

# RD34 – COMMUNE DE GAINNEVILLE

Aménagement de deux écluses doubles temporaires

Conférence Technique Territoriale

30 septembre 2025

Étude réalisée pour le compte du

# SOMMAIRE

Contexte de l'étude

Objectifs de l'étude

Aménagements temporaires mis en œuvre

Méthodologie d'évaluation

Indicateurs vitesse

Observations des comportements

Synthèse



## CONTEXTE DE L'ÉTUDE

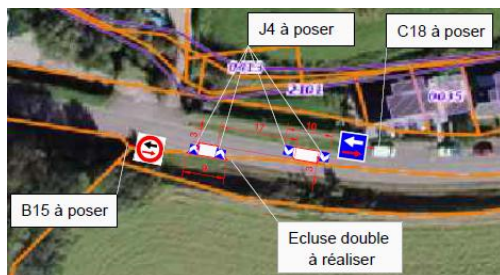
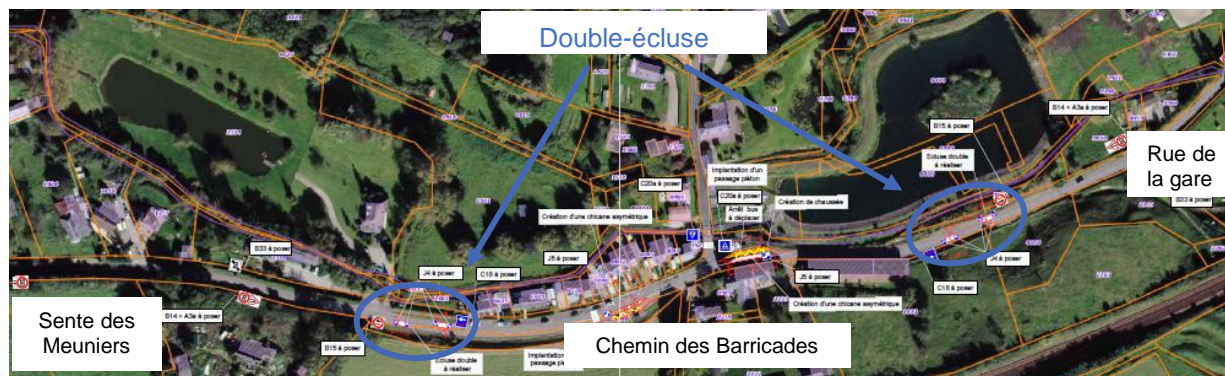
- Route départementale, vitesse maximale autorisée (VMA) de 80 km/h.
- Demande des élus de la commune d'une limitation de la vitesse à 50 km/h sur la RD34 et que des aménagements soient réalisés afin de sécuriser la traversée du hameau.
- Sentiment d'insécurité par les riverains et vitesse pratiquée ressentie comme élevée dans la traversée du hameau « La Vallée ».
- La section étudiée est hors agglomération : il n'est pas recommandé d'implanter ce type d'aménagement.
- Suite au courrier du maire de la commune de Gainneville : réunion du Collège Départemental de Sécurité Routière (CDSR). Pour améliorer la sécurité dans la traversée et favoriser le classement du hameau en agglomération, le Collège Départemental de Sécurité Routière a émis les propositions suivantes :
  - limiter provisoirement à 50 km/h la section de la RD34,
  - proposer des aménagements temporaires qui favorisent la baisse de vitesse dans cette section notamment au droit des arrêts de cars,
  - réaliser des mesures de vitesse dans le cadre d'une évaluation des aménagements temporaires mis en œuvre,
  - classer le hameau « La Vallée » en agglomération si l'expérimentation est concluante.

# OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

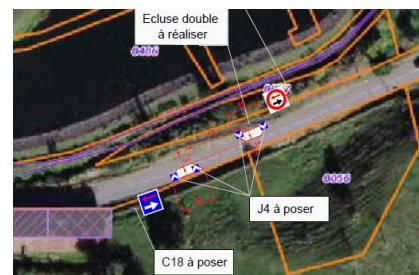
Suite à la visite du Collège Départemental de Sécurité Routière et à un audit de sécurité réalisé par un bureau d'études.

- Propositions d'aménagements étudiées par les services du Département en lien avec le Cerema permettant de retenir le type d'aménagement à mettre en œuvre puis à évaluer.
- Mise en place de deux écluses doubles temporaires en approche de la zone bâtie et donc, de ce fait, d'étendre la zone de projet préalablement définie. En effet, initialement, la demande portait sur la section comprise entre la sente des Meuniers et le chemin des Barricades mais elle a été prolongée jusqu'à la rue de la gare.
- Evaluer l'influence d'aménagements temporaires associés à une limitation de vitesse à 50 km/h sur l'accidentalité, les comportements et la sécurité des usagers et de proposer des améliorations éventuelles.

# AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES MIS EN ŒUVRE



*Ecluse côté ouest  
Source CD76*



*Ecluse côté est  
Source CD76*



*Sens ouest-est en entrée  
Source CD76*



*Ecluse temporaire côté ouest  
Source CD76*



*Sens est-ouest en entrée  
Source CD76*



*Ecluse temporaire côté est  
Source CD76*

# MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION

Evaluation de l'impact de l'aménagement sur les vitesses pratiquées par les usagers reposant sur des mesures bord de voie et embarquées.

## Plan d'instrumentation

- Suivi de l'accidentalité.
- Mesure des vitesses en bord de voie : 3 radars.
- Estimation des profils de vitesse réalisés à l'aide du Véhicule d'Analyse du Comportement des Conducteurs : suivi de véhicules.
- Observation du comportement des usagers dans les écluses : 2 caméras.



# MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION

## Divers aménagements étudiés en plusieurs phases

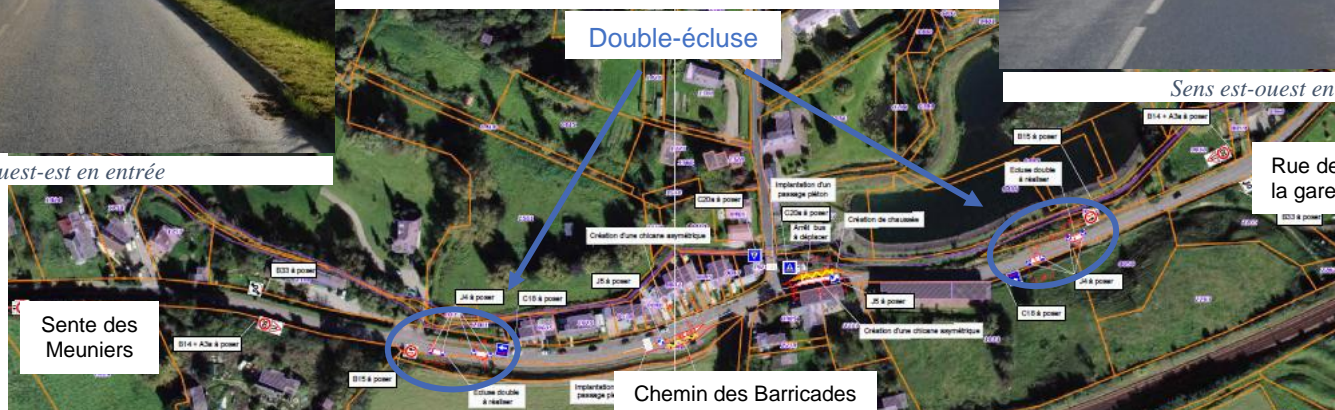
- État initial : aucun aménagement, VMA80.
- Avant aménagement : mise en œuvre d'une limitation à 50km/h.
- Après aménagement de deux doubles écluses temporaires (aménagement ressemblant à l'aménagement définitif (signalisation permanente et bordures provisoires).
- Après complément d'aménagement.



*Sens ouest-est en entrée*



*Sens est-ouest en entrée*



# INDICATEURS VITESSE

## Comparaison entre les phases

Tous véhicules	Phase avant	Phase intermédiaire Limitation à 50km/h	Phase après Limitation à 50km/h + écluses		Effet Limitation à 50 km/h	Effet écluses	Effet global
<b>Vers Harfleur</b>							
<b>Vmoy</b>	53 km/h	52 km/h	48 km/h		<b>-1 km/h</b>	<b>-3 km/h</b>	<b>-4 km/h</b>
<b>V85</b>	65 km/h	63 km/h	59 km/h		<b>-2 km/h</b>	<b>-4 km/h</b>	<b>-6 km/h</b>
<b>&gt; 50 km/h</b>	63%	59%	45%		-4 pp	-14 pp	-18 pp
<b>&gt; 60 km/h</b>	27%	22%	11%		-5 pp	-10 pp	-16 pp
<b>&gt; 70 km/h</b>	7%	5%	2%		-2 pp	-3 pp	-5 pp
<b>Vers Epretot</b>							
<b>Vmoy</b>	55 km/h	54 km/h	48 km/h		<b>-1 km/h</b>	<b>-6 km/h</b>	<b>-7 km/h</b>
<b>V85</b>	67 km/h	65 km/h	58 km/h		<b>-2 km/h</b>	<b>-6 km/h</b>	<b>-8 km/h</b>
<b>&gt; 50 km/h</b>	76%	78%	50%		+2 pp	-27 pp	-26 pp
<b>&gt; 60 km/h</b>	32%	28%	12%		-4 pp	-17 pp	-21 pp
<b>&gt; 70 km/h</b>	9%	7%	2%		-2 pp	-5 pp	-7 pp

→ La limitation à 50km/h sans aménagement a un effet limité sur la vitesse.

→ Baisse de 4 à 7 km/h de la vitesse moyenne et de 6 à 8 km/h de la V85 après mise en place des écluses associées à une VMA50.

### Définition des indicateurs

**Vmoy** : Vitesse moyenne

**V85** : Vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des usagers, en condition de circulation fluide (véhicules dits « libres »)

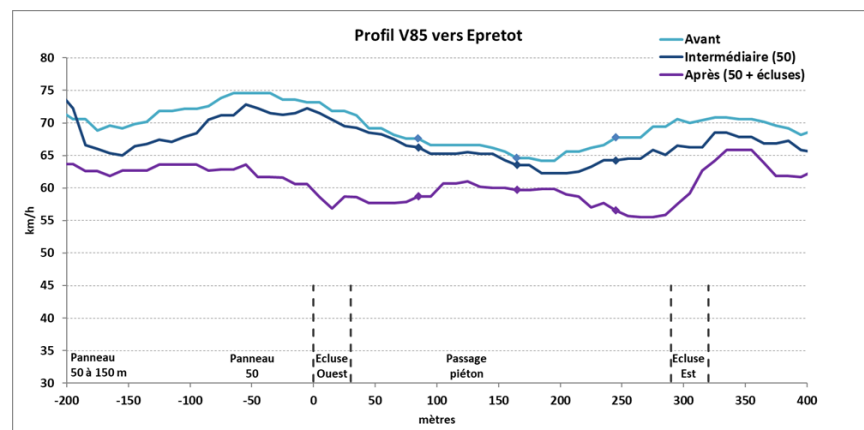
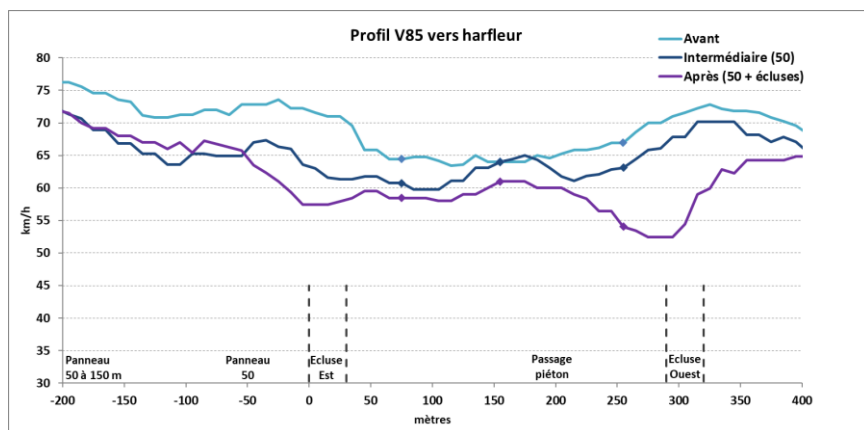
**VMA** : Vitesse Maximale Autorisée

pp : point de pourcentage

# INDICATEURS VITESSE

## Profils de vitesse

- Parallèlement aux mesures « bord de voie », réalisation de profils de vitesse enregistrés à l'aide d'un véhicule instrumenté. Les profils ont été « recalés » sur les valeurs des mesures radars.



- Les profils de vitesse illustrent la baisse relative des vitesses des véhicules dans la traversée du hameau suite à l'implantation des écluses.

# OBSERVATION DES COMPORTEMENTS

## Respect de l'aménagement (1<sup>ère</sup> évaluation)

- 5% des véhicules observés sont en interaction avec un/des véhicules arrivant en face (75 véhicules).

Interaction entre les usagers	
Usagers respectant la priorité	Usagers ne respectant pas la priorité
31%	69%

- Taux important de refus de priorité dans l'écluse côté Épretot.**

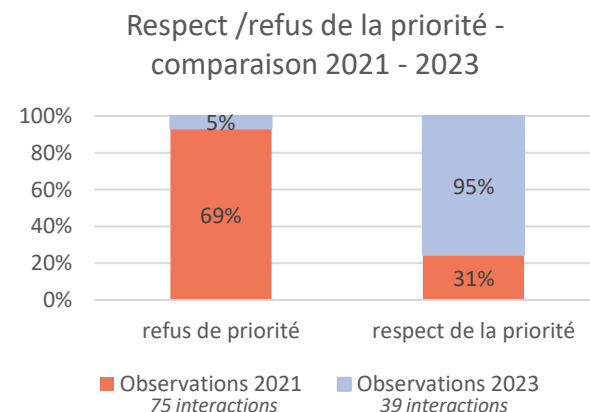
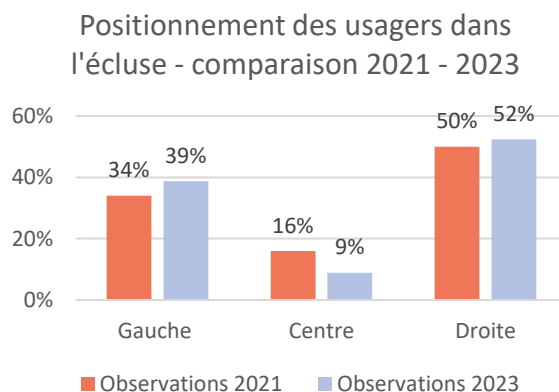
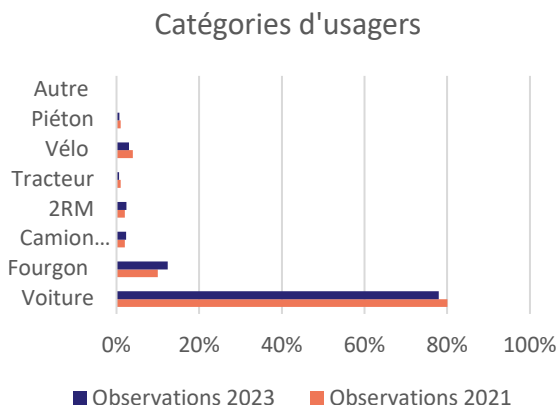
Dans le cadre d'une pérennisation des écluses et au regard des résultats de la première évaluation complétée d'un examen du site :

- Suggestions visant à améliorer la visibilité, la lisibilité des aménagements ainsi que la covisibilité :
  - Modification du stationnement à proximité immédiate d'une écluse.
  - Elagage de la végétation en accotement au niveau et à proximité de l'écluse.
  - Mise en place de bordures blanches afin de renforcer leur bonne perception de jour comme de nuit.
  - Mise en œuvre d'une ligne continue délimitant la nouvelle rive et d'un marquage de type « zébra » en amont des îlots des écluses.
- Suite à ces ajustements décision du Département de réaliser une évaluation complémentaire afin d'objectiver leurs impacts sur le comportement des usagers.

# OBSERVATION DES COMPORTEMENTS

## Écluse côté Épretot

- Comparaison avec l'évaluation de 2021
- Pour rappel, 4 jours d'observations.



- Une répartition des catégories d'utilisateurs similaire entre 2021 et 2023.
- Un positionnement des véhicules dans l'écluse assez semblable entre les deux périodes.
- **Une nette amélioration du respect de la priorité dans l'écluse** (bémol : échantillon des interactions assez faible).

# OBSERVATION DES COMPORTEMENTS

## Exemples de situations



# OBSERVATION DES COMPORTEMENTS

Point d'observation : arrêt de car situé au sud de la RD34

- Fréquentation de l'arrêt de car situé au sud de la RD34 très faible (20 piétons sur cinq jours d'observation).
- Majorité des piétons utilise le passage piétons pour aller vers l'arrêt de bus ou en venant de celui-ci.
- Observation de quelques configurations accidentogènes liées à un mauvais positionnement du passage piétons => car stationné sur son point d'arrêt se trouve sur le passage piétons obligeant le piéton à traverser devant le car ce qui occasionne des problèmes de visibilité.



Image extraite de la vidéo : passage piétons



Image extraite de la vidéo : traversée d'un piéton devant le car



Image extraite de la vidéo : traversée piétons gênés par la présence du car

# SYNTHÈSE

## Résultats de la 1<sup>ère</sup> évaluation (2021)

- La mise en œuvre des écluses entraîne une réduction des vitesses pratiquées de 6 à 8 km/h dans la traversée du hameau. On observe toutefois une reprise des vitesses entre les deux écluses.
- L'implantation des panneaux 50 km/h sans aménagement a un effet limité sur la vitesse.
- L'analyse des vidéos n'a pas mis de situations dangereuses en évidence.
- Les observations du comportement des usagers montrent une proportion importante de refus de priorité au niveau de l'écluse côté Epretot certainement liés à une mauvaise covisibilité entre les usagers et/ou à la perception tardive des aménagements par les conducteurs.

## Résultats de la 2<sup>ème</sup> évaluation (2023)

- On note une amélioration du respect de la priorité dans l'écluse côté Epretot entre les deux périodes d'observations (attention toutefois au faible nombre d'interactions).
- Les compléments d'aménagement réalisés en 2022 améliorent la perception des écluses sans pour autant impacter les vitesses pratiquées (stabilité entre 2021 et 2023).

2023-02-24 18:01:10

**Merci de votre attention**

**Équipe projet :**

Nathalie BERTIAUX, Azzedine CHABANI, Jérémy COURTOIS, Béatrice GROULT,  
Cyrille LE LEZ, Olivier MOISAN, Peggy SUBIRATS