



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

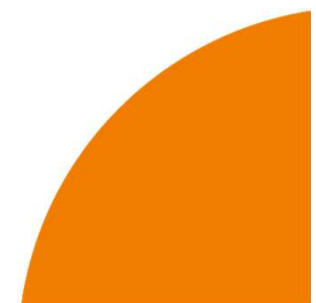


**Cerema**  
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

# ÉVALUATION DU FONCTIONNEMENT DES ACCOTEMENTS REVÊTUS AU DROIT DE TROIS INTERSECTIONS SITUÉES SUR LA RD6015



Accotements revêtus en France : principes et fonctionnement  
Webinaire - Vendredi 15 octobre 2021



# PLAN DE LA PRÉSENTATION

- Contexte et objectifs de l'étude
- Origine du projet
- Parti d'aménagement retenu pour la RD6015
- Évaluation du fonctionnement des accotements revêtus
- Illustrations de mouvements observés sur chaque intersection

# PRÉAMBULE : LA « BANDE MULTIFONCTIONNELLE »

## Définition de la « bande multifonctionnelle »

- *La désignation « accotement revêtu », que les gestionnaires de la route appellent aussi « bande multifonctionnelle », désigne une sur-largeur revêtue, adjacente à la chaussée.*

## Fonctions de la « bande multifonctionnelle »

### Fonctions de la « bande multifonctionnelle »

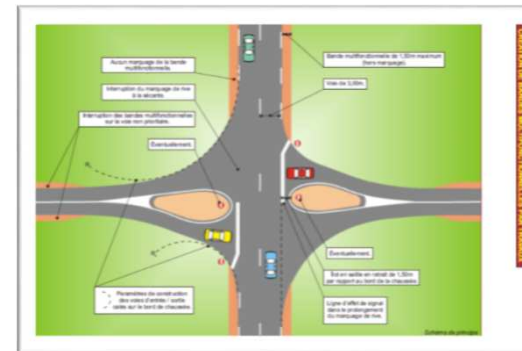
Elle peut permettre :

- la récupération ou le freinage des véhicules déviant de leur trajectoire normale ;
- l'évitement de véhicules en difficulté ou en dépassement, en facilitant les manœuvres d'urgence ou de déport latéral sur l'accotement ;
- l'évitement par la droite des véhicules en tourne-à-gauche ;
- la circulation des piétons, des cycles (cf. articles R412-34 et R431-9 du code de la route) ;
- la circulation par chevauchement des véhicules lents (engins agricoles, véhicules d'entretien et d'exploitation de la chaussée et de ses dépendances) ;
- l'arrêt d'un véhicule.

# LES « BANDES MULTIFONCTIONNELLES » EN INTERSECTION

## Positionnement de la ligne d'effet

- Elle doit être implantée de sorte que les véhicules à l'arrêt aient la meilleure visibilité possible du trafic de la chaussée prioritaire, sans gêner en aucune façon ce dernier
- Nous préconisons de positionner la ligne d'effet de signal dans le prolongement du marquage de rive, afin de ne pas dégrader la visibilité.
- Pour mémoire **des études françaises et étrangères montrent qu'un défaut de visibilité est un facteur prépondérant dans les accidents en intersections.**



# ÉVALUATION DU FONCTIONNEMENT DES « BANDES MULTIFONCTIONNELLES » AU DROIT DE TROIS INTERSECTIONS SITUÉES SUR LA RD6015

## Contexte et objectifs de l'étude

- Réalisée dans le cadre des travaux de requalification de la 1ère section de la RD6015 entre Barentin et Yvetot.
- Réalisée à la demande des Services Études et Travaux de Rouen et Exploitation Sécurité Routière de la Direction des Routes : **évaluation de l'influence de cet aménagement sur les comportements et la sécurité des usagers au droit des intersections compte-tenu de son caractère innovant.**
  - ✓ Réalisation de mesures de vitesse réparties sur la section courante de la RD6015.
  - ✓ Réalisation de vidéos pour observer le comportement des différents types d'usagers et le fonctionnement des « bandes multifonctionnelles » au droit de trois intersections situées sur la RD6015  
(RD6015/CR n°35 le Haut Pas, RD6015/VC Allée de la pépinière, RD6015/ Route de Runetot).
- Aménagement qui ne fait pas l'objet de recommandations techniques.

# ORIGINE DU PROJET

## Bilan du diagnostic de sécurité

- 3 voies avec créneaux de dépassement : forte accidentalité, vitesses élevées.
- Double fonction de l'axe : desserte locale et trafic de transit (malgré une offre autoroutière).
- Nuisances fortes ressenties par les riverains (bruit, insécurité...).
- Forte croissance des besoins en mobilité (mouvements pendulaires).
- Important trafic PL.
- Opportunité de report de trafic vers le réseau autoroutier (bouclage A29/A150).

## Les principales orientations

- Redonner une fonction de desserte locale.
- Réduire les nuisances pour les riverains.
- Apaiser les vitesses.
- Poursuivre la sécurisation de l'axe.
- Limiter le trafic de transit (VL et PL).

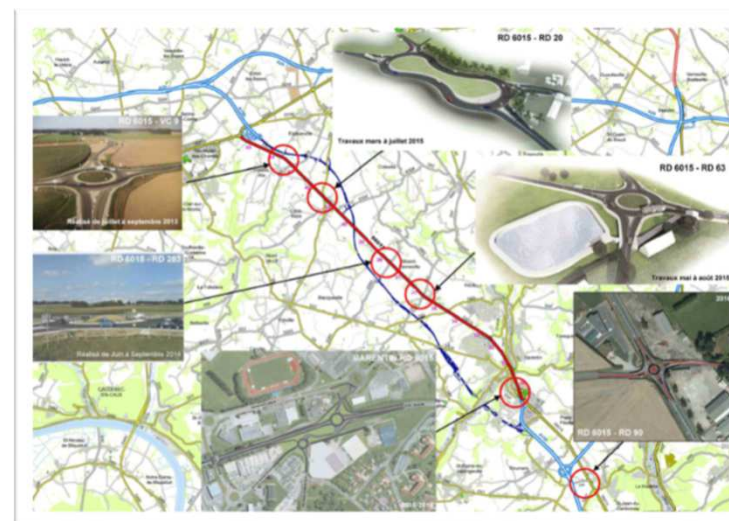
### ➤ Requalification de la RD6015



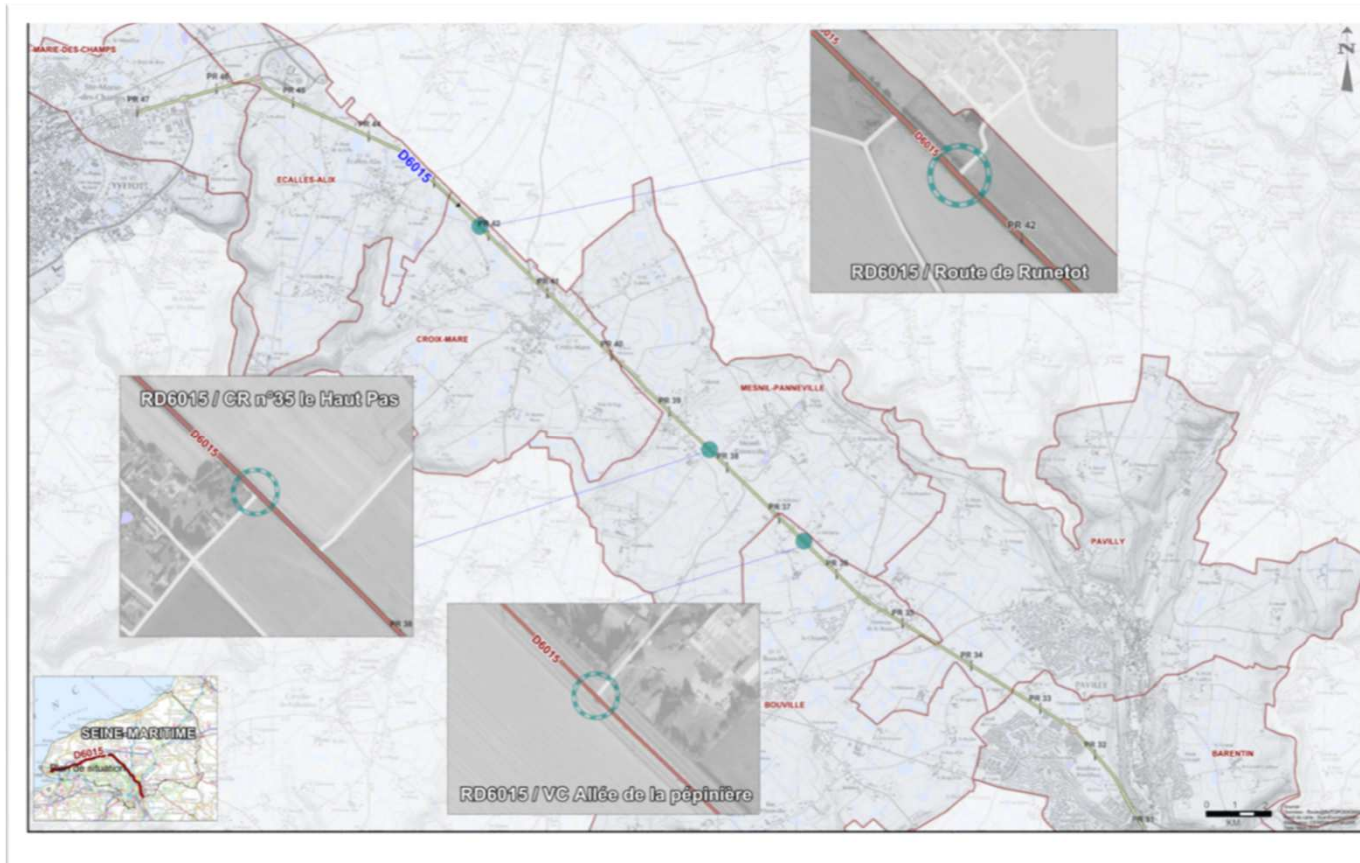
# PARTI D'AMÉNAGEMENT RETENU SUR LA RD6015

## Les principes généraux du projet :

- Modification du profil en travers : réduction de 3 voies avec créneaux de dépassement à 2 voies bidirectionnelles avec accotements revêtus dit « bandes multifonctionnelles » (chaussée de 6,50m et deux bandes dérasées de droite de 1,50m).
- Sécurisation des carrefours.
- Aménagement des traverses d'agglomération de Bouville et de Croix-Mare.



# ÉVALUATION DU FONCTIONNEMENT DES ACCOTEMENTS REVÊTUS AU DROIT DE TROIS INTERSECTIONS SITUÉES SUR LA RD6015





# ÉVALUATION DU FONCTIONNEMENT DES ACCOTEMENTS REVÊTUS DITS « BANDES MULTIFONCTIONNELLES »

## Mesures de vitesse

- 4 points de mesure répartis sur la section courante de la RD6015.
- Points situés en rase campagne hors agglomération où la VMA\* = 80km/h.



- V85\*\* = 86 km/h.
- Observatoire VMA 80 du Cerema pour la DSR : V85 = 92 km/h.

Globalement à l'échelle de la section considérée, les vitesses sont en adéquation avec l'infrastructure requalifiée (passage de 3 voies avec créneaux de dépassement à 2 voies avec « bandes multifonctionnelles »). Les usagers les plus rapides, caractérisés par la V85, se situent en général à des vitesses supérieures à la VMA. Toutefois, la RD6015 n'est pas un itinéraire où la vitesse est particulièrement élevée.

\* VMA : Vitesse Maximale Autorisée.

\*\* V85 : Vitesse au-dessus de laquelle circulent 15 % des usagers.

# OBSERVATIONS D'UTILISATION DES « BANDES MULTIFONCTIONNELLES » EN INTERSECTION

## Illustrations de mouvements observés sur chaque intersection

- Utilisation de la BMF en évitement par la droite de manœuvres de TAG.
- Utilisation de la BMF comme voie de tourne-à-droite ce qui crée un masque mobile à la visibilité.
- Masque à la visibilité lié à la présence d'un véhicule au niveau d'un arrêt de car dans l'intersection.
- VL en attente derrière un véhicule en TAG.
- Positionnement en retrait par rapport à la ligne d'effet.



# OBSERVATIONS D'UTILISATION DES « BANDES MULTIFONCTIONNELLES » EN INTERSECTION

## Illustrations de mouvements observés sur chaque intersection (suite)

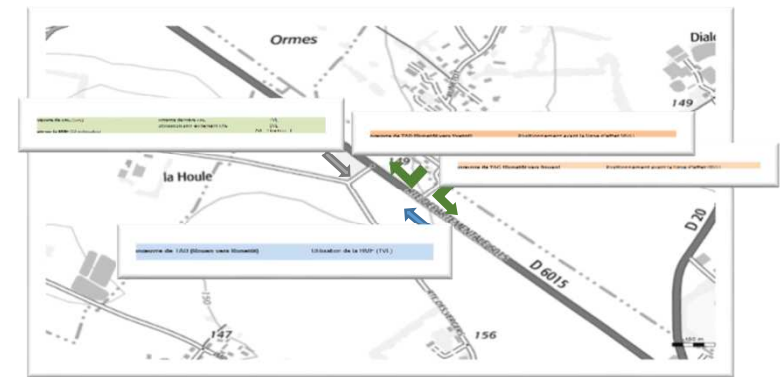
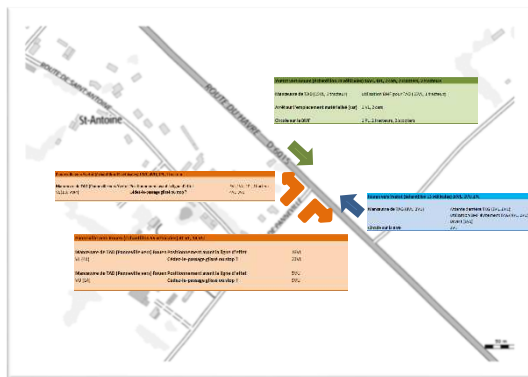
- Utilisation de la BMF par les deux-roues motorisés.
- Circulation par chevauchement des véhicules lents (engins agricoles, véhicules d'entretien et d'exploitation de la chaussée et de ses dépendances).
- Circulation sur la BMF afin de laisser passer un 2RM.
- Manœuvre de dépassement dangereuse : la BMF a permis l'évitement par la droite en autorisant une manœuvre d'urgence.
- Utilisation de la BMF par des piétons.
- Vélo circulant sur la BMF en sens inverse.



# UTILISATION DES « BANDES MULTIFONCTIONNELLES » EN INTERSECTION

## Mouvements observés et quantifiés sur chaque intersection

- Les manœuvres de tourne-à-droite pour emprunter la voie secondaire.
- Les manœuvres de tourne-à-gauche pour emprunter la voie secondaire.
  - Les véhicules qui suivent le véhicule tournant à gauche vers la voie secondaire attendent-ils derrière le véhicule ou empruntent-ils la BMF afin d'éviter le véhicule par la droite ?
- Le positionnement des véhicules sur la voie secondaire par rapport à la ligne d'effet de « stop » ou de « cédez-le-passage ».
- Comportements des véhicules agricoles.



## OBSERVATIONS D'UTILISATION DES « BANDES MULTIFONCTIONNELLES » – OPÉRATION DE FAUCHAGE (ENTRE BOUVILLE ET CROIX-MARE)

Lors d'une opération de fauchage la « bande multifonctionnelle » permet :

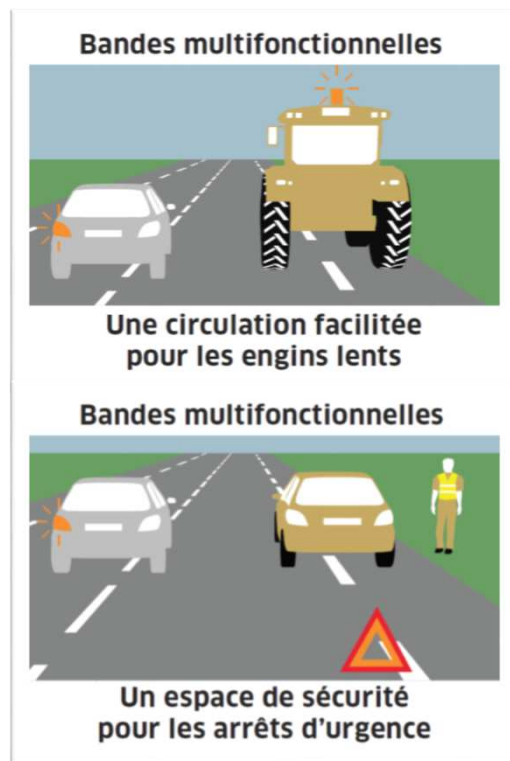
- de ne pas trop empiéter sur la voie de circulation,
- de faciliter les dépassements,
- de sécuriser les agents,
- de gagner du temps sur les manœuvres.





# PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DES « BANDES MULTIFONCTIONNELLES »

- Depuis la réalisation de ces observations, le Département de Seine-Maritime a implanté dans chaque sens de circulation des panneaux de communication sur les « bandes multifonctionnelles » (« panneaux mode d'emploi »).



# Merci de votre attention

## Contacts

Philippe CHAUVIN - [philippe.chauvin@seinemaritime.fr](mailto:philippe.chauvin@seinemaritime.fr)

Olivier MOISAN - [olivier.moisan@cerema.fr](mailto:olivier.moisan@cerema.fr)

Peggy SUBIRATS - [peggy.subirats@cerema.fr](mailto:peggy.subirats@cerema.fr)

## Equipe projet

Cerema : Azzédine CHABANI, David DOUCET, Olivier FLORIS, Béatrice GROULT, Olivier MOISAN, Peggy SUBIRATS