

Commune de XXX
Aménagement des rues XXX
RD YYY du PR 13+300 au PR 13+850

CONVENTION entre :

- le **Département de l'Ain** représenté par Monsieur le Président du Conseil général de l'Ain agissant en application de la délibération de la Commission permanente en date du

et

- la **Commune de XXX** représentée par **Monsieur / Madame** le Maire en application de la délibération du Conseil municipal du

et

- la **Communauté de communes / d'agglomération de XXX** représentée par **Monsieur / Madame** le/la Président(e) en application de la délibération du Conseil communautaire du

Il est préalablement exposé ce qui suit :

La **RD YYY** fera l'objet de l'aménagement dans l'agglomération de **XXX**.

Il est convenu:

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions administratives, techniques et financières de réalisation des travaux d'aménagement décrits ci-dessus.

Article 2 : Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage de l'opération d'investissement sera assurée par la **Commune de XXX**.

Article 3 : Caractéristiques de l'aménagement

L'aménagement consiste en :

- la pose de bordures et l'aménagement de trottoirs ;
- le recalibrage de la chaussée ;
- la création d'un plateau surélevé ;
- la suppression du débouché sur la RD 996 de la voie communale située entre les deux branches de la RD 28 et son rétablissement sur la RD 28 branche est ;
- la suppression de la voie de tourne à droite sur la RD 996 pour rejoindre la rue Saint Martin et l'aménagement de places de stationnement ;
- la création d'un mini giratoire ;
- la création d'un parking ;
- l'aménagement d'espaces verts ;
- la mise en place d'une zone 30 ;
- la mise en place des signalisations horizontales et verticales adaptées ;
- l'adaptation du dispositif d'assainissement et l'installation d'avaloirs.

Toute modification de l'aménagement devra faire l'objet d'un accord préalable du **Département de l'Ain**, sous forme d'avenant.

Article 4 : Charges d'investissement

Le financement de l'opération d'investissement est assuré par la **Commune de XXX**.

Participation financière pour chaussée (travaux réalisés par la Commune) :

Le **Département de l'Ain** financera le renouvellement de la couche de roulement et le marquage de la RD YYY hors plateaux pour un montant forfaitaire de ZZZ € sans taxe.

Cette participation sera versée à la **Commune de XXX** après réalisation des travaux sur production d'un titre de recettes.

OU

Travaux de chaussée réalisés par le CG01 :

Le **Département de l'Ain** réalisera le renouvellement de la couche de roulement de la RD YYY du PR 6+190 au PR 6+470 (soit 280 mètres), sur le marché départemental et pour un montant de ZZZ € TTC, à l'exclusion de toute remise à niveau d'ouvrages ou regards de visite.

Article 5 : Prescriptions techniques et liste des annexes

Annexe 1 : Obligations respectives du Département et de la Commune

Annexe 2 : Avis sur projet n° 2014/01/16

Annexe 3 : Accessibilité de la voirie et des espaces publics

Le maître d'ouvrage transmettra pour avis au **Département de l'Ain** préalablement à la réalisation des travaux, un plan de signalisation directionnelle et de police.

SI ECLAIRAGE PUBLIC

Le maître d'ouvrage s'engage à respecter l'ensemble des prescriptions techniques en vigueur pour les installations d'éclairage public, tant dans le domaine du génie civil que dans celui du matériel électrique.

Le maître d'ouvrage transmettra pour avis au **Département de l'Ain** préalablement à la réalisation des travaux, les résultats de l'étude photométrique.

Article 6 : Contrôles

Le **Département de l'Ain** (direction des routes) sera associé au lancement des travaux par l'intermédiaire de l'agence routière et technique **du territoire concerné**, qui sera invitée à participer à la première réunion de chantier.

De plus, dans le cadre du suivi de la réalisation de ces travaux, le **Département de l'Ain** pourra prendre toutes dispositions pour le contrôle de leur bonne exécution (portant sur la nature des matériaux et les épaisseurs notamment).

Il pourra ainsi réaliser pour son propre compte les essais suivants, au fur et à mesure de l'avancement du chantier :

- sur les tranchées, vérification de la compacité au « panda » ;
- réception de la couche de forme avant application de la couche de liaison par des essais de « plaque » ;
- vérification des épaisseurs et des densités de la couche de liaison au « gammadensimètre » ou par « carottage » ;
- vérification des épaisseurs et des densités de la couche de roulement par « carottage » et de l'adhérence par des « essais PMT ».

Le **Département de l'Ain** vérifiera la conformité

- du plateau surélevé par rapport aux recommandations du guide des coussins et plateaux du CERTU et par rapport aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.
- des coussins par rapport aux recommandations du guide des coussins et plateaux du CERTU et par rapport aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.
- du ralentisseur de type dos d'âne par rapport à la réglementation relative aux ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal et par rapport aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.
- du ralentisseur de type trapézoïdal par rapport à la réglementation relative aux ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal et par rapport aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Article 7 : Charges d'entretien et de fonctionnement

La **Commune de XXX** assumera les charges d'entretien, d'exploitation et de fonctionnement de l'aménagement tel qu'il est décrit à l'article 3, y compris toutes réparations et remplacements des candélabres le cas échéant, et des appareils d'éclairage usagés.

Elle s'engage à maintenir en bon état d'entretien ces ouvrages afin de ne pas nuire au domaine public, à son entretien, à son exploitation et à la sécurité publique.

Dans le cas d'implantation de candélabres, la **Commune de XXX** s'engage à faire contrôler tous les 6 ans la stabilité de ces supports par un essai de chargement statique.

Ces interventions seront réalisées conformément aux prescriptions techniques en vigueur au moment de leur exécution.

Le **Département de l'Ain** assurera les charges d'entretien et de fonctionnement relatives aux chaussées, hors plateau, coussins, ralentisseurs, après établissement d'un procès-verbal de remise de l'ouvrage réalisé par la **Commune de XXX** (à ne préciser que si participation financière ou aménagement hors agglomération).

Article 8 : Garantie d'entretien

En cas de défaut d'entretien qui pourrait porter atteinte à la sécurité publique, à la fluidité normale du trafic, à l'écoulement des eaux de ruissellement en provenance de la chaussée de la RD YYY ou à la pérennité des ouvrages, le **Département de l'Ain** pourra après mise en demeure, se substituer à la **Commune de XXX** et faire exécuter aux frais de celle-ci, les travaux nécessaires.

Le maître d'ouvrage devra procéder à la remise à niveau des ouvrages annexes relevant de sa responsabilité (bouches à clé, regards, grilles...).

Article 9 : Récolement des ouvrages

La **Commune de XXX** transmettra les plans de récolement de ses ouvrages au **Département de l'Ain** (agence routière et technique du territoire concerné). S'agissant de documents administratifs, ils peuvent être communiqués aux tiers ayant à faire instruire des projets d'occupation du domaine public.

Article 10 : Occupation du domaine public

La **Commune de XXX** est autorisée à occuper le domaine public départemental pour l'implantation des différents supports tels que potences, poteaux ou mâts liés à la présente opération. Cette occupation, précaire et révocable, est attribuée à titre gratuit.

Tous les embellissements et améliorations que la **Commune de XXX** pourra faire sur ces biens seront automatiquement et immédiatement intégrés au domaine public du **Département de l'Ain**.

Toute intervention sur les réseaux secs ou humides nécessitera une demande préalable auprès du gestionnaire de la voie. Une autorisation de voirie comprenant les prescriptions techniques relatives au remblayage sera alors délivrée.

Article 11 : Responsabilité

La **Commune de XXX** s'engage à représenter gratuitement le **Département de l'Ain** dans toutes les actions en justice induites par l'existence de cet aménagement.

La **Commune de XXX** s'engage également à supporter ou à rembourser au **Département de l'Ain**, tous les frais occasionnés par les jugements tels que : indemnités, réparations, expertises, dépenses et frais de justice.

Article 12 : Durée de validité

La présente convention durera tant que l'équipement réalisé par la **Commune de XXX** restera en service.

à Bourg-en-Bresse, le
Le Président
du Conseil général de l'Ain,

à XXX, le
Le Maire

Annexe 1 : Obligations respectives du Département et de la Commune

Le **Département** assure à l'intérieur de l'agglomération (entre panneaux d'entrée et de sortie EB 10 et EB 20) :

- l'entretien et la réfection de la couche de roulement au sens le plus strict, à l'exception des plateaux, coussins et ralentisseurs, de telle façon que la circulation normale des usagers y soit assurée dans de bonnes conditions de sécurité ;
- l'entretien et la mise en conformité des panneaux de signalisation directionnelle pour les mentions desservies par le réseau routier départemental et inscrites au schéma directeur ;
- l'entretien et le remplacement éventuel des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération, à l'exclusion d'initiative communale ;
- l'entretien et le remplacement de la signalisation verticale relative aux régimes de priorités ;
- l'entretien des supports classiques de signalisation directionnelle, à l'exception de ceux qui sont la conséquence d'un choix esthétique particulier de la Commune ;
- le renouvellement de la signalisation horizontale de la chaussée sur les sections n'ayant pas fait l'objet d'un aménagement relevant d'une initiative communale ;
- l'entretien des ouvrages d'art portant une voie départementale ;
- le fauchage des accotements enherbés sans trottoir, avec un maximum de trois fois par an.
- Le déneigement des Routes Départementales, sous réserve que la largeur de chaussée soit compatible avec le passage des engins du Département.

Dans le cas contraire, celui-ci sera à la charge de la commune.

La **Commune** s'oblige à assurer, de manière à garantir en permanence la sécurité des usagers et des riverains, l'entretien des routes départementales situées en agglomération, à savoir :

- les plantations et espaces verts en bordure de la voirie ;
- les trottoirs, parkings latéraux et îlots centraux ;
- le mobilier urbain implanté après autorisation sur le domaine public départemental ;
- les caniveaux et bordures ;
- lorsque ceux-ci sont de la compétence de la Commune, les réseaux d'assainissement eaux usées et eaux pluviales ainsi que les réseaux de distribution d'eau potable (canalisations, tampons, regards, bouches à clé ...) ;
- la signalisation verticale directionnelle si elle est liée à un choix esthétique de la Commune ;
- l'éclairage public ;
- les éventuels équipements dont la signalisation horizontale et verticale (à l'exclusion des régimes de priorité), liés à des mesures de police de circulation tels qu'aménagements cyclables, plateaux surélevés, coussins berlinois, ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal, carrefours de type giratoire ou sélectif, revêtement de chaussée non bitumé, bornes, îlots, *etc.*..., qui, du fait de leur nature, doivent faire l'objet d'un accord spécifique du Département ;
- le marquage particulier sur la chaussée pour la matérialisation des carrefours aménagés, du stationnement, des passages protégés ou de l'axe ainsi que les marquages d'ordre esthétique.

Lors du renouvellement de la couche de roulement de la chaussée, la Commune (ou son fermier le cas échéant) assurera, dans le même temps et à ses frais, la mise à niveau de ses divers équipements (regards, bouches à clé, *etc.*) situés sur ladite chaussée.

La **Commune** s'oblige à assurer le renouvellement de la signalisation horizontale et verticale de ses aménagements cyclables situés sur les routes départementales hors agglomération, de manière à garantir en permanence la sécurité des usagers et des riverains.

Annexe 2 : Avis sur projet n° 2014/01/..

Trafic en moyenne journalière annuelle : véhicules/jour dont ... poids lourds (année 20..)

Avis sur le projet : favorable, sous réserve de la prise en compte des préconisations ci-dessous.

La structure de chaussée proposée est conforme à nos recommandations.

La RD YYY est une route à grande circulation. De ce fait, ce projet devra être communiqué au préfet préalablement à sa réalisation (article R.411-8-1 du code de la route).

Le dispositif d'assainissement sera adapté au projet et assuré exclusivement par des **avaloirs** au droit des points bas de la chaussée, sauf en présence de bordures basses.

La signalisation sera mise en place conformément aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Les fonds des espaces verts situés en bord de chaussée seront drainés et la végétation ne devra pas gêner la visibilité des différents usagers.

Les arrêts de cars devront être aménagés conformément aux dispositions :

- de la réglementation relative à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite avec notamment des quais de 21 cm de hauteur ;
- du schéma directeur de l'accessibilité des transports de l'Ain ;
- de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Création d'un rétrécissement de chaussée (écluses)

Géométrie :

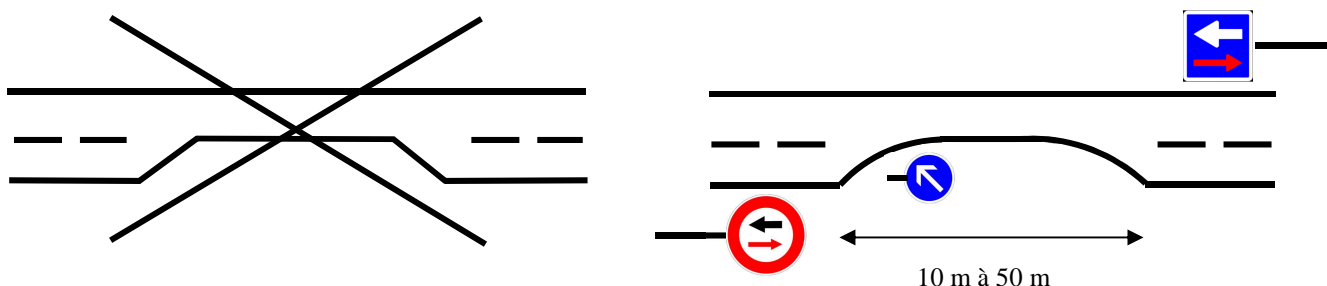
La longueur maximale de l'écluse sera calculée en fonction du trafic à l'heure de pointe (exprimé en véhicules/heure) qui correspond à environ 10 % du trafic journalier.

La vitesse moyenne de franchissement prise en compte est 30 km/h , soit 8.4 m/s.

<u>Trafic à l'heure de pointe</u>		<u>Longueur maximale de l'écluse</u>
300 v/h	→	50 m
600 v/h	→	30 m
1 000 v/h	→	10 m

Une largeur de 3,50 mètres est préconisée car elle empêche le passage de deux véhicules de front sans gêner celui des véhicules en charge de la viabilité hivernale.

Les extrémités des écluses seront arrondies pour ne pas présenter d'angle trop agressif en bord de chaussée et leur longueur sera comprise entre 10 et 50 m maximum.



Elles seront réalisées avec des bordures I3 posées avec 2 cm de vue de façon à être plus facilement franchissables par les véhicules en perte de contrôle, notamment les deux roues.

Signalisation verticale :

En amont des écluses, des panneaux B15 et C18 seront implantés.



B15



C18



B21a2

Sur les écluses, il conviendra d'implanter un panneau B21a2 monté sur support flexible afin de limiter les conséquences des accidents en cas de franchissement du dispositif.

Pour garantir un usage intuitif de l'écluse, ce sont les véhicules qui se trouveront face à l'obstacle qui devront céder le passage.

Signalisation horizontale :

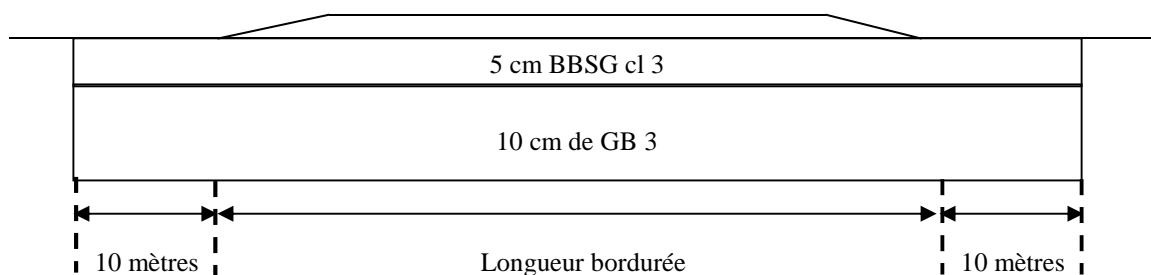
La couleur des bordures devra contraster avec celle de la chaussée pour les rendre plus visibles de jour et elles seront équipées de dispositifs rétro-réfléchissants pour la visibilité de nuit.

Des bandes de rives de 15 cm de largeur (3u) seront marquées à 15 cm des bordures pour réduire visuellement la largeur de l'écluse à 2,90 m.

Chaussée :

Sur tout le linéaire de l'aménagement, la chaussée devra être renforcée conformément au schéma ci-dessous :

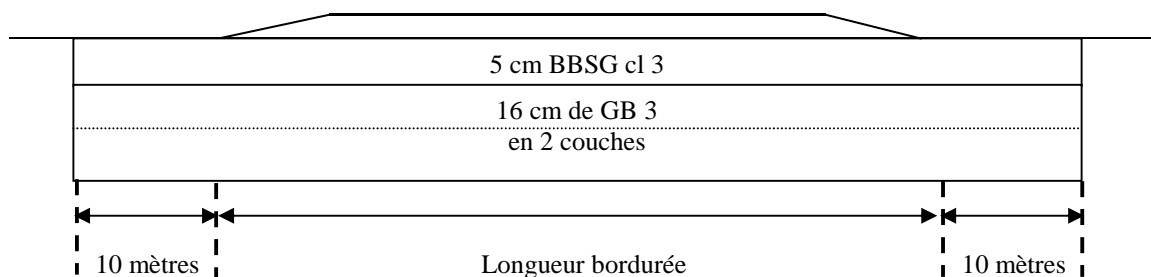
Trafic < 50 PL / jour/ sens



50 PL / jour / sens < Trafic < 150 PL / jour / sens



150 PL / jour / sens < Trafic < 300 PL / jour / sens



Trafic > 300 PL / jour / sens : étude particulière

Voies vertes

Définition du Code de la route :

La voie verte est " une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ".

Définition du Ministère de l'écologie, du Développement Durable et de l'énergie :

Les voies vertes sont **aménagées en site propre** sur les emprises des voies de chemin de fer désaffectées, de berges des voies d'eau, de pistes forestières, de chemins ruraux ...

Elles devront également être aménagées conformément aux recommandations du CERTU avec notamment une largeur comprise entre 3 m et 5 m.

Signalisation verticale :

La signalisation verticale sera assurée par les panneaux C115 et C116 conformément aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière :



+ panneau M4y
(si ouverte aux
cavaliers)

Les débuts et fins d'itinéraires devront être aménagés de manière à sécuriser leurs débouchés, avec notamment un régime de " cédez le passage " au niveau de chaque sortie de la voie verte.

Les revêtements de couleur ne devront pas être réalisés en peinture car ils rendent la chaussée glissante en cas de pluie.

Aménagements cyclables

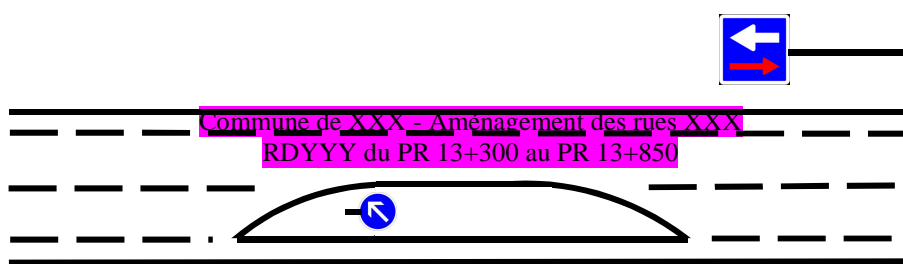
Les aménagements cyclables seront séparés de la chaussée par un marquage au sol. Il s'agit donc de bandes cyclables. Elles devront être aménagées conformément aux recommandations du CERTU. La largeur minimum recommandée de ce type d'aménagement est de 1.50 mètre. Les bandes cyclables sont obligatoirement unidirectionnelles. Le marquage blanc réglementaire est constitué par une ligne discontinue de type T3 et de largeur 5u, ainsi que par des figurines blanches représentant un cycliste.

Les débuts et fins des bandes cyclables devront être aménagés de manière à apporter le meilleur niveau de sécurité aux différents usagers.

La signalisation verticale sera mise en place conformément aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Les revêtements de couleur ne devront pas être réalisés en peinture car ils rendraient la voie trop glissante les jours de pluie.

En présence d'écluse, il est recommandé de prévoir un By-Pass pour les cyclistes à l'arrière de cette dernière (Cf. schéma ci-dessous).



Pistes cyclables

Le projet prévoit la réalisation d'aménagements cyclables séparés de la chaussée par des espaces vert et/ou des trottoirs. Il s'agit donc de pistes cyclables.

Elles devront être aménagées conformément aux recommandations du CERTU.

La largeur des pistes cyclables unidirectionnelles doit être comprise entre 1,50 m et 2,50 m, celle des pistes bidirectionnelles entre 2,50 m et 5 m.

Les débuts et fins d'aménagements cyclables devront être aménagés de manière à améliorer la sécurité des cyclistes

Les traversées cyclables pourraient être signalées aux usagers par le panneau suivant :



A21

La signalisation verticale sera mise en place conformément aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Les revêtements de couleur ne devront pas être réalisés en peinture car ils rendraient la voie trop glissante les jours de pluie.

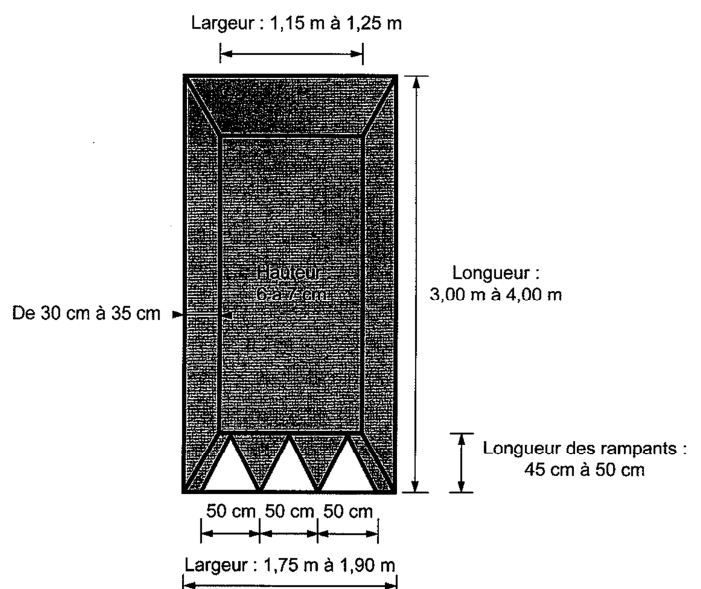
Coussins berlinois (caoutchouc) ou lyonnais (béton)

Les coussins devront être aménagés conformément aux recommandations du guide des coussins et plateaux du CERTU.

Ils ne devront pas être implantés dans les 100 premiers mètres après les panneaux d'agglomération.

Leurs caractéristiques géométriques sont :

La distance séparant les deux coussins devra être de 1 mètre minimum (maximum de 1.20 mètre).



La largeur latérale minimum entre le bord de chaussée et le coussin est de 70 cm pour permettre une circulation normale des deux roues motorisées et des cyclistes (maximum de 1.20 mètres). Cette largeur peut être réduite à 50 cm en zone 30 ou sur une voirie de desserte à faible trafic.

La hauteur des coussins sera comprise entre 6 et 7 cm.

Signalisation verticale :

Au droit des coussins, la vitesse sera limitée à 30 km/h.

La signalisation qui devra être mise en place est la suivante :



Signalisation avancée



Signalisation de position

La distance entre les coussins et la signalisation avancée devra être comprise entre 10 et 50 mètres (au plus proche de cette dernière).

Un panonceau d'étendue M2 (à placer sous le panneau B14) ou un panneau de fin de limitation de vitesse devra être mis en place.

Dans les "zone 30", la signalisation avancée est facultative, voire inutile.

La signalisation de position est facultative.

Toutefois le Conseil général de l'Ain recommande fortement sa mise en place pour permettre, notamment en cas de neige, aux usagers et aux engins de déneigement de repérer la présence d'un coussin.

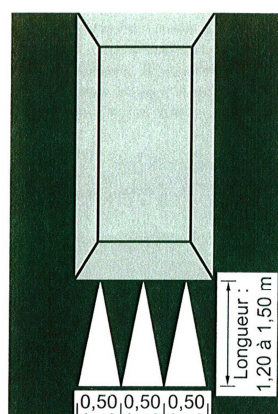
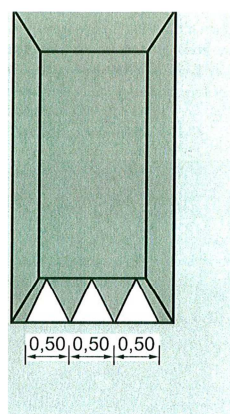
Signalisation horizontale :

Lorsque la chaussée est bidirectionnelle, il est recommandé de tracer une ligne axiale continue commençant au moins à une dizaine de mètres en amont du coussin.

Le marquage des coussins sera le suivant :

Deux types différents peuvent être utilisés en fonction de la couleur des coussins et de la chaussée.

Coussins sombres
sur chaussée claire :
dents de requin
sur le coussin



Coussins claires
sur chaussée sombre :
dents de requin
devant le coussin

Dans les "zone 30", les dents de requins ne sont pas obligatoires si les coussins sont d'une couleur différente de la chaussée garantissant une bonne perception. Cependant ce marquage peut être utile la nuit.

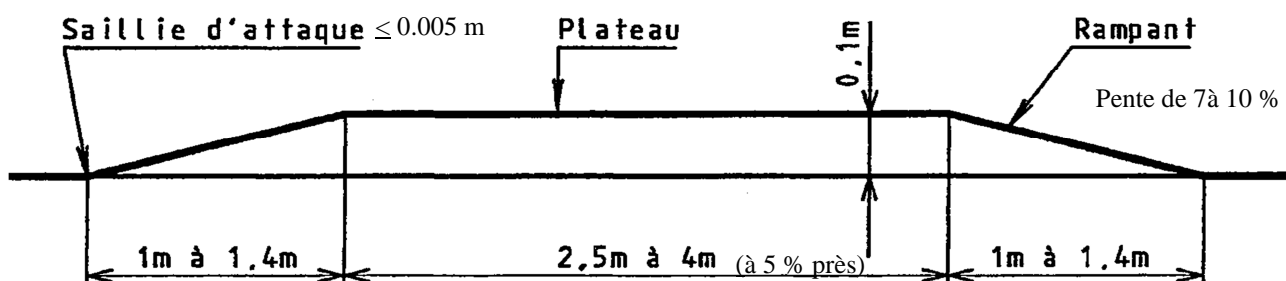
Ralentisseurs de type trapézoïdal

Ils devront être réalisés conformément :

- au décret 94-447 du 27 mai 1994 relatifs aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal,
- à la norme NE P 98-300 de juin 1994,
- à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Les ralentisseurs ne peuvent pas être aménagés de manière isolée. Ils doivent obligatoirement être combinés (à 150 m maximum) avec un autre dispositif réducteur de vitesse (ralentisseurs, plateaux surélevés, coussins berlinois...)

Les ralentisseurs seront réalisés conformément au schéma suivant.(extrait de la norme NF P 98-300).



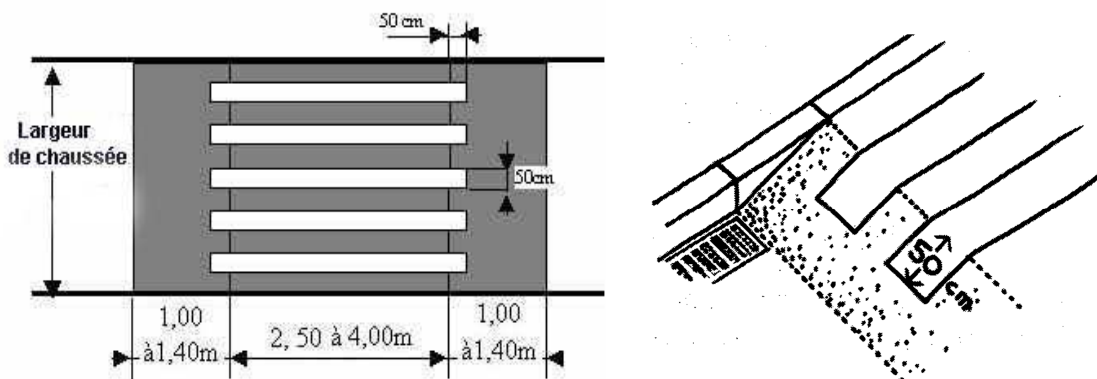
La hauteur du ralentisseur sera de 10 cm. La tolérance de construction pour la hauteur du ralentisseur est de ± 1 cm.

Les ralentisseurs de type trapézoïdal sont interdits sur les voies empruntées régulièrement par des lignes de transport public de personnes ainsi que sur les voies desservant le centre de secours, sauf accord préalable des services concernés.

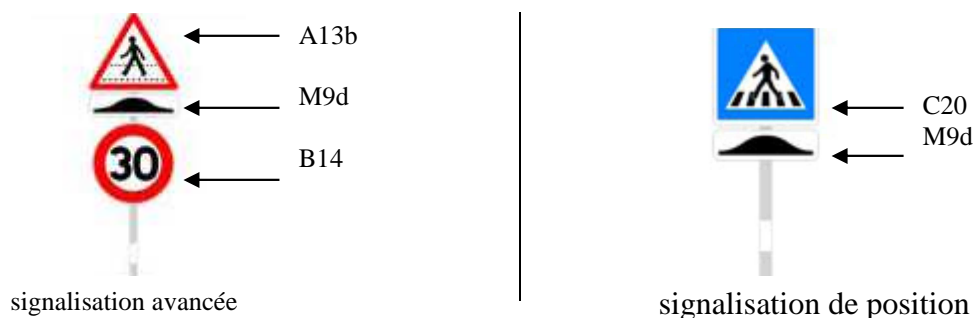
Signalisation :

Les ralentisseurs de type trapézoïdal comportent obligatoirement un passage pour piétons.

La signalisation horizontale devra être conforme aux schémas suivants :



Hors zone 30, la signalisation verticale à mettre en place est la suivante :



La distance entre les ralentisseurs de type trapézoïdal et la signalisation avancée devra être comprise entre 0 et 50 mètres (au plus proche de cette dernière).

Un panneau d'étendue M2 (à placer sous le panneau B14) ou un panneau de fin de limitation de vitesse devra être mis en place.

Dans les "zone 30", la signalisation avancée (panneau A13b et panneau M9d) est facultative, voire inutile., et la signalisation de position doit rester exceptionnelle.

La signalisation de position (panneau C20 et panneau M9d) est facultative. Toutefois le Conseil général de l'Ain recommande fortement sa mise en place pour permettre, notamment en cas de neige, aux usagers et aux engins de déneigement de repérer la présence d'un ralentisseur de type trapézoïdal.

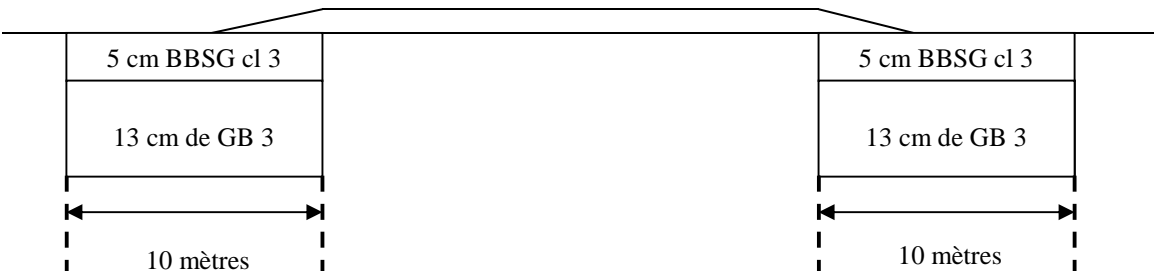
Chaussée :

Sur 5/10 mètres de part et d'autre des ralentisseurs, la chaussée devra être renforcée conformément au schéma ci-dessous :

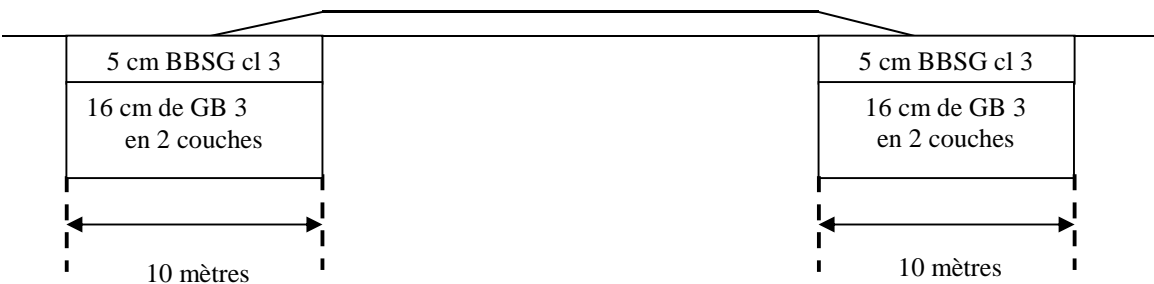
Trafic < 50 PL / jour/ sens



50 PL / jour / sens < Trafic < 150 PL / jour / sens



150 PL / jour / sens < Trafic < 300 PL / jour / sens



Trafic > 300 PL / jour / sens : étude particulière

Plateau surélevé

Le plateau surélevé devra être aménagé conformément aux recommandations du guide des coussins et plateaux du CERTU.

Il est déconseillé d'implanter des plateaux surélevés dans les cinquantes premiers mètres après les panneaux d'entrée d'agglomération sauf si le traitement en entrée d'agglomération permet de maîtriser la vitesse (50 km/h), par exemple présence d'une chicane contraignante.

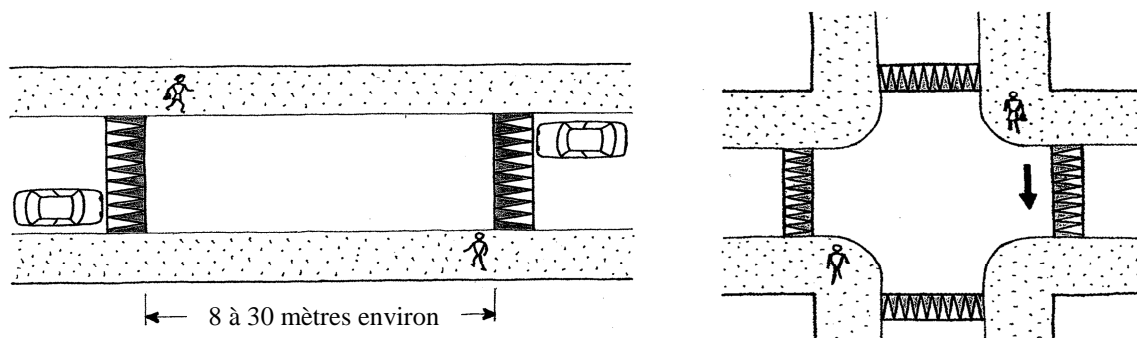
Géométrie :

La longueur recommandée des plateaux surélevés hors rampes est comprise entre 8 et 30 mètres.

Leur hauteur (15 cm maximum) sera celle des trottoirs moins deux centimètres. Les rampes devront présenter une pente de 5 à 10 % (7 % maximum si la voie est empruntée par une ligne régulière de transport en commun dont le trafic est supérieur à 10 bus par jour et par sens).

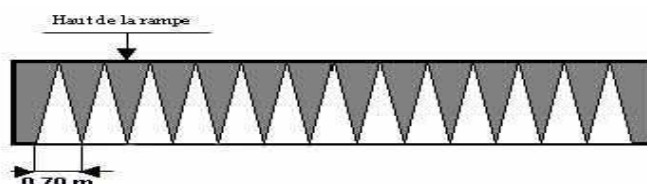
Il est recommandé de réaliser les rampes et si possible l'ensemble du plateau en matériaux différents de ceux de la chaussée, afin notamment de renforcer sa perception visuelle.

Ils seront aménagés conformément aux schémas suivants :



Signalisation horizontale :

La signalisation horizontale à mettre en place sur les rampes est la suivante. Elle devra être réalisée sur toute la largeur de la chaussée.



Signalisation verticale :

Hors zone 30, la signalisation verticale à mettre en place est la suivante :



Signalisation avancée



Signalisation de position

La distance entre les plateaux surélevés et la signalisation avancée devra être comprise entre 10 et 50 mètres (au plus proche de cette dernière).

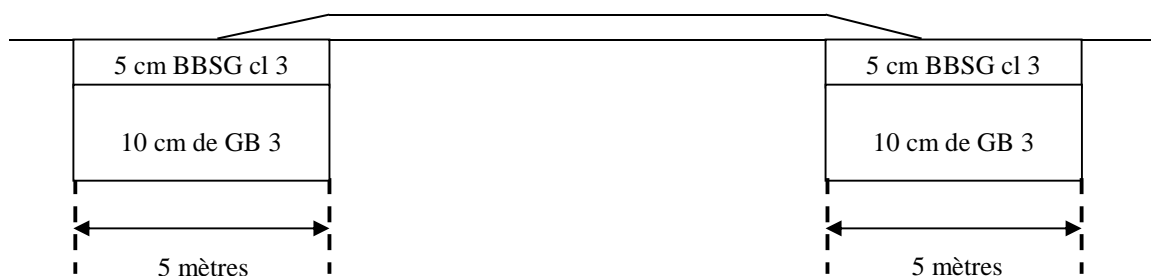
Un panonceau d'étendue M2 (à placer sous le panneau B14) ou un panneau de fin de limitation de vitesse devra être mis en place.

Dans les "zone 30", la signalisation avancée est facultative, voire inutile. La signalisation de position est facultative. Toutefois le Conseil général de l'Ain recommande fortement sa mise en place pour permettre, notamment en cas de neige, aux usagers et aux engins de déneigement de repérer la présence d'un plateau surélevé.

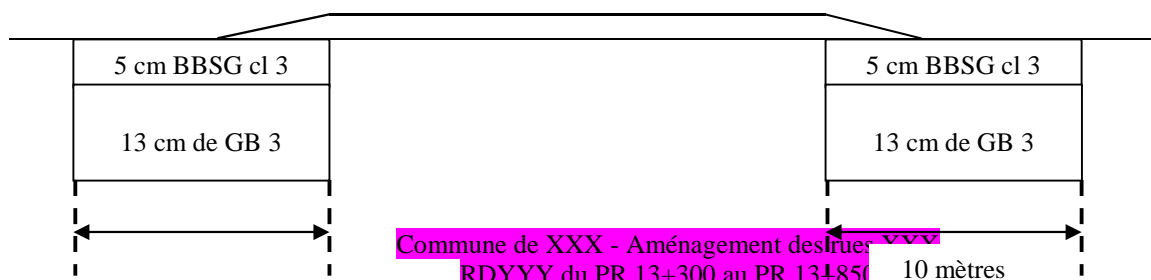
Chaussée :

Sur **5/10** mètres de part et d'autre des ralentisseurs, la chaussée devra être renforcée conformément au schéma ci-dessous :

Trafic < 50 PL / jour/ sens



50 PL / jour / sens < Trafic < 150 PL / jour / sens



10 mètres

150 PL / jour / sens < Trafic < 300 PL / jour / sens



Trafic > 300 PL / jour / sens : étude particulière

Dos d'âne

Le dos d'âne devra être aménagé conformément au décret n°94-447 du 27 mai 1994 qui rend obligatoire la conformité des ralentisseurs à la norme NF P 98-300 du 16 mai 1994.

Les recommandations du guide des « ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal » du CERTU devront également être suivies.

Ils doivent être implantés perpendiculairement à l'axe de la chaussée et sur toute la largeur.

La hauteur du profil doit être maintenue en tout point de la chaussée, le ralentisseur devra donc épouser la pente transversale de celle-ci.

Ils sont interdits :

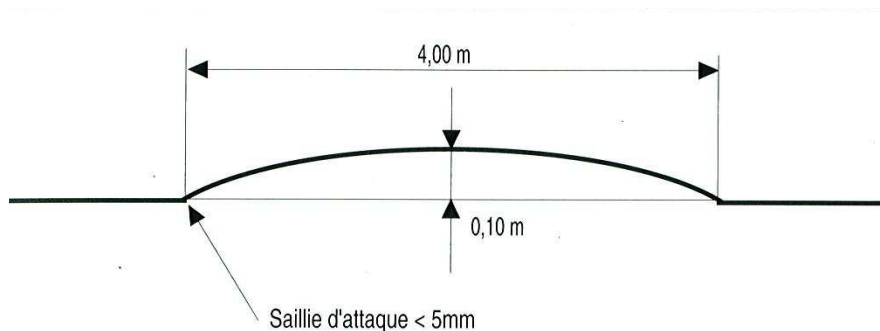
- Hors agglomération ;
- aux abords des carrefours (à remplacer par des ralentisseurs de type trapézoïdal) ;
- dans les virages de rayon inférieur à 200 m et à moins de 40 m en sortie de ceux-ci ;
- sur ou dans les ouvrages d'art, et à moins de 25 m de part et d'autre de ceux-ci ;
- sur les Routes à Grande Circulation ;
- sur les voies dont la déclivité est supérieure à 4% ;
- sur les voies supportant un trafic supérieur à 3 000 véhicules / jour ;
- sur les voies supportant un trafic supérieur à 300 poids lourds / jour ;
- sur les voies empruntées régulièrement par des lignes de transport public de personnes ;
- sur les voies desservant les centres de secours.

Il est déconseillé d'implanter des dos d'âne dans les 200 m après le panneau d'entrée d'agglomération ou dans les 200 m après la fin d'une section à 70 km/h.

Ils ne peuvent pas être implantés de manière isolée et doivent être situés de 30 m à 150 m d'un autre dispositif concourant à la réduction des vitesses.

Géométrie :

Le profil en long du ralentisseur de type dos d'âne est de forme circulaire.

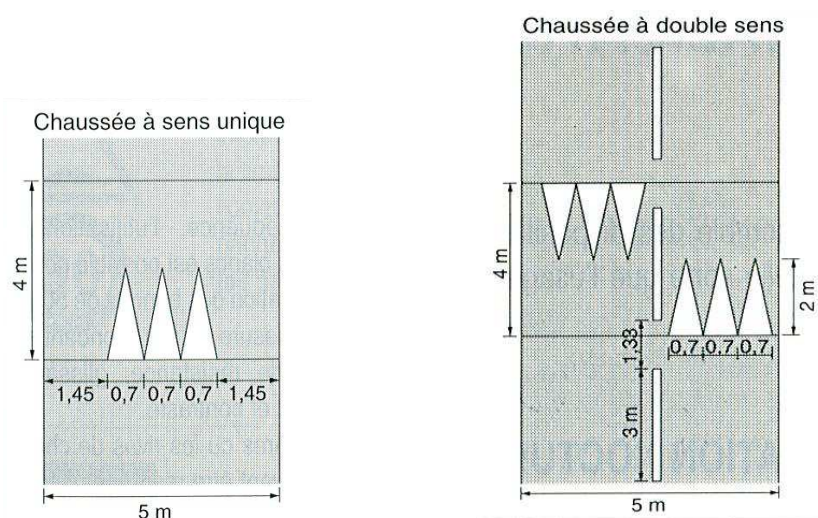


- Longueur recommandée : 4 m (+/- 20 cm).
- Hauteur recommandée : 10 cm (+/- 1 cm).
- Saillie d'attaque < 5mm

Signalisation horizontale :

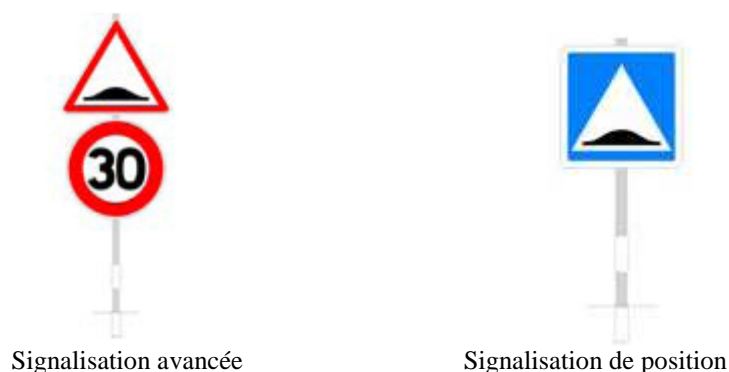
Les ralentisseurs de type dos d'âne ne supportent jamais de passage piéton.

La signalisation horizontale à mettre en place est la suivante :



Signalisation verticale :

Hors zone 30, la signalisation verticale à mettre en place est la suivante :



Signalisation avancée

Signalisation de position

La distance entre les dos d'âne et la signalisation avancée devra être comprise entre 40 et 50 mètres.

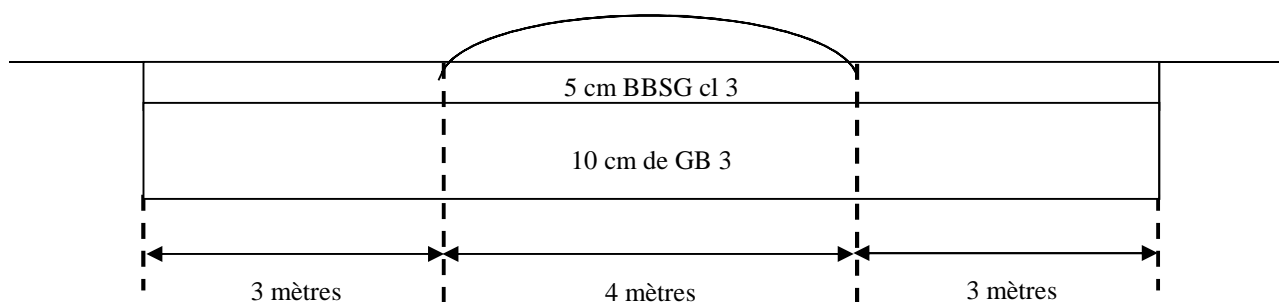
Dans le cas de ralentisseurs successifs implantés sur un même tronçon, seul le premier fait l'objet de cette signalisation avancée et les suivants sont signalés par un panneau d'étendue M2 (à placer sous le panneau B14).

**Dans les "zone 30", la signalisation avancée est facultative, voire inutile.
La signalisation de position également.**

Toutefois, le Conseil général de l'Ain recommande fortement sa mise en place pour permettre, notamment en cas de neige, aux usagers et aux engins de déneigement de repérer la présence d'un plateau surélevé.

Chaussée :

La chaussée devra être renforcée sur 10 m conformément au schéma ci-dessous :



Accessibilité

(Cf. Annexe 3 : Accessibilité de la voirie et des espaces publics)

Le maître d'ouvrage devra s'assurer que le projet est conforme aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accessibilité.

En cas de non-respect, une demande de dérogation devra être présentée à la sous-commission départementale d'accessibilité.

Cheminements piétonniers

Ils devront être aménagés conformément aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accessibilité notamment en ce qui concerne leur largeur minimale réglementaire.

Celle-ci est de 1.40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel.

Au droit de chaque traversée piétonne, des bandes d'éveil de vigilance devront être mises en place et des abaissés de trottoirs ou bateaux devront être prévus.

Annexe 3 : Accessibilité de la voirie et des espaces publics

Le projet devra être réalisé conformément à la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, notamment :

- décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,
- décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,
- arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Cette réglementation s'applique notamment :

- aux cheminements piétonniers ;
- au stationnement ;
- aux feux de signalisation ;
- aux postes d'appel d'urgence ;
- aux emplacements d'arrêts de véhicules de transport collectif.

En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions imposées par le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 susvisé ou par le présent arrêté, le maître d'ouvrage sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (Direction départementale des Territoires de l'Ain – 23 rue Bourgmayer – 01000 BOURG EN BRESSE) pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité