

# WEBINAIRE

## "Accotements revêtus en France"



*Bilan d'étape sur le développement et l'utilisation de ce type d'équipement sur le réseau routier départemental du calvados*

# 1. POLITIQUE DÉPARTEMENTALE

- 1.1. Objectifs
- 1.2. Etat d'avancement
- 1.3. Communication

## 2. BILAN D'ÉTAPE

- 2.1. Constat
- 2.2. Document technique

## 3. GAINS DE SÉCURITÉ

- 3.1. Analyse globale des accidents
- 3.2. Trafic et vitesse

## 4. INFLUENCE DE LA BMF SUR LES COMPORTEMENTS

- 4.1. Temps de parcours

## 5. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- 5.1. Paramètres de construction
- 5.2. Traitement des points singuliers

# Peut-on améliorer la performance des réseaux sans créer d'infrastructures nouvelles ?

# 1. POLITIQUE DÉPARTEMENTALE

1.1. Objectifs

1.2. Etat d'avancement

1.3. Communication

## 1.1. Objectifs

### Objectifs de performance

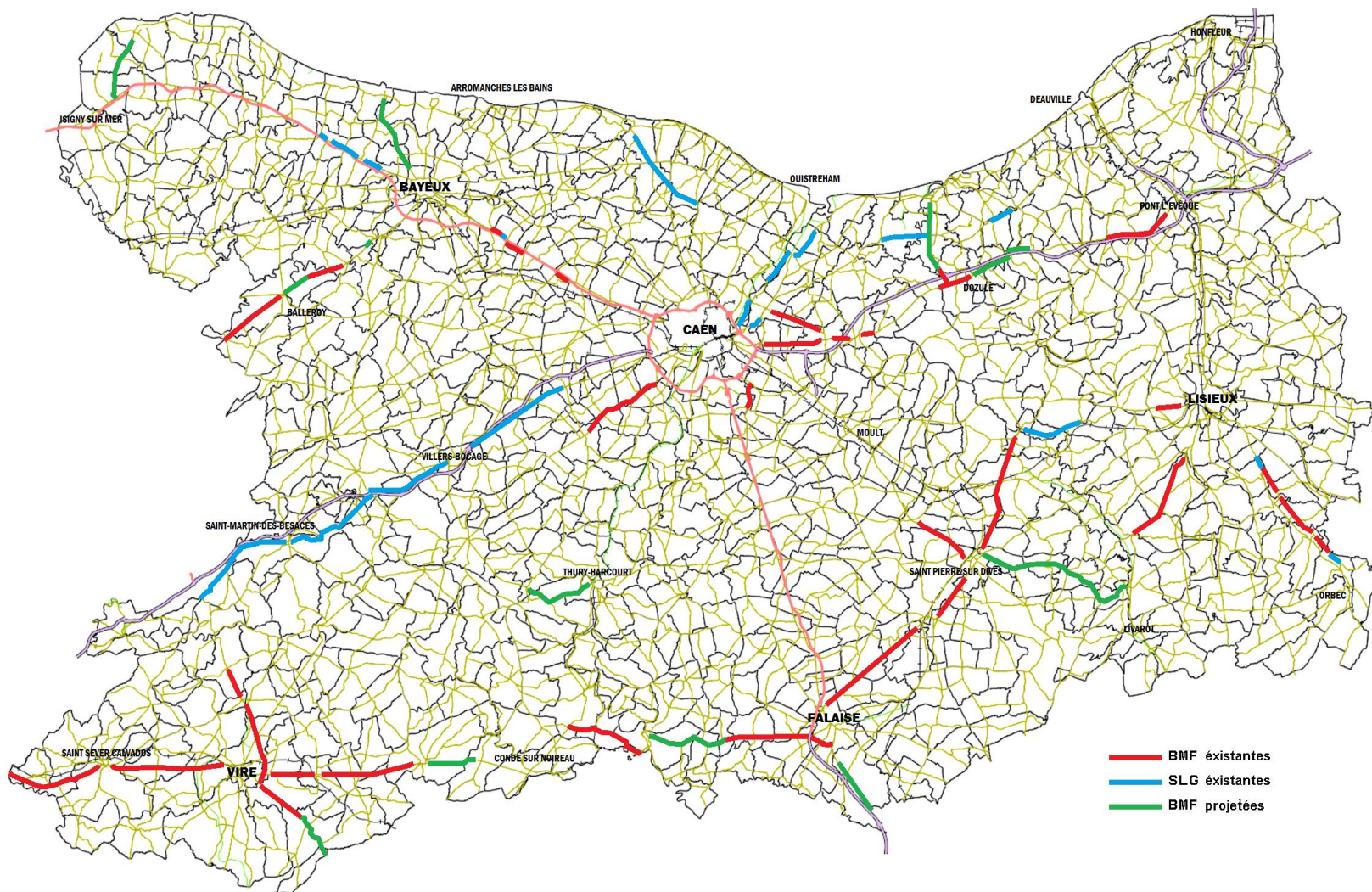
- Diminuer le nombre des accidents,
- Limiter le niveau de la vitesse,
- Améliorer les performances de la route et son niveau de service.

### Objectifs d'équipement

- Aménager les 400 km de son réseau de 1ère catégorie,
- Aménager les 580 km de son réseau de 2ème catégorie,
- Suivre l'évolution de ce dispositif (accidentologie, utilisation, comportement).



## 1.2. Etat d'avancement



## 1.3. Communication



plaquette à l'attention des usagers



mise en place d'une signalisation spécifique

### Des bandes multifonctions à Vire

Les bandes multifonctions consistent en une file supplémentaire, sur la droite de la chaussée des routes départementales, permettant une circulation plus sûre pour les véhicules lents ou en perte de trajectoire ainsi que pour les cyclistes. C'est notamment ce qui a été mis en place sur la déviation de Vire.

Le Conseil Général a fait, en sorte de rénover et d'élargir la chaussée sur près de 4 kilomètres, entre la route de Caen et la route de Flers. Cette rénovation nécessite également des aménagements autour de ronds-points.

Trois sections ont été délimitées afin de pouvoir effectuer les travaux progressivement : commencés début avril, les travaux se sont achevés début juin. Leur réalisation a été confiée à l'entreprise EIFFAGE pour un montant de 860 000 € TTC.



encart dans le magazine du département

## 2. BILAN D'ÉTAPE

2.1. Constat

2.2. Document technique



## 2.1. Constat

- Quantifier les gains de sécurité,
- Mesurer l'influence sur les comportements,
- Fixer les règles d'aménagement au niveau du département,
- Equiper son réseau routier.

## 2.2. Document technique

### Préface

#### Partie 1 : Généralités

- Chapitre 1 : Les bandes multifonctionnelles
- Chapitre 2 : Principes d'aménagement

#### Partie 2 : Influence sur le comportement

- Chapitre 3 : Analyse globale des accidents
- Chapitre 4 : Trafic et vitesse

#### Partie 3 : Politique départementale

- Chapitre 5 : Démarche
- Chapitre 6 : Evaluation
- Chapitre 7 : Conclusion

### Annexe



# 3. GAINS DE SÉCURITÉ

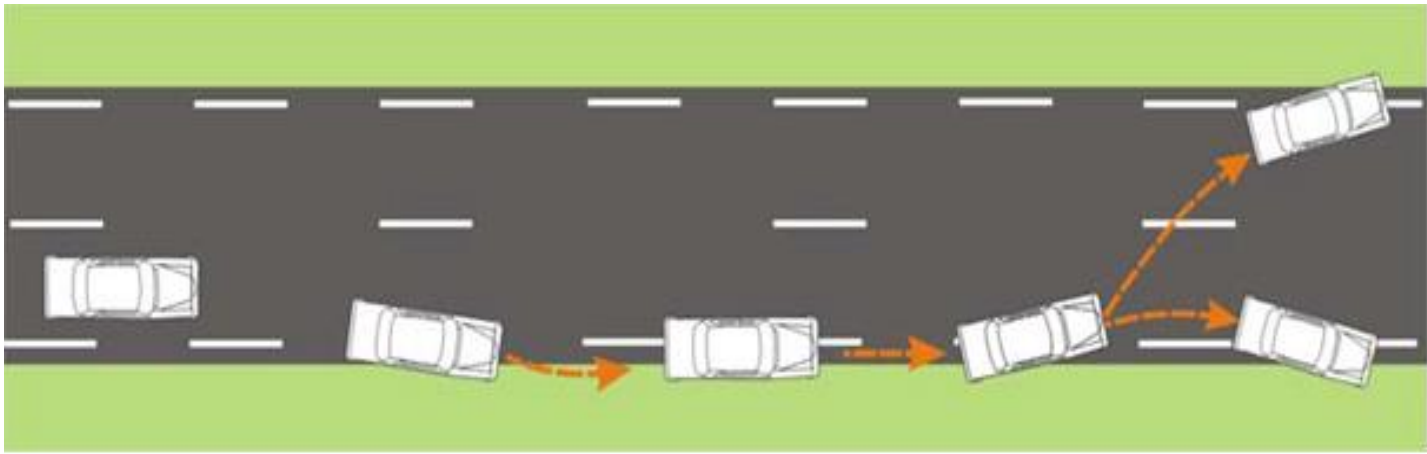
3.1. Analyse globale des accidents

3.2. Trafic et vitesse

## 3.1. Analyse globale des accidents

### 3.1.1. Enjeux

- très importants en rase campagne,



Scénario dans 40% des pertes de contrôle.

- efficacité de l'équipement,
- gains de sécurité.

### 3.1.2. Recensement des accidents sur le réseaux

RD	Hiérar.	Communes traversées	PR origine	PR fin	Mise en service	Type	Linéaire (km)	Accidents avant	Accidents après
79	1 <sup>ère</sup> catégorie	COURSEULLES S/ MER	14+270	16+625	11/2009	SLG (0.70m)	= 2.36	1 perte de contrôle	0
226	2 <sup>ème</sup> catégorie	SANNERVILLE TOUFFREVILLE CUVERVILLE	1+295	3+485	11/2006	BMF (1.50m)	2.19	2 pertes de contrôle	1 tourne à gauche
		CUVERVILLE COLOMBELLES	4+375	5+130	04/2008		0.76 = 2.95	0	0
400	1 <sup>ère</sup> catégorie	CRICQUEVILLE EN AUGE	6+375	6+875	06/2010	BMF (1.00m)	0.50	1 tourne à gauche	1 tourne à gauche
			6+945	7+560	09/2011		0.62 = 1.12	0	0
402	Intérêt local	MONDEVILLE HEROUVILLE St CLAIR	0+350	2+450	06/2007	SLG (0.50m)	= 2.10	1 tourne à gauche	0
404	1 <sup>ère</sup> catégorie	DOUVRES LA DELIV. COURSEULLES S/ MER	0+040	5.325	10/2015	SLG (0.70m)	= 1.13	2 tournes à gauche 2 collisions arrières	0

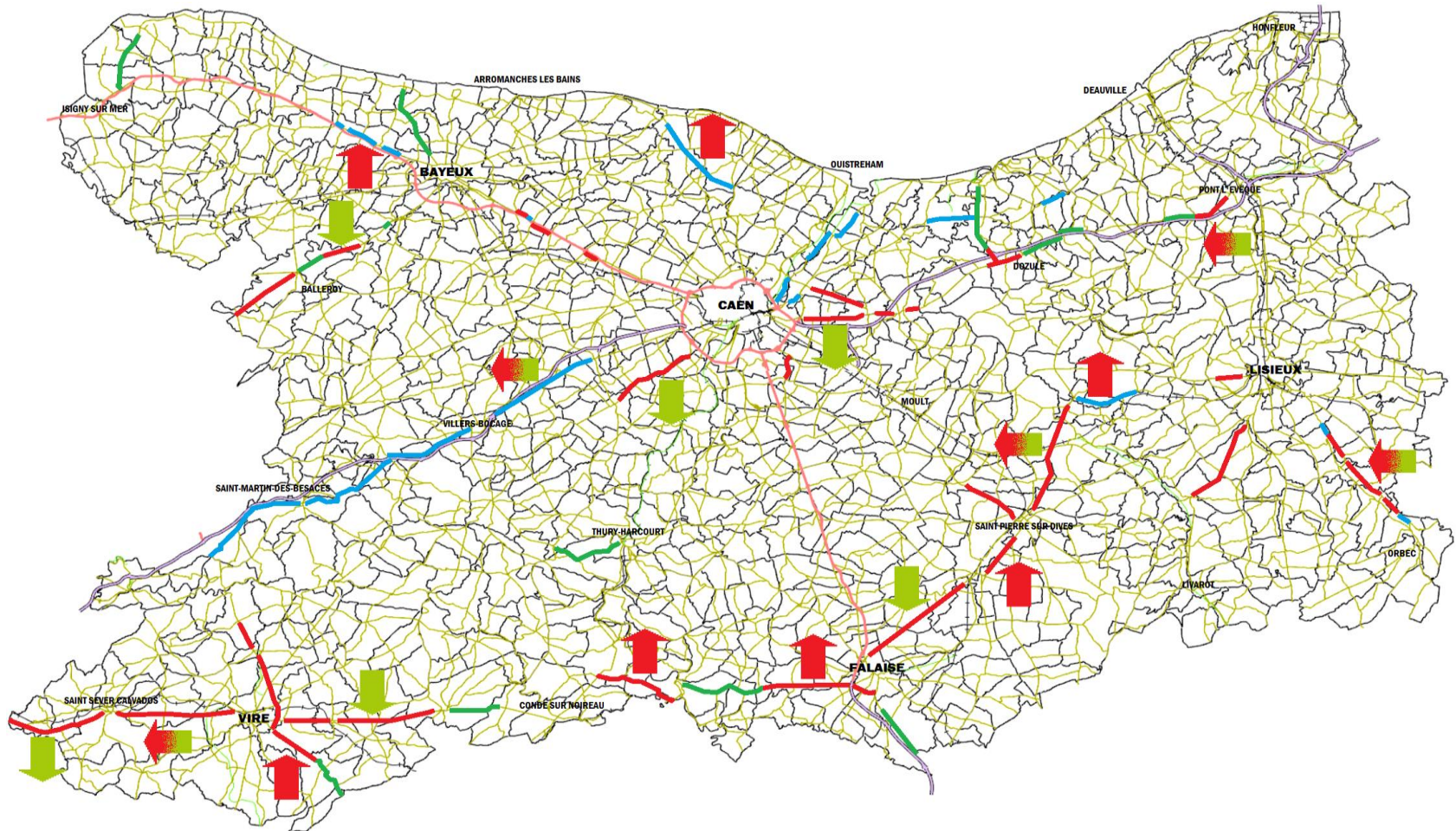


### 3.1.3. Synthèse des accidents recensés sur le réseau équipé de BMF

Typologie d'accidents	Nombre d'accidents avant BMF	Efficacité attendue	Nombre d'accidents évitables	Nombre d'accidents attendus	Nombre d'accidents après BMF
perte de contrôle	36	40%	14.40	21.60	25
évitement	7	40%	2.80	4.20	8
collision arrière	13	40%	5.20	7.80	4
collision multiple	4	40%	1.60	2.40	1
heurt de piéton	4	12%	0.48	3.52	1
tourne à gauche	19	7%	1.33	17.67	12
dépassement	9	7%	0.63	8.37	7
collision frontale	3	5%	0.15	2.85	2
collision latérale	10	5%	0.50	9.50	8
<b>Total</b>	<b>105</b>			<b>77,91</b>	<b>68</b>

## 3.2. Trafic et vitesse

### 4.2.1. Synthèse des relevés de vitesse sur le réseau équipé de BMF



# 4. INFLUENCE DE LA BMF SUR LES COMPORTEMENTS

## 4.1. Temps de parcours

## 4.1. Temps de parcours

Etude réalisée sur un tronçon de 11,7km.





179 relevés ont été effectués :

- 74 en 2011,
- 105 en 2012.

Les temps de parcours relevés avant et après les travaux d'aménagement de la BMF sur les 12km du tronçon de la section choisie, ne montrent pas de modification significative des comportements des usagers notamment au niveau des vitesses pratiquées.

	nombre de relevés				Matin		Après-midi	
	2011 matin	2011 après-midi	2012 matin	2012 après-midi	2011 TPRS moyen	2012 TPRS moyen	2011 TPRS moyen	2012 TPRS moyen
sens 1	21	16	19	19	00:10:35	00:09:43	00:10:07	00:09:32
sens 2	14	23	39	28	00:10:02	00:09:31	00:10:13	00:09:14

	nombre de relevés				Matin 7:00-8:00		Après-midi 16:00-17:00	
	2011 matin	2011 après-midi	2012 matin	2012 après-midi	2011 TPRS moyen	2012 TPRS moyen	2011 TPRS moyen	2012 TPRS moyen
sens 1	9	6	13	7	00:11:31	00:09:34	00:11:00	00:09:47
sens 2	7	10	5	9	00:09:43	00:09:13	00:10:04	00:09:06



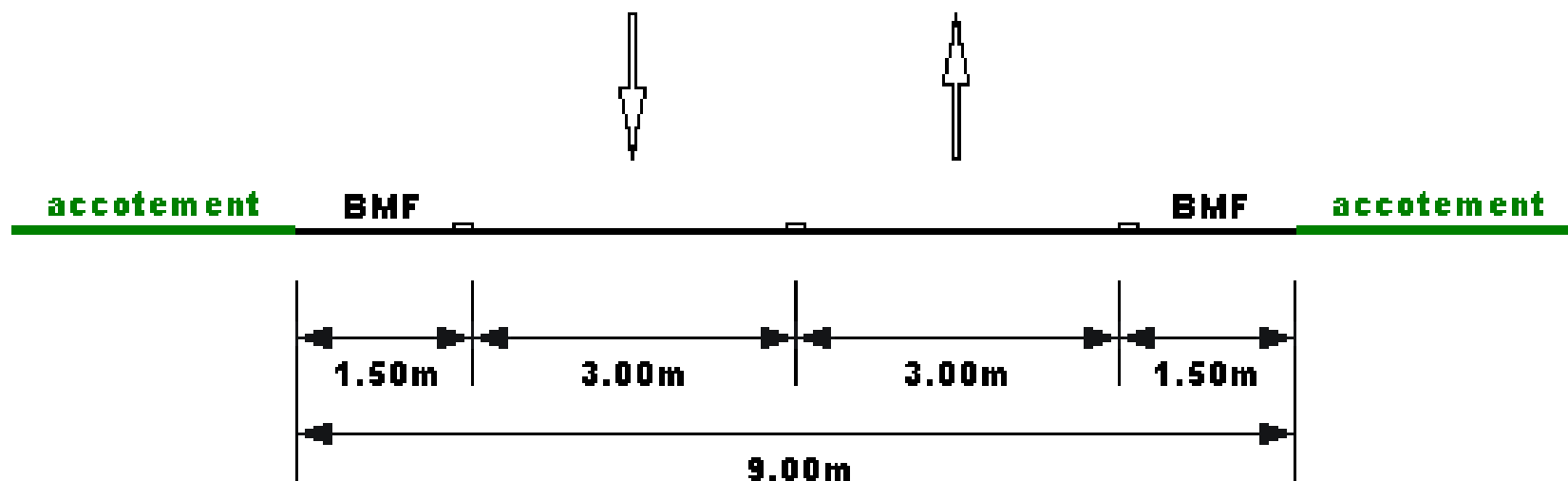
# 5. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

5.1. Profils en travers types

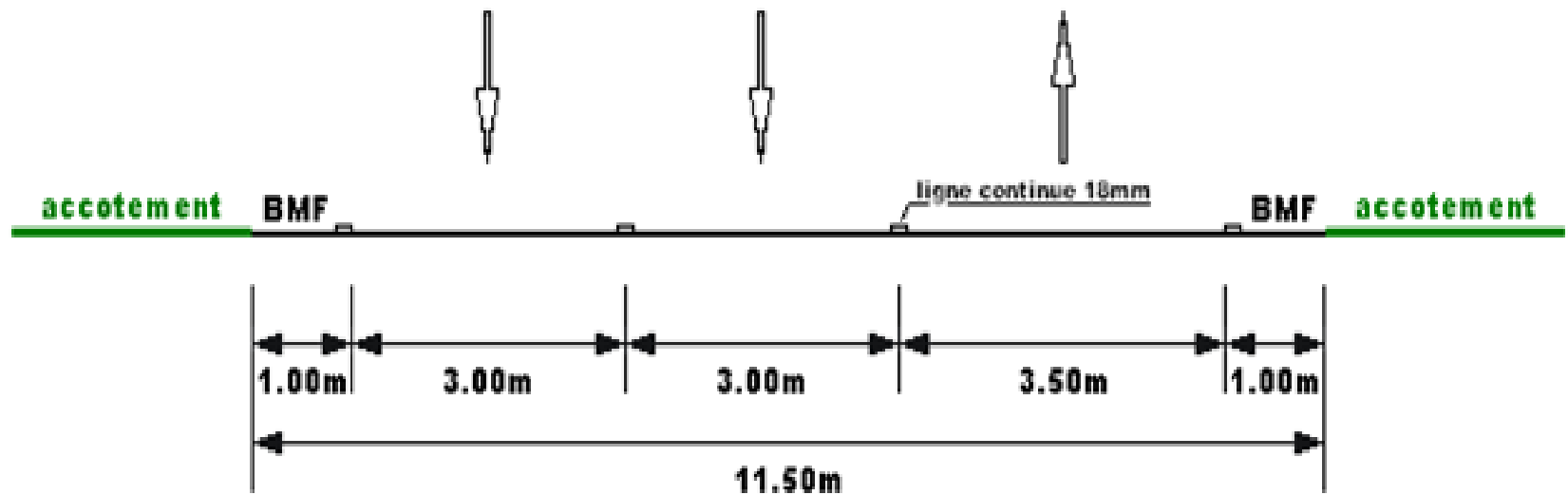
5.2. Traitement des points singuliers

## 5.1. Paramètres de construction

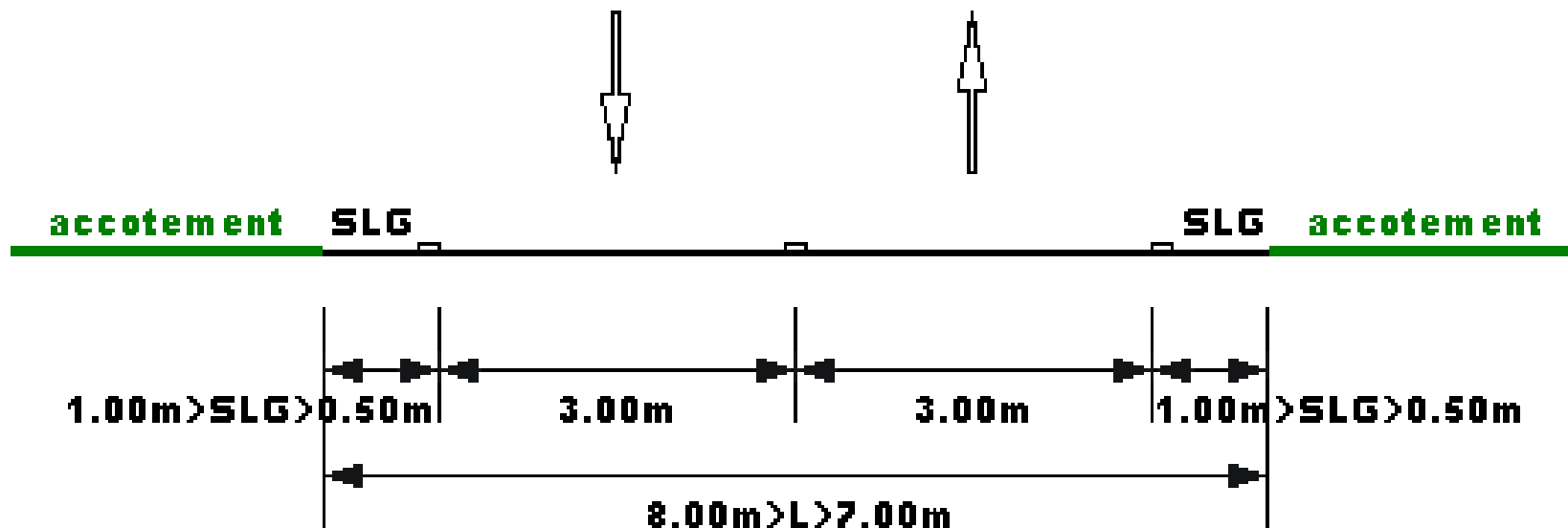
*Chaussée à 2 voies*



## *Chaussée à 3 voies (2+1)*



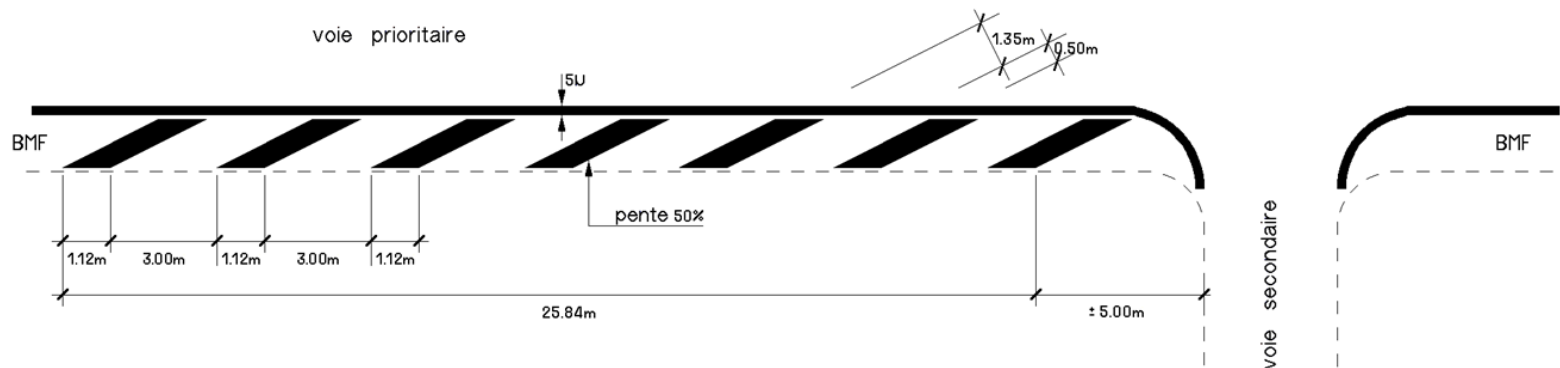
## *Chaussée à 2 voies (cas de la surlargeur)*



## 5.2. Traitement des points singuliers

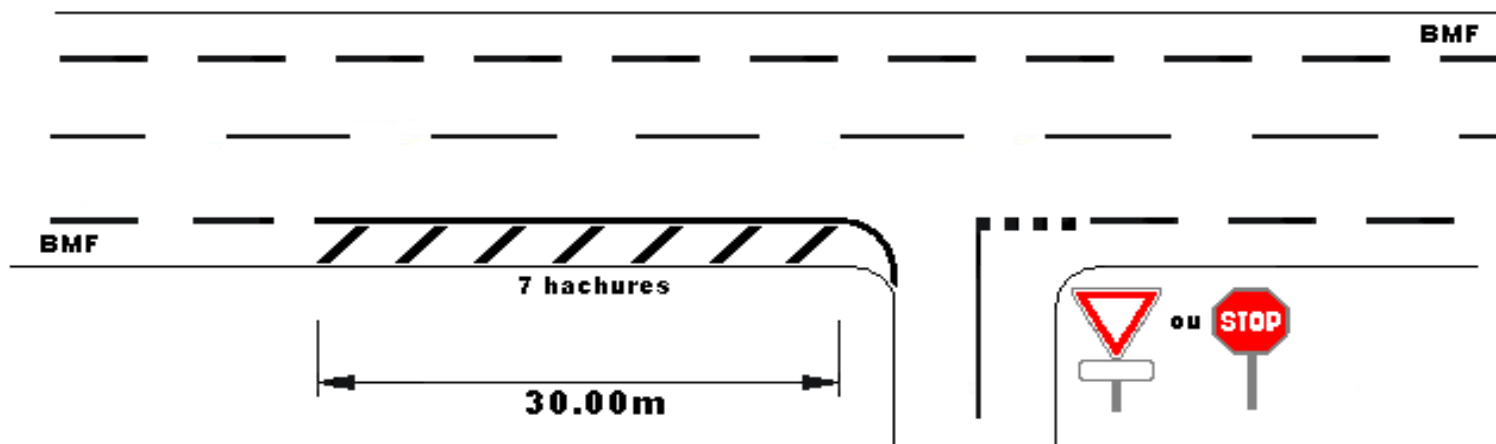
### Type de marquage

Marquage horizontal spécifique de type « zébra » dans le sens de circulation et en amont du point singulier.

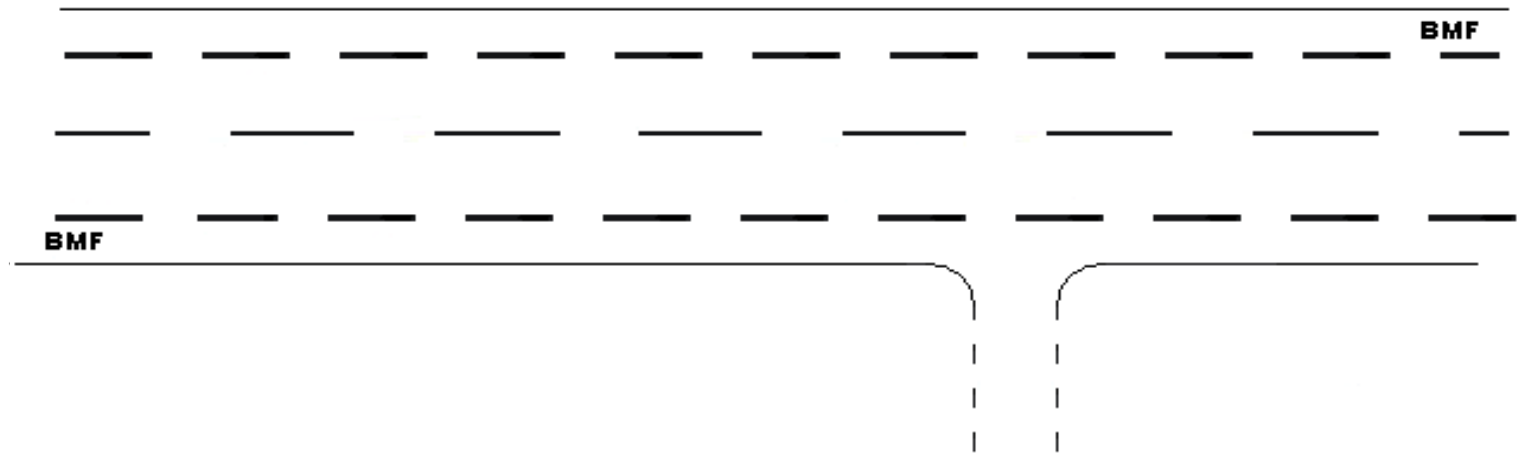




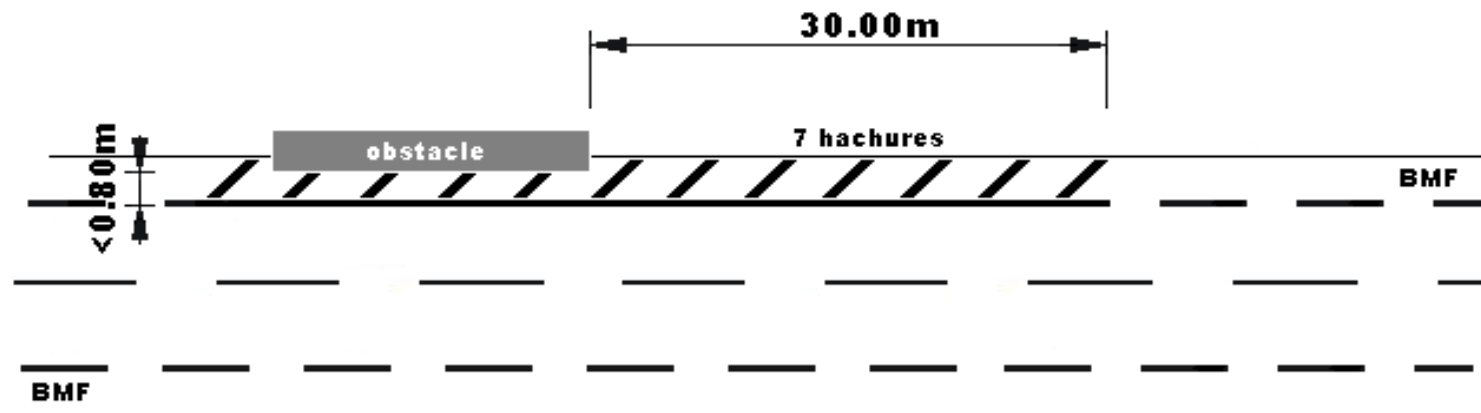
## Cas du carrefour



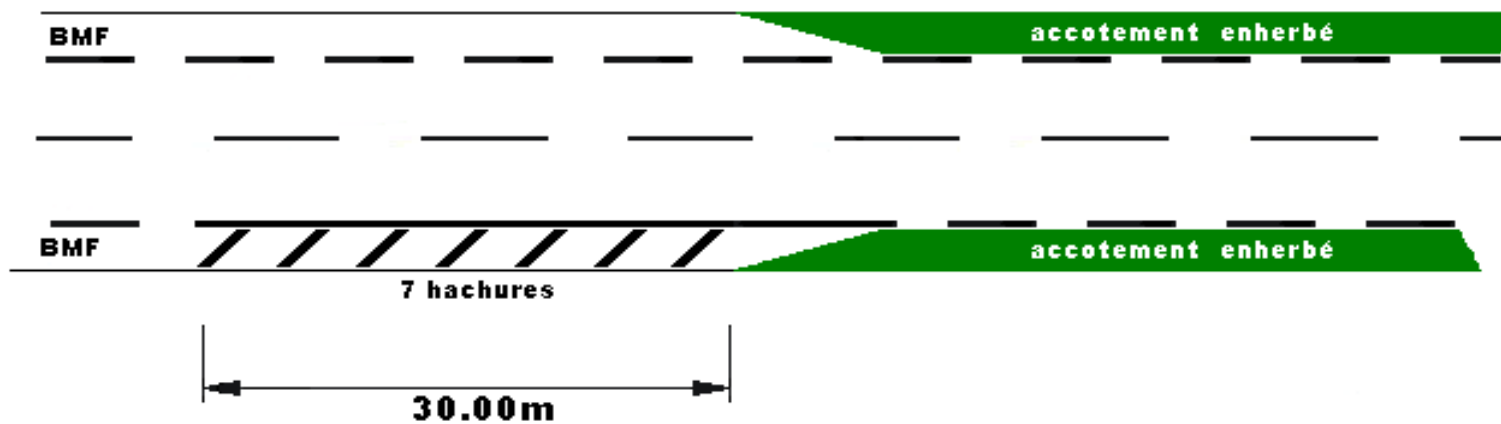
## Cas du débouché du chemin d'exploitation



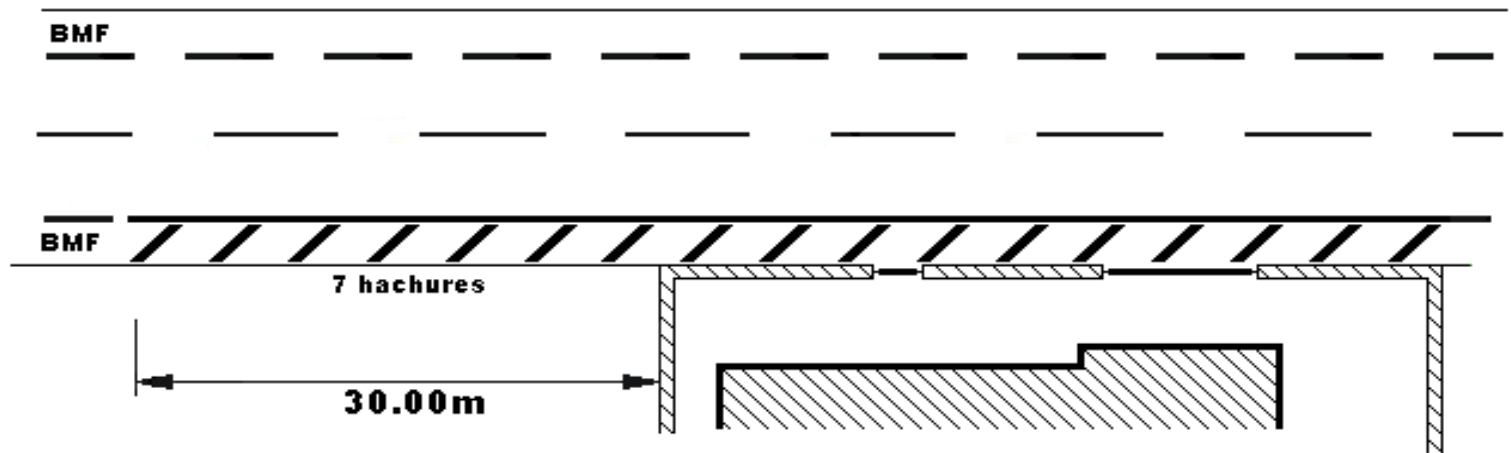
## Cas de l'obstacle fixe



## Cas de fin de section aménagée

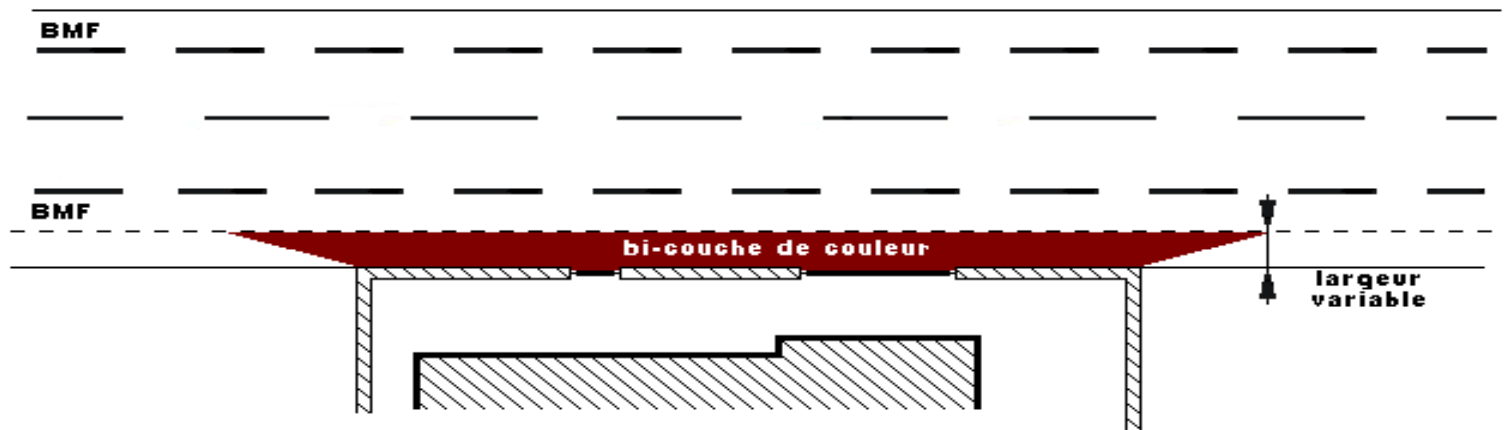


## Cas de la BMF en bordure de propriété bâtie

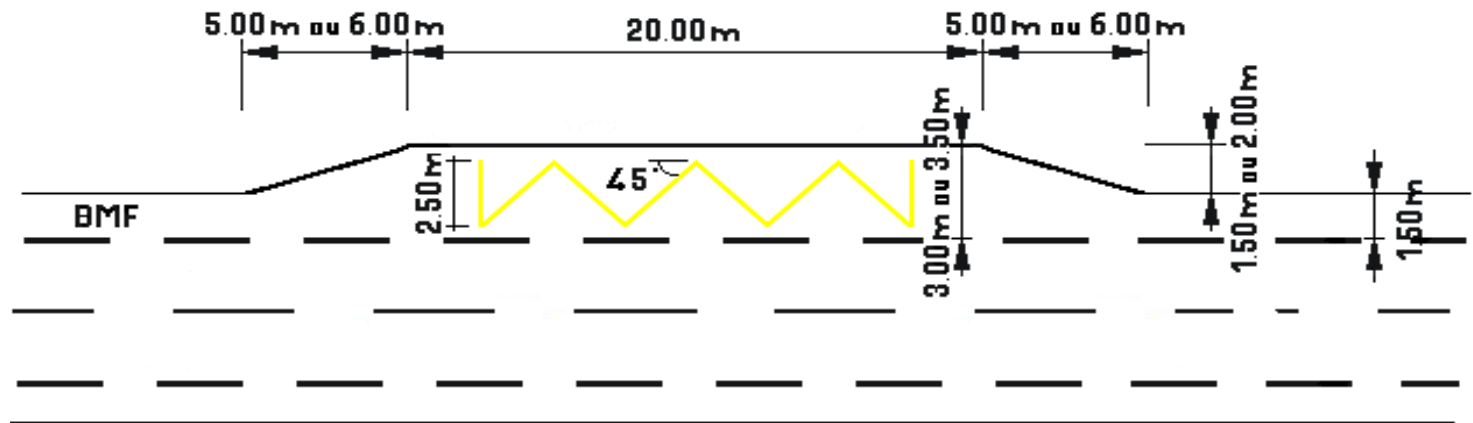




## Cas de la surlargeur en bordure de propriété bâtie



## Cas du point d'arrêt des transports collectifs



**Calvados**



**LE DÉPARTEMENT**

Département du Calvados  
BP 20 520 - 14035 Caen Cedex 1

**Mon quotidien, ma vie demain**

**calvados.fr**  
f g+ i t v