

# Bandes multifonctions sur les routes départementales de la Manche

***Les rendez-vous du CEREMA  
Webinaire***

***15 octobre 2021  
10h / 12h***

*Ivan LE CANN  
Département de la Manche  
Service Entretien et Sécurité des Routes  
[yvan.lecann@manche.fr](mailto:yvan.lecann@manche.fr)*

# Introduction

En 2011, les élus du CD50 ont affirmé leur volonté d'établir des programmes pluriannuels d'investissement visant à améliorer sensiblement la sécurité de notre réseau.

**→ Il a notamment été décidé d'engager un programme d'aménagement de bandes multifonctions sur les axes principaux**

# Mise à jour du programme

Le calcul (densité d'accidents), réalisé sur l'ensemble des barreaux départementaux à partir des données d'accidentologie 2009 / 2018, conduit à retenir les axes suivants comme prioritaires :

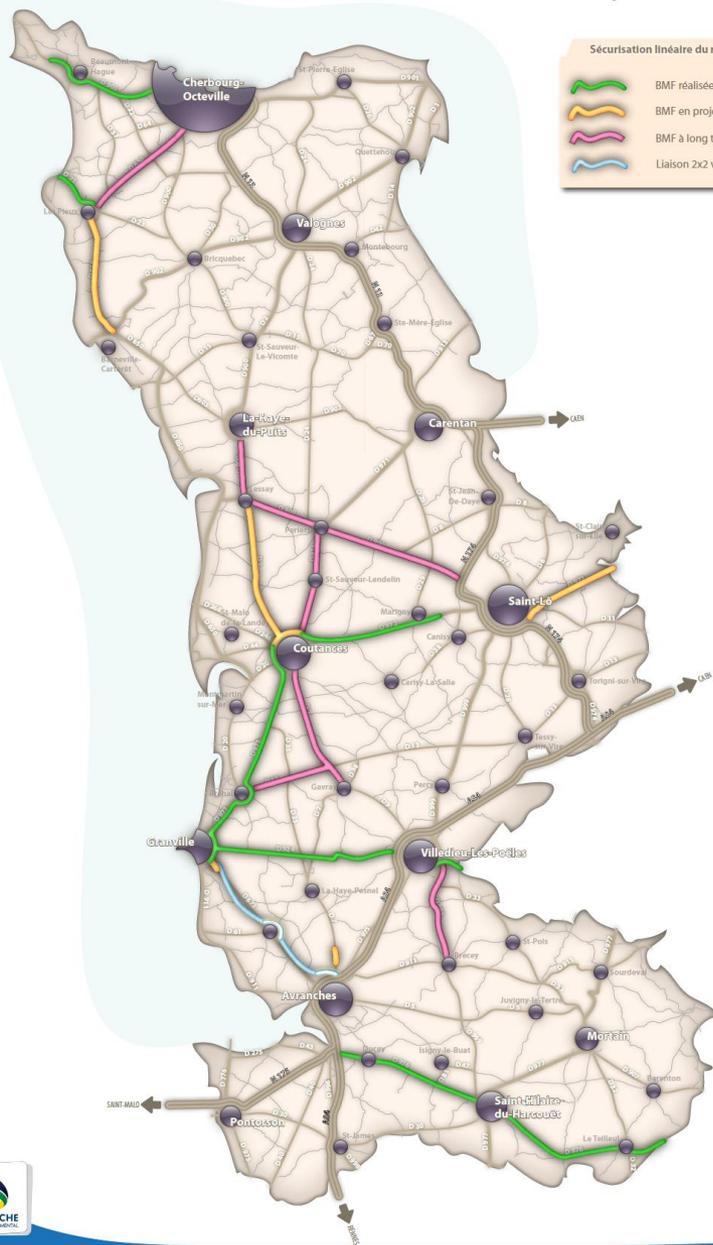
route	section	linéaire à équiper (en km)
RD 650	Cherbourg-en-Cotentin / Les Pieux (*)	11,33
RD 650	Les Pieux / Barneville-Carteret (*)	13,38
RD 2	Lessay / Coutances (*)	17,24
RD 971	Coutances / Périers	9,93
RD 7	Coutances / Gavray	15,86
RD 999	Brécey / Villedieu-les-Poêles	13,36
RD 900	Saint-Lô / Lessay	24,87
RD 13	Bréhal / Lengronne	10,40

(\*) Ces itinéraires étaient déjà identifiés comme prioritaires dans la délibération du 7 juin 2011 et n'ont pas encore à ce jour été aménagés.

# Développement et Aménagement du Territoire

## Carte des bandes multi-fonctions

Département de la MANCHE



## Sécurisation linéaire du réseau

- BMF réalisées
- BMF en projet (vote en 2011)
- BMF à long terme ?
- Liaison 2x2 voies

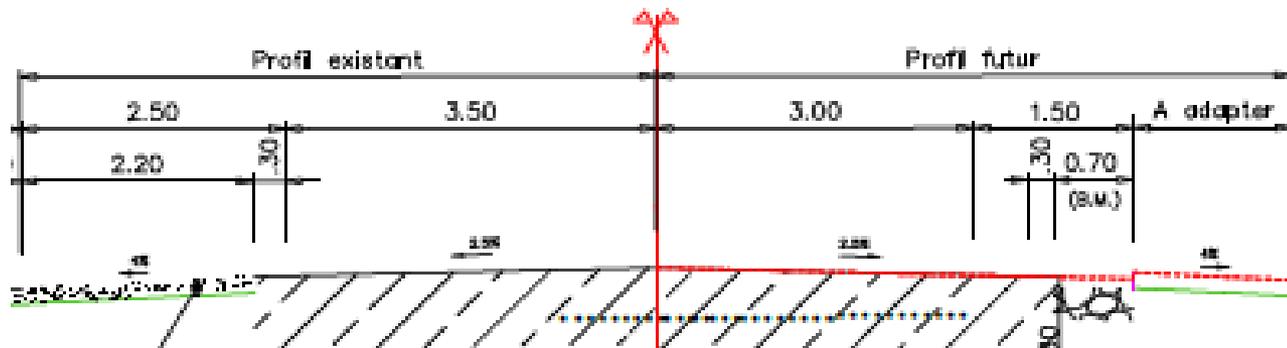
**Linéaire traité au 1<sup>er</sup> octobre : 95 km**



# Bandes multifonctions

## Le profil en travers

Chaussée de 6.00m avec bande multifonctionnelle sur chaussée de 7.00m existante



**NB : Marquage VNTP sonore en rive**

# Bandes multifonctions

## Le traitement des intersections



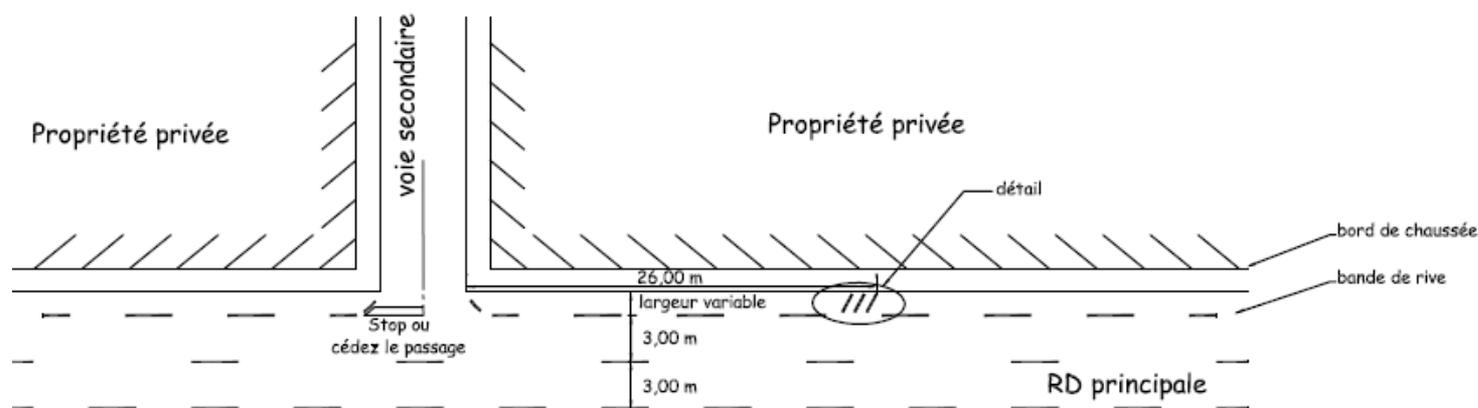
**Choix de positionner la ligne d'annonce du régime de priorité au droit du marquage de rive :**

- Une multitude d'intersections secondaires, d'accès agricoles et d'accès privés,
- La réduction de largeur des voies permet une avancée minimale de 0,5 m des débouchés  
→ gain de visibilité.

# Bandes multifonctions

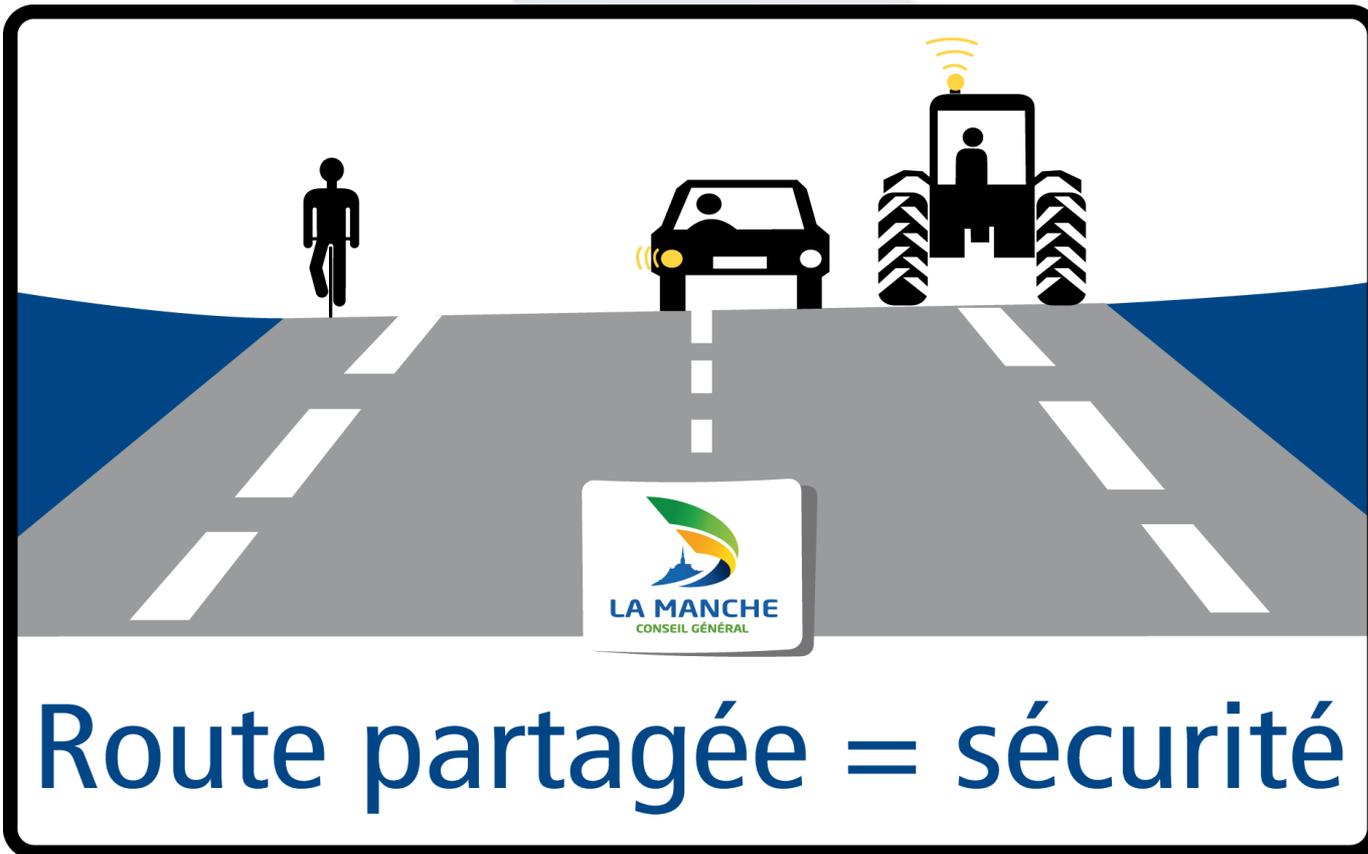
## Le marquage au niveau des intersections

### Schéma de principe Marquage carrefour avec bande multifonction



# Bandes multifonctions

## La signalisation



# Bandes multifonctions

## Cas de la RD23

La RD 23 constitue l'axe qui assure notamment la desserte de Dielette et surtout du Centre Nucléaire de Production d'Électricité de Flamanville



# Bandes multifonctions

## Cas de la RD23

**LINEAIRE** : 5 km 700

**TRAFIC** : 6350 v/j

**VITESSE** : En section courante, V85 comprise entre 90 et 96 km/h, avec de forts excès de vitesse.

**Nombre accidents (2003/2012 avant aménagement)** : 19 accidents corporels

**Densité accident** : 3, 33 acc./ km

# Bandes multifonctions

## Cas de la RD23

### BILAN ACCIDENT

Avant/après la réalisation des bandes multi fonctions (section de 5 km 700)

Entre 2008 et 2012 (avant) :	7 accidents corporels 1 tué / 11 blessés
Entre 2014 et 2017 (après) :	1 accident corporel 1 blessé
Entre 2018 et 2020 (après) :	1 accident corporel 2 blessés

# Bandes multifonctions

## Cas de la RD23

### BILAN VITESSES

L'analyse avant/après des vitesses pratiquées (V85) montrait une légère baisse des vitesses pratiquées :

**Sens Les Pieux → Flamanville** : 88 km/h en 2014 contre 90 km/h en 2011

**Sens Flamanville → Les Pieux** : 93 km/h en 2014 contre 96 km/h en 2011

***NB : L'évaluation ne concerne qu'un seul point de comptage.***

***L'impact des BMF semble très bénéfique sur cette section.***

# Bandes multifonctions

## L'évaluation

➤ Le linéaire de bandes multifonctions aménagé chaque année est réduit.

Un itinéraire est ainsi traité sur plusieurs années ce qui rend difficile une évaluation globale des aménagements.

De plus, le contexte réglementaire (VMA 80 km/h) et sanitaire (COVID) ne permet pas une exploitation significative des données.

➤ **Données qui par ailleurs sont de plus en plus compliquées à récupérer**

# Bandes multifonctions

## L'évaluation

- Le linéaire de bandes multifonctions aménagé chaque année est réduit.  
Un itinéraire est ainsi traité sur plusieurs années ce qui rend difficile l'évaluation en matière de sécurité routière.

# **Bandes multifonctions**

## **Evaluation**

**Sur un des itinéraires traités (RD924 entre Villedieu et Granville), les résultats prometteurs des premières années qui ont suivi l'aménagement ont été plus mesurés en 2017 et 2018.**

- Si l'impact positif des BMF dans l'ensemble ne peut pas être contesté, il semble que ces aménagements donnent plus de résultats sur des sections sinueuses.**
- Tendance qu'il faudrait évaluer plus en profondeur**

# Bandes multifonctions

## Conclusion

### Avantages des BMF :

#### \* **Sécurité**

- Possibilités d'évitement et de récupération,
- Circulation des usagers sensibles (piétons, cyclistes ...), des véhicules lents,
- Amélioration des conditions de visibilité sur les intersections secondaires, les accès agricoles et les accès riverains.

#### \* **Entretien et d'exploitation**

- Meilleur écoulement des eaux,
- Moins de fauchage à réaliser et dans de meilleures conditions de sécurité,
- Facilité de déplacement à vitesse lente du véhicule de patrouille active ou autres (tracteurs...),
- Qualité visuelle accrue du marquage en rive

# Bandes multifonctions

Merci de votre attention !