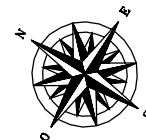
La RN 1, longue de 2.625 Km, a été découpée en 3 séquences qui présentent des spécificités propres (du Nord au sud) tant sur les plans techniques, morphologiques que fonctionnelles :

- Séquence 1 : une zone urbanisée mais dépourvue d'évènements marquants,
- Séquence 2 : un linéaire de rase campagne, bordée par quelques habitations,
- Séquence 3 : une section, caractéristique d'une liaison interurbaine.



SOURCE : © IGN - scan 25

ECHELLE : 1 / 25 000^{ème}



<u>LEGENDE :</u>	
	Séquence 1
	Séquence 2
	Séquence 3

3.2. SEQUENCE 1.

3.2.1. ENVIRONNEMENTS TRAVERSES.

Cette séquence s'étend du futur échangeur avec l'autoroute A16 et la RD 78 jusqu'au panneau de sortie du lieu dit « Maison Neuve », soit une zone de 1 000 mètres.



La traversée des lieux-dits « Le Poirier Rouget » et « Maison Neuve » est caractérisée par un manque flagrant d'urbanité.

Ces hameaux se sont organisés autour de la voie, en préservant la fluidité du trafic, sans toutefois privilégier la pérennité de la vie locale.

Ainsi, cette perception diffuse du bâti participe au discrédit de la limitation de vitesse (70 Km / H).

De surcroît, l'ouverture du champ visuel est favorable à la pratique de vitesses élevées.

L'absence de transition entre la rase campagne et la zone agglomérée vient corroborer cette notion.

3.2.2. ANALYSE DE L'INFRASTRUCTURE.

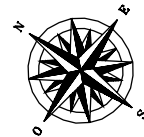
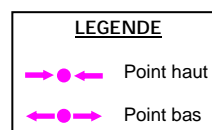
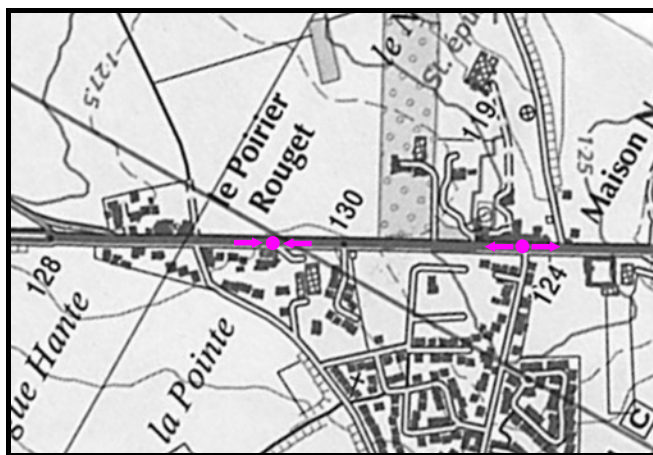
3.2.2.1. Le tracé en plan.

Le tracé en plan se révèle, strictement, rectiligne sur l'ensemble de la section considérée.

Cette configuration motive les comportements infractionnistes des usagers.

3.2.2.2. Le profil en long.

La topographie de la RN 1 oscille régulièrement et génère ainsi différents masques de visibilité pour les utilisateurs.



SOURCE : © IGN - scan 25

ECHELLE : 1 / 12 500^{ème}

3.2.2.3. Le profil en travers.

3.2.2.3.1. La chaussée.

L'axe est à 2 x 2 voies sur la totalité de la séquence et offre des conditions de circulation, globalement, confortables avec une largeur de chaussée toujours supérieure à 14.90 m.

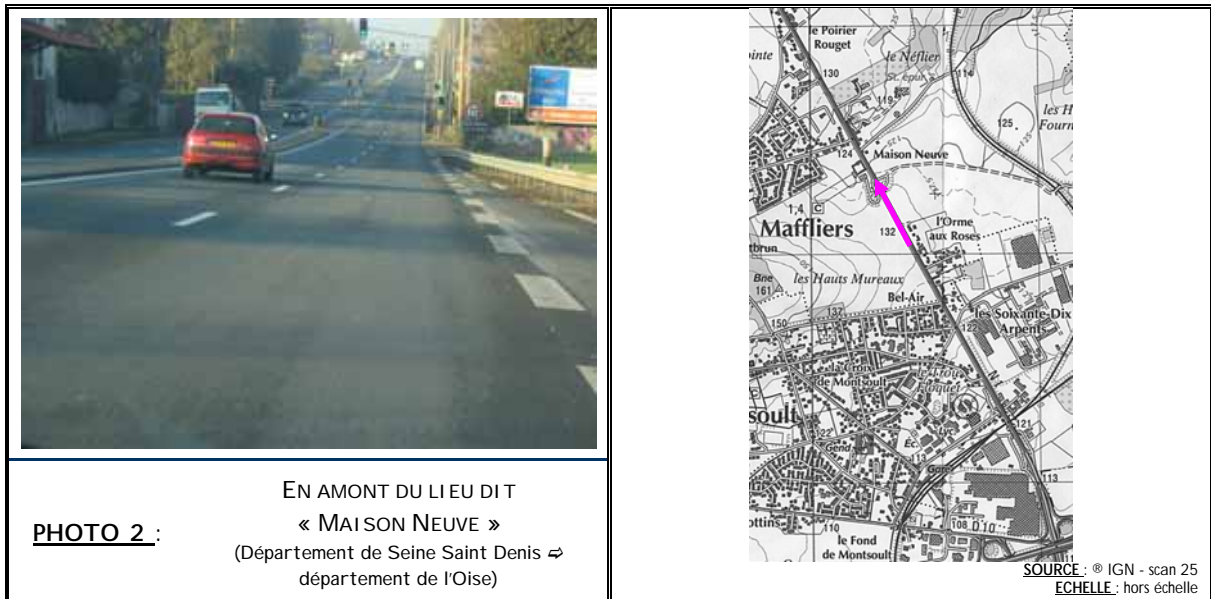
Force est de constater que la largeur roulable est réduite à environ 14.60m, par la présence d'un aménagement axial (peinture et / ou bordure).

Il est important de noter que pour des largeurs supérieures à 6 m, la largeur de chaussée a un important effet sur l'accroissement des vitesses, en traversée de petites agglomérations.

A une chaussée large correspond une accidentologie plus marquée du fait :

- ↪ d'une distance de traversée des piétons plus longue et donc temps d'exposition au risque plus important,
- ↪ des vitesses de circulation élevées ou hétérogènes du fait du confort offert en croisement pour les véhicules,

des possibilités de dépassement plus aisées, en particulier de véhicules à l'arrêt ou en stationnement avant des zones de traversées piétonnes.



3.2.2.3.2 Les circulations douces.

Globalement, la largeur des cheminements piétons est conforme au guide C.E.R.T.U, soit une largeur de trottoir toujours supérieur à 1m40 afin d'assurer le déplacement des **Personnes à Mobilité Réduite**.

Cependant, cette « pseudo » liaison douce se révèle peu attractive pour les modes doux en raison de la nature de ces composantes (grave, accotement enherbé : surface non roulante...).



Force est de constater que la pérennité de la zone de sécurité est assurée, par la présence de glissières de sécurité, sur l'accotement Nord.

Bien que sécuritaire, cette disposition n'est pas compatible avec un modèle urbain.

Dans un autre registre, nous pouvons noter que les bordures de trottoirs ne disposent pas de ressauts admissibles pour le cheminement des **Personnes à Mobilité Réduite**.

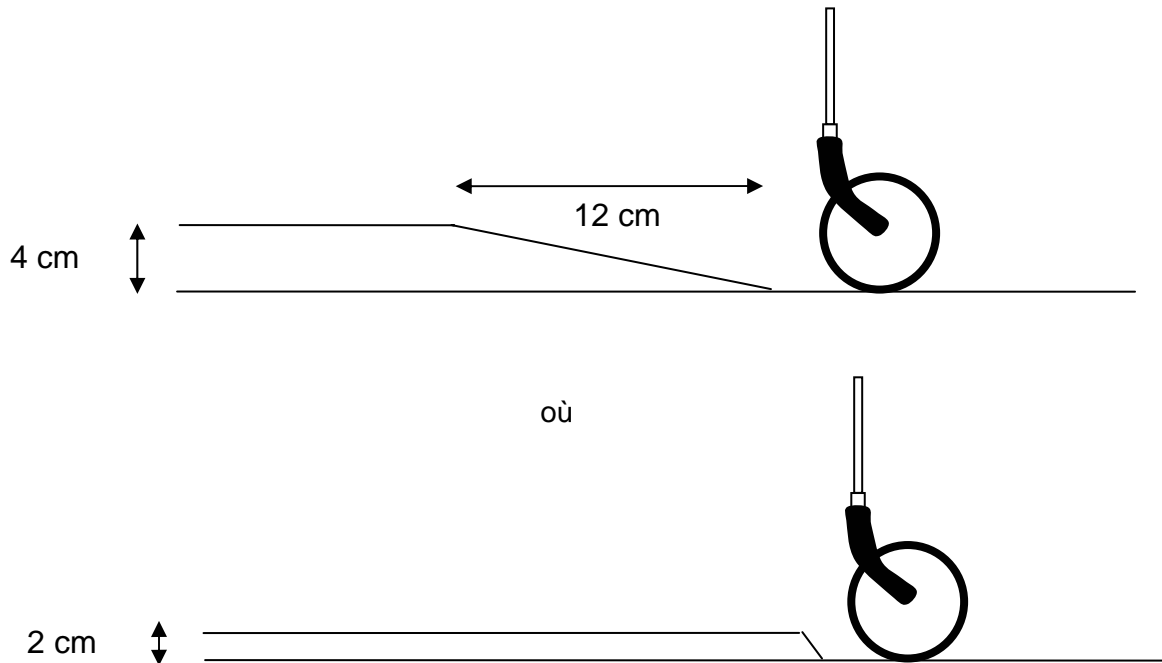


PHOTO 5 :

PAS DE RESSAUT ADMISSIBLE POUR
LES P.M.R
(Département de l'Oise ⇄
département de Seine Saint Denis)

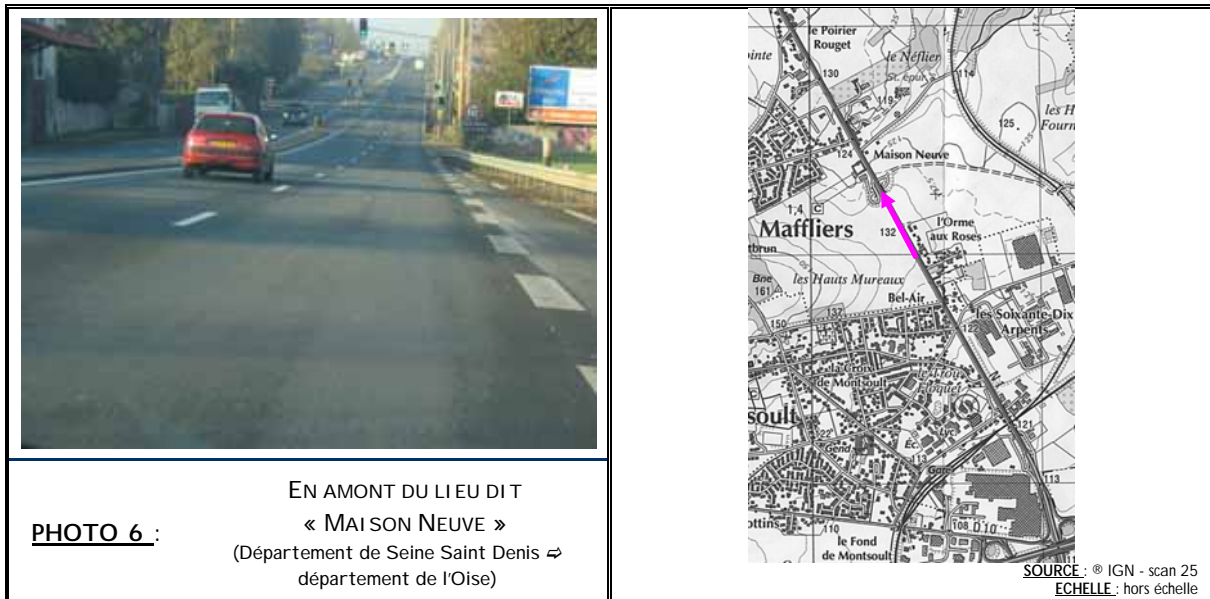


SOURCE : © IGN - scan 25
ECHELLE : hors échelle

3.2.2.4. Lisibilité.

Les entrées / sorties des lieux-dits « Le Poirier Rouget » et « Maison – Neuve » n'imposent pas un message clair et frappant de la modification d'environnement et engendrent une adaptation des comportements trop tardive.

Il est important de délimiter ce qui est route de rase campagne de ce qui est voie interurbaine, associée à une urbanisation peu dense. Ce processus exige des mesures d'accompagnement en termes de traitement de la voirie, des accès, des abords ... la RN1 devenant alors une voirie urbaine.



3.2.2.5. Le stationnement.

L'examen in – situ confirme que le stationnement hors chaussée (infractionniste voir même licite) détériore les conditions de sécurité des usagers vulnérables, par une rupture de la continuité du cheminement.

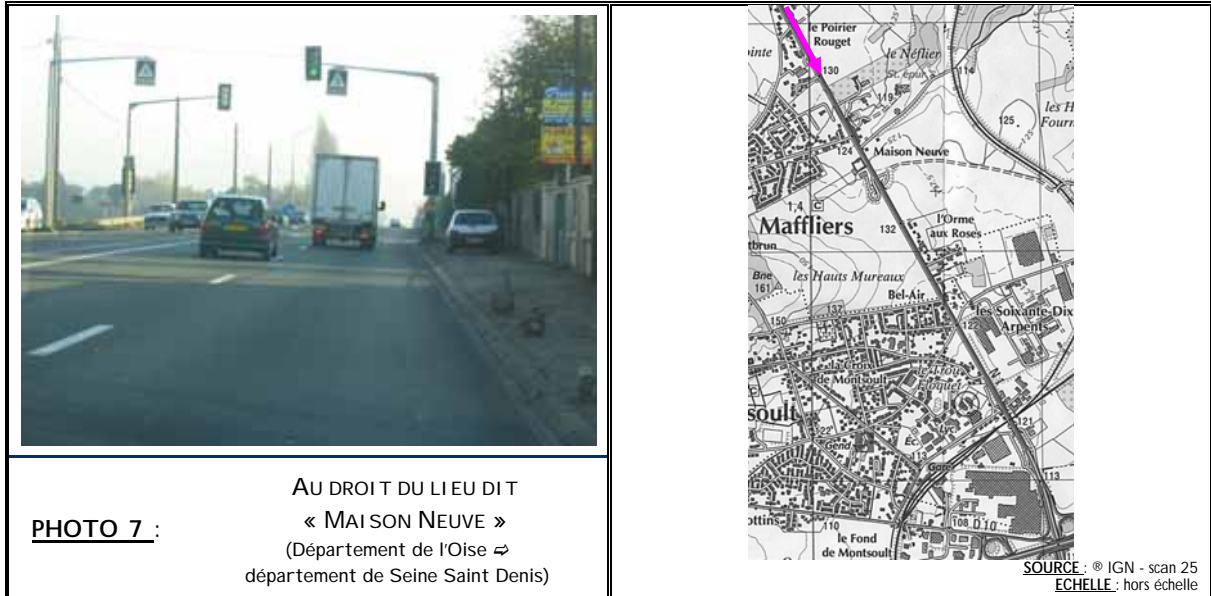
3.2.2.6. La signalisation horizontale.

Une bande neutralisée (peinture où bordurée) vient réduire la largeur roulable et réduire le champ visuel de l'utilisateur afin d'obtenir des vitesses compatibles avec les usages et fonctions de la voie.

Par une modulation de type T1, la signalisation horizontale offre aux usagers une possibilité de dépassement sur l'ensemble de la section considérée.

Sinon, l'offre de traversées piétonnes n'est pas pléthorique sur la section considérée.

Ainsi, il conviendra de placer les passages piétons en adéquation avec la demande. En tout état de cause, il est recommandé d'offrir aux usagers vulnérables, au moins, 1 passage tous les 50m.



3.2.2.7. La signalisation verticale.

L'évaluation de la signalisation d'un réseau doit en priorité porter sur la vérification du respect des principes essentiels de visibilité, lisibilité et de crédibilité.

Il est important de noter que la signalisation verticale attribuée à la RN 1 un caractère prioritaire, via un panneau AB6 (*Indication du caractère prioritaire d'une route*).

Par une dissymétrie des panneaux, l'utilisateur n'est pas soumis à la même limitation de vitesse en fonction de son sens de circulation. Cette configuration est rigoureusement interdite par le code de la route.

3.2.2.8. L'éclairage public.

La RN 1 est éclairée, sur le linéaire étudié, par des candélabres unilatéraux, placés à l'Est de la voie.

3.2.2.9. L'état de la chaussée.

Les quelques fissurations (longitudinales et transversales) témoignent d'un problème structurel de la chaussée.



FISSURATIONS

PHOTO 8 :

(Département de Seine Saint Denis ⇄
département de l'Oise)



SOURCE : © IGN - scan 25
ECHELLE : hors échelle

3.3. SEQUENCE 2.

3.3.1. ENVIRONNEMENTS TRAVERSES.

La séquence 3, longue de 710 m, prend son origine aux panneaux d'entrée / sortie (E31) du lieu dit « Maison – Neuve » pour s'achever au voisinage du carrefour formé par la rue des Clottins, la rue Montmorency, la rue de Belloy et la RN 1.



Cette séquence est partagée entre la traversée du hameau de l'Orme aux Roses au sud et des zones agricoles au Nord avec toutefois une particularité commune : des champs cultivés au sud Ouest de la voie.

❶ un linéaire de rase campagne.

Cette section, à forte connotation routière (bretelle d'accès...), est dépourvue de tout élément urbain marquant.

L'ouverture du paysage et l'absence totale de vie locale sont, autant, d'éléments qui expliquent de nombreux comportements illicites.

Ainsi, il existe une forte dichotomie entre la prescription de vitesse et le milieu traversé.

❷ La traversée de « L'Orme aux Roses ».

Cette zone agglomérée (430 m) manque d'éléments urbains pour crédibiliser sa limitation de vitesse restrictive à 70 Km / H.

En effet, cette section se compose d'un bâti très clairsemé à l'Est et d'une absence total de trottoirs, coté Ouest.

De surcroît, ce lieu-dit ne dispose pas d'une zone de transition franche entre le milieu de rase campagne et le milieu plus urbain.

La encore, le lieu-dit « L'Orme aux Roses » n'a pas intégré la RN 1 dans son processus d'urbanisation.

3.3.2. ANALYSE DE L'INFRASTRUCTURE.

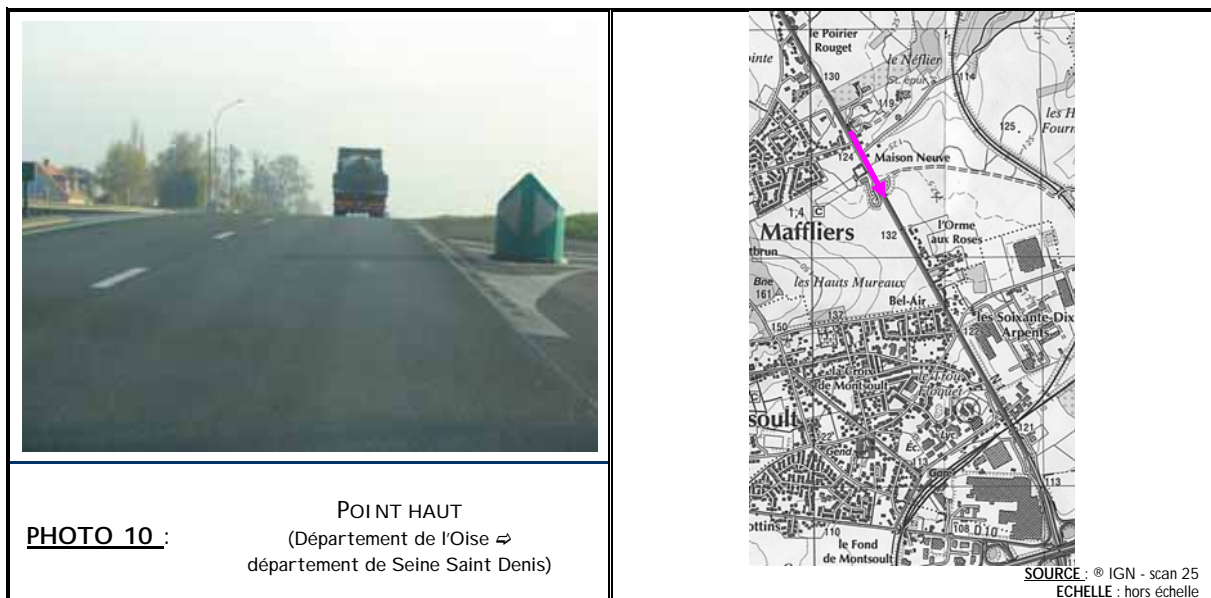
3.3.2.1. Le tracé en plan.

A l'image de la séquence 1, le tracé en plan se révèle, strictement, rectiligne sur l'ensemble de la section considérée.

3.3.2.2. Le profil en long.

A l'opposé, le profil en long se révèle chahuté avec la présence d'un point à proximité de l'échangeur avec une voirie communale.

Cette topographie défavorable génère quelques pertes ponctuelles de visibilité.



3.3.2.3. Le profil en travers.

3.3.2.3.1. La chaussée.

L'axe est à 2 x 2 voies sur la totalité de la séquence et offre des conditions de circulation, globalement, confortables avec une largeur de chaussée toujours supérieure à 14.20 m.

Par un marquage axial, la largeur roulable est réduite à 14.10 m, en traversée du lieu – dit « L'Orme aux Roses ».

Un modèle urbain n'est pas compatible avec une largeur de voie excédant 6m. En effet, une optimisation de la géométrie de la voirie (augmentation de la largeur de chaussée...) contribue, indirectement, à une augmentation des vitesses.



PHOTO 11 :

AU NIVEAU DU HAMEAU DE
« L'ORME AUX ROSES »
(Département de Seine Saint Denis ↔
département de l'Oise)



SOURCE : © IGN - scan 25
ECHELLE : hors échelle

3.3.2.3.2 Les circulations douces.

La qualité et la stabilité des abords proscrivent toute pratique de déplacements doux.

En effet, à l'instar de la séquence 1, la RN 1 n'offre pas aux usagers vulnérables un cheminement continu, sécurisé et attractif sur la section considérée.

De surcroît, la présence de stationnements illicites détériore la sécurité des usagers vulnérables.



PHOTO 12 :

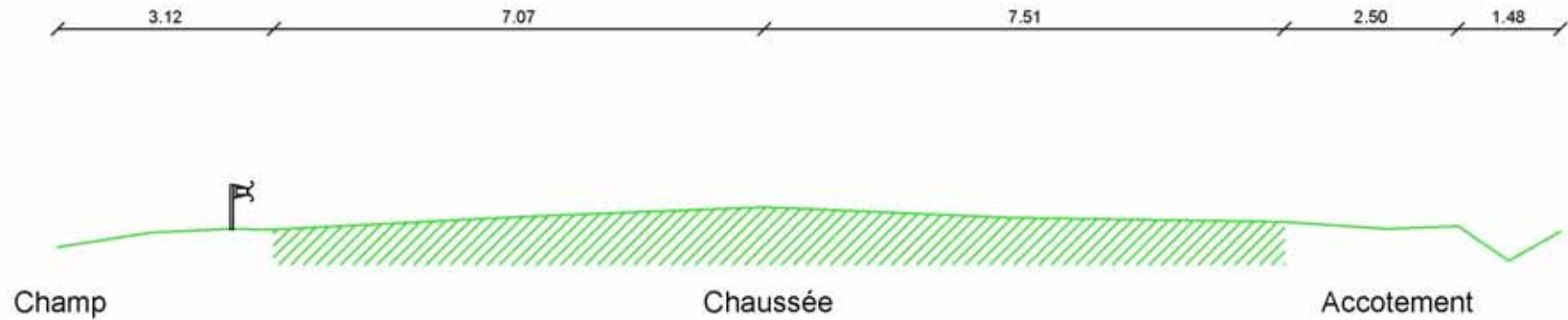
AU NIVEAU DU LIEU DIT
« L'ORME AUX ROSES »
(Département de Seine Saint Denis ↔
département de l'Oise)



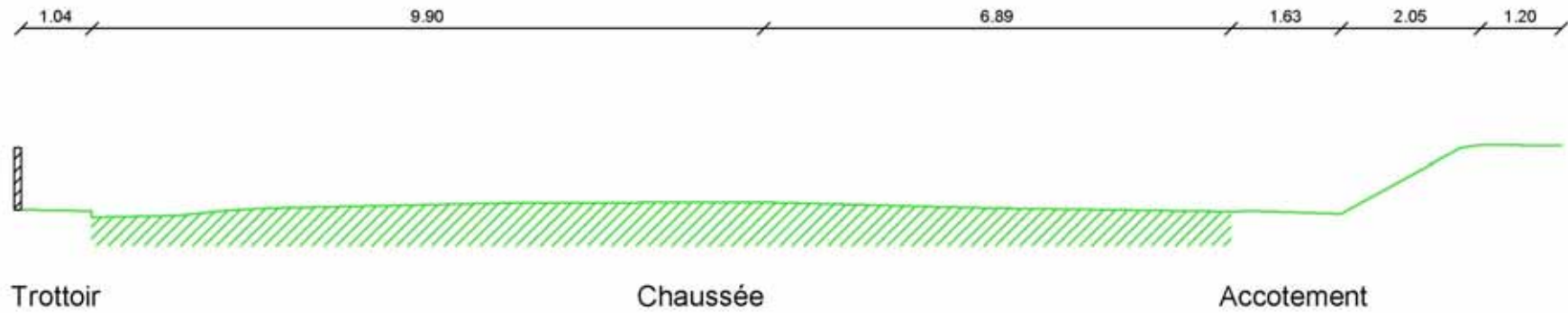
PHOTO 13 :

AU NIVEAU DU LIEU DIT
« L'ORME AUX ROSES »
(Département de l'Oise ↔
département de Seine Saint Denis)

BOJ/ •• | •••



BOJ/ •○ | •○•



3.3.2.4. Lisibilité.

Les caractéristiques morphologiques de la séquence 2 sont contraires au milieu où se trouve l'usager. En effet, l'emprise conséquente, le manque de vie locale et la perspective rectiligne de la voie ne « collent » pas à un hameau.

Ainsi, ces paramètres ont de fortes chances d'être ignorés dans le système de traitement des informations.

En conclusion, il existe une forte dichotomie entre la notion de lieu-dit et le milieu rencontré.

3.3.2.5. Le stationnement.

Le déséquilibre existant entre la demande de stationnement et l'offre génère de nombreuses situations conflictuelles entre les usagers de la RN 1 :

- ↪ Piétons / automobilistes : stationnements infractionnistes sur les trottoirs,
- ↪ Riverains / automobilistes : masques de visibilité et insécurité potentielle lors de l'insertion dans le flux.

3.3.2.6. La signalisation horizontale.

Une bande neutralisée en peinture vient réduire la largeur roulable, en traversée du hameau suscitée.



PHOTO 14 :

EN AMONT DU HAMEAU DE
« L'ORME AUX ROSES »
(Département de Seine Saint Denis ↔
département de l'Oise)



SOURCE : © IGN - scan 25
ECHELLE : hors échelle

La RN 1 assure une fonction principale de circulation tout en ayant une volonté d'interaction avec la vie locale (piétons, stationnement...). Aussi et afin de trouver un équilibre entre ces 2 tendances, il convient :

- ❶ d'éviter tout marquage, à forte connotation routière,
- ❷ De limiter, autant que possible, le marquage de rive.

Il convient de préciser que la séquence 2 n'offre pas de possibilité de traversées piétonnes sur l'ensemble du linéaire considéré.

D'ailleurs, la morphologie actuelle de la voie ne permet pas d'offrir un basculement sécurisé.

3.3.2.7. La signalisation verticale.

La signalisation verticale attribuée à la RN 1 un caractère prioritaire, via le panneau AB6 (*Indication du caractère prioritaire d'une route*).

Les usagers, en transit sur la section considérée, prélèvent de la signalisation les informations suivantes :

- ⊙ La présence d'un hameau « L'Orme aux Roses », via des panneaux E 31,
- ⊙ Une limitation de vitesse à 70 Km / h, via un panneau B14,
- ⊙ Une interdiction de stationnement pour les poids lourds, via un panneau B6a1.

Contrairement aux recommandations en vigueur, la traversée du hameau « L'Orme aux Roses » n'est pas signalée par des panneaux E 31, dans le sens province vers Paris.

3.3.2.8. L'éclairage public.

La RN 1 supporte un éclairage public unilatéral (Côté Est).

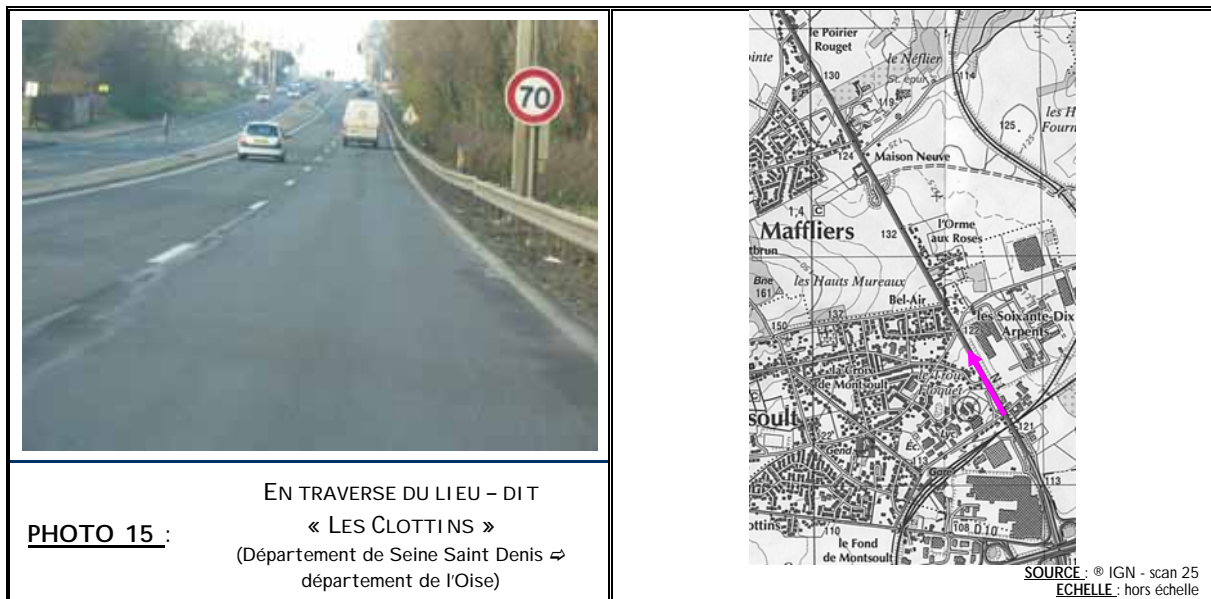
3.3.2.9. L'état de la chaussée.

La circulation des poids lourds (5.2 %) n'a pas impacté l'état de la RN 1.

3.4. SEQUENCE 3.

3.4.1. ENVIRONNEMENTS TRAVERSES.

Les 915 m, compris entre le carrefour formé par la rue des Clottins, la rue Montmorency, la rue de Belloy et la RN 1 et le giratoire projeté entre la RN 1 et la RN 104 constituent le linéaire de la séquence 3.



L'utilisateur perçoit un environnement à vocation routière, dénué de toute connotation urbaine (stationnement longitudinal, cheminement piéton...). Ainsi, il existe une forte dichotomie entre la prescription de vitesse (70 Km / H) et le milieu traversé.

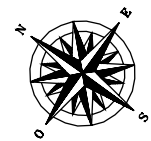
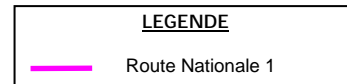
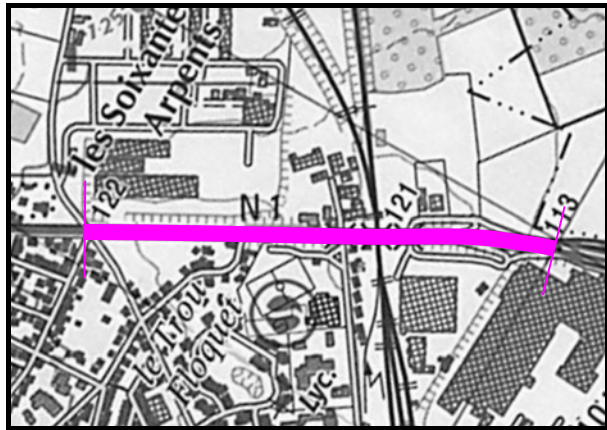
De plus, la largeur de la chaussée n'apparaît pas comme un élément contraignant incitant à une réduction des vitesses.

Les entrées du hameau « Les Clottins » apparaissent davantage comme une transition entre le milieu de rase - campagne et le milieu urbain, que comme une section à vocation urbaine.

3.4.2. ANALYSE DE L'INFRASTRUCTURE.

3.4.2.1. Le tracé en plan.

Le tracé en plan de la séquence 3 s'articule comme suit :

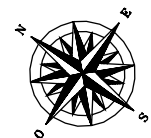
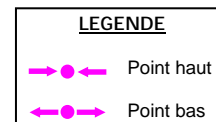


SOURCE : © IGN - scan 25

ECHELLE : 1 / 12 500^{ème}

3.4.2.2. Le profil en long.

Les oscillations de la topographie du terrain génèrent quelques masques de visibilité.



SOURCE : © IGN - scan 25

ECHELLE : 1 / 12 500^{ème}

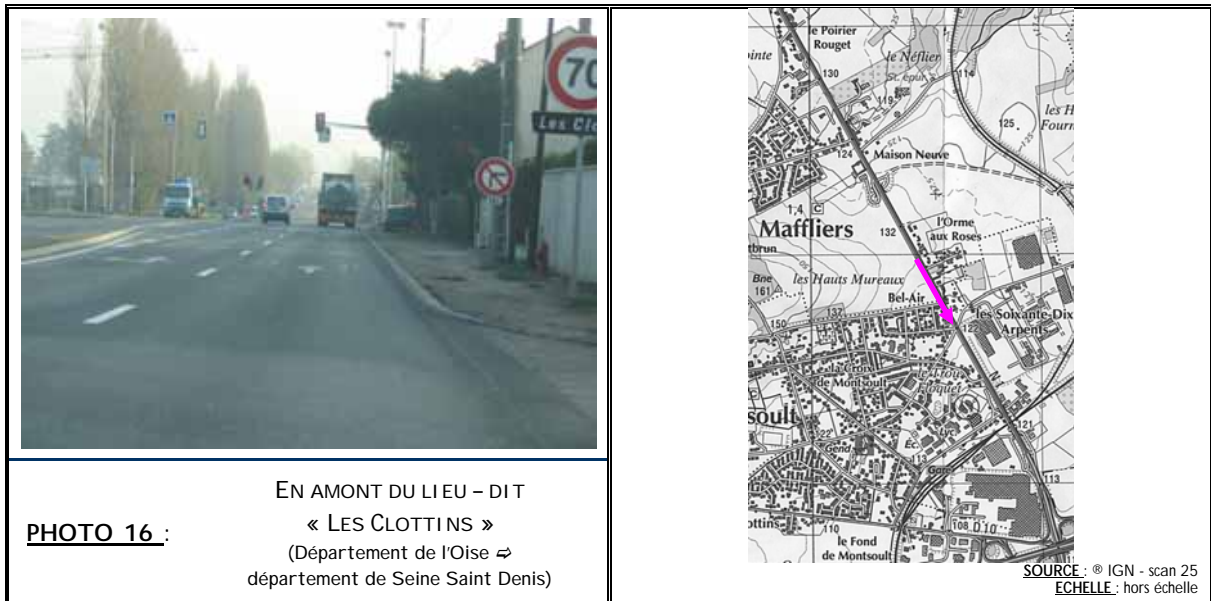
3.4.2.3. Le profil en travers.

3.4.2.3.1. La chaussée.

L'axe est à 2 x 2 voies sur la totalité de la séquence et offre des conditions de circulation, globalement, confortables avec une largeur de chaussée toujours supérieure à 12.00 m.

Un marquage axial où une glissière de type « DBA » assure la séparation matérielle des 2 sens de circulation.

Les caractéristiques intrinsèques de la voie ne sont pas en adéquation avec le statut de hameau de la section considérée.



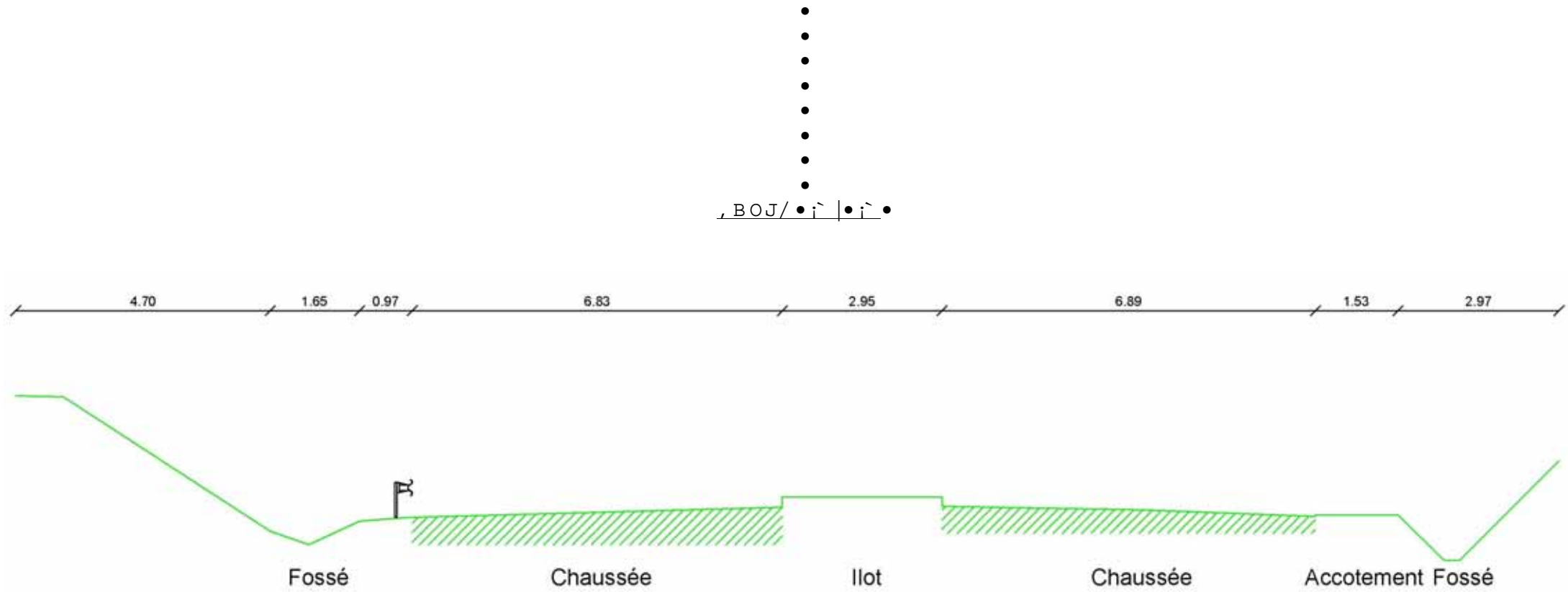
3.4.2.3.2 Les circulations douces.

Les caractéristiques techniques des abords restent très minimalistes avec des largeurs d'accotements revêtus n'excédant pas 1.40 m.

Cette configuration annihile toute pratique de cheminements doux sur la section considérée.



La proximité de la végétation en présence couplée aux dénivelés importants de part et d'autre de la RN 1 imposaient, la mise en place de glissières de sécurité.



3.4.2.4. Lisibilité.

Par l'ensemble de ses éléments constitutifs (profil en travers, manque de vie locale...), la séquence 3 ne délivre pas une image juste, facilement et rapidement compréhensible, de la nature de la voie et des mouvements probables ou possibles des autres usagers.

3.4.2.5. Le stationnement.

Forte heureusement, aucune pratique de stationnement n'a été recensée sur la section considérée.

3.4.2.6. La signalisation horizontale.

La signalisation horizontale est conforme à l'Instruction Ministérielle sur la Signalisation Routière.

3.4.2.7. La signalisation verticale.

La signalisation verticale attribuée à la RN 1 un caractère prioritaire, via le panneau AB6 (*Indication du caractère prioritaire d'une route*).

L'utilisateur prélève de la signalisation les informations suivantes ;

- ↳ une limitation de vitesse à 90, voir à 70 Km / H (panneaux B14),
- ↳ la présence d'une signalisation lumineuse tricolore (panneau A17),

Contrairement aux recommandations en vigueur, la traversée du hameau « Les Clottins » n'est pas signalée par des panneaux E 31, dans le sens Paris vers province.



PHOTO 19 :
EN TRAVERSE DU LIEU - DIT
« LES CLOTTINS »
(Département de Seine Saint Denis ⇔
département de l'Oise)



SOURCE : © IGN - scan 25
ECHELLE : hors échelle

3.4.2.8. L'éclairage public.

La RN 1 est éclairée, en traversée des Clottins, par des candélabres unilatéraux, placés à l'Est de la voie.

3.4.2.9. L'état de la chaussée.

Les quelques fissurations (longitudinales et transversales) témoignent d'un problème structurel de la chaussée.



FISSURATIONS

PHOTO 20 :

(Département de Seine Saint Denis ↔
département de l'Oise)



SOURCE : © IGN - scan 25
ECHELLE : hors échelle

4. BILAN ACCIDENTOLOGIQUE.

Le diagnostic sécurité a été réalisé par l'analyse des renseignements fournis par la CDES (Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité) du Val d'Oise sur la période 2000 – 2004.

4.1. DONNEES GENERALES.

4.1.1. QUELQUES DEFINITIONS – RAPPEL.

- ⇒ indemne : usager impliqué ne nécessitant aucune hospitalisation,
- ⇒ victime : usager impliqué non indemne,
- ⇒ accident corporel : accident ayant provoqué au moins une victime,
- ⇒ blessé hospitalisé : victime ayant été hospitalisée plus de 24 heures,
- ⇒ blessé non hospitalisé : victime ayant été hospitalisée moins de 24 heures,
- ⇒ tué : victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Le taux d'accident permet d'évaluer la sécurité primaire d'une infrastructure, c'est-à-dire le risque d'avoir un accident.

Ce critère peut être calculé, via la formule suivante :

$$\frac{A \times 10^8}{TMJA \times L \times 365 \times N \text{ans}}$$

avec :

- A : nombre d'accidents corporels sur la période étudiée,
- TMJA : trafic moyen journalier annuel
- L : longueur de la section en Km
- N ans : nombre d'années sur la période étudiée.

Par contre, l'indice de gravité est l'indicateur qui permet d'évaluer la sécurité secondaire d'une infrastructure, c'est-à-dire les conséquences des accidents qui s'y produisent.

Ainsi, ce paramètre s'exprime par l'expression :

$$\frac{\text{Nombre_accidents_mortels} + \text{Nombre_accidents_graves}}{\text{Nombre_accidents_corporels}}$$

Par opposition au taux de tués, qui explicite la part des accidents mortels, par rapport à l'échantillon initial.

$$\frac{\text{Nombre_accidents_mortels}}{\text{Nombre_accidents_corporels}}$$

4.1.2. REFERENCES.

La Val d'Oise a recensé pour l'année 2004 et sur l'ensemble du réseau, 1 367 accidents corporels ayant occasionné 60 tués et 1 736 blessés.
(Source Internet, Observatoire National de la Sécurité Routière – données générales)

Le taux de tués départemental s'élève à 4,4 tués pour 100 accidents corporels.

A l'échelle nationale, on retiendra que ce taux s'élève à 7.4 tués pour 100 accidents corporels.

Ainsi, le maillage routier départemental ne fait pas parti des axes dits "dangereux" à l'échelle nationale (taux de tués 95 < taux de tués en France).

Sinon, l'indice de gravité du département du Val d'Oise avoisine 23%.
(Source Internet – DDE 95 – année 2004).

La circulaire n°98-99 fournit des valeurs de référence quant au caractère accidentogène d'un axe, calculées pour différents profils en travers.

Pour la présente étude, ces valeurs sont les suivantes :

	2 X 2 VOIES
TAUX D'ACCIDENT	9,6 accidents pour 10 ⁸ véh / km
TAUX DE TUÉS	7.4 tués pour 100 accidents

4.2. DIAGNOSTIC DE LA SECTION CONSIDEREE.

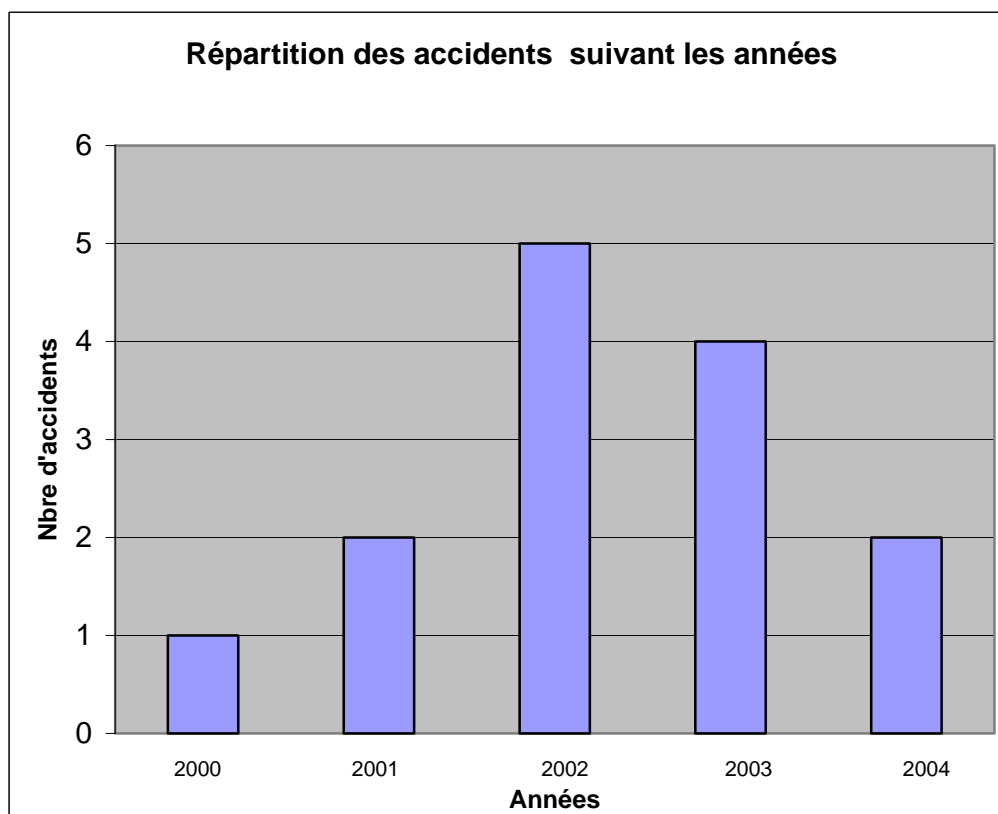
4.2.1. ACCIDENTOLOGIE GENERALE.

La section considérée se situe entre l'échangeur de la Croix Verte et la RD 78, c'est-à-dire du PR 10 + 700 au PR 13 + 400.

Entre 2000 et 2004, 15 accidents ont été recensés, occasionnant 26 victimes dont 2 tués, 6 blessés hospitalisés et 18 blessés non hospitalisés et répartis comme suit :

ANNÉES	NOMBRE D'ACCIDENTS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS
2000	1	0	0	1
2001	3	1	0	4
2002	5	0	4	2
2003	4	0	1	8
2004	2	1	1	3

NBN# >•	it•	...•	••	p•
---------	-----	------	----	----



4.2.2. LES INDICATEURS DE SECURITE.

Le caractère accidentogène général de l'axe est évalué ci-après :

Taux d'accidents : $\frac{15.10^8}{36600 \times 2,7 \times 365 \times 5} = 8,32 < 9,6$ (valeur relevée dans la circulaire)

Il apparaît, au vu de ce taux, que cette route nationale n'est pas particulièrement accidentogène en comparaison du taux national.

Indice de gravité : $\frac{7}{15} \times 100 = 46\% > 22\%$ (indice relevé pour le département en 2004).

La RN 1 se caractérise par un indice de gravité élevé. Cette expression atteste que les conséquences d'un accident corporel, de 2000 à 2004, sont, particulièrement, graves sur la section considérée.

Taux de tués : $\frac{2}{15} \times 100 = 13,33\% > 7,4\%$ (valeur relevée dans la circulaire)
> 4,4 % (indice relevé pour le département).

La encore, l'importance du taux de tués, par rapport à la référence nationale, confirme l'insécurité potentielle, régnant sur le linéaire étudié.

4.2.3. LES CONFLITS.

Les différents types de conflits observés sont explicités ci après, ainsi que les manœuvres précédant l'accident.

CONFLIT	NOMBRE D'ACCIDENTS	BILAN	MANŒUVRE PRÉCÉDANT L'ACCIDENT
VÉH SEUL	2	1 tué 1 blessé hospitalisé	Perte de contrôle du véhicule, le véhicule heurte une glissière
2 VÉHICULES	11	1 tué 5 blessés hospitalisés 11 blessés non hospitalisés	Collision par l'arrière 7 Collision par le côté 2 Collision frontale 1
+ DE 2 VÉHICULES	2	7 blessés non hospitalisés	Collision en chaîne

Il apparaît que sur 15 accidents recensés, 60 % sont des collisions par l'arrière. En outre, ils concernent essentiellement des véhicules légers.

L'analyse de la localisation des accidents montre que les accidents se produisent essentiellement dans la zone urbaine de Maffliers et Montsoul et à proximité de la RD 78. (cf synoptique de localisation joint).

