



## EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL SÉANCE du 27 MAI 2024

Nombre de membres en exercice = 23

Légalement convoqué le 21 mai 2024, le Conseil municipal s'est réuni le Lundi 27 mai 2024 à 19h00, à l'Hôtel de Ville, sous la présidence de Monsieur Jean-Pascal THOMASSET, Maire

**PRESENTS** = Mmes et MM. Bernard TAVERNIER, Annick SERRE, Renaud DONZEL, Jean-Michel LEGRAND, Annie COLOMB, Radikah JUMMUN, Jean-Henri LAURENT, Sylvie CHARDEYRON, Olivier ROBIN, Nathalie TISSOT, Eric TRINQUET, Denis COLLET, Christophe BLANC, Suzy CASSAR, Bertrand BONNAMOUR, Brigitte LIMODIN.

Formant la majorité des membres en exercice.

Absents excusés :

Séverine DEBUS donne pouvoir à Olivier ROBIN

Nathalie ROMANET donne pouvoir à Jean-Pascal THOMASSET

Florence GAUTHIER donne pouvoir à Annick SERRE,

Umus PERRONE. Excusée

Absents non excusés :

Mihrican AVCI,

Thomas GIRARD.

La Commune de Nantua va réaliser la réfection complète de la rue de la Corniche (RD 74) entre les intersections route de Genève (RD1084) et la rue d'Apremont (RD74D). S'agissant de travaux situés dans l'emprise du domaine public routier départemental il convient d'établir une convention précisant les engagements respectifs de chacune des deux collectivités.

La Commune intervient en tant que Maître d'ouvrage des travaux et le Département intervient en tant qu'exploitant de la RD 74 à la convention jointe en annexe à la présente délibération.

Le financement des travaux est assuré par la Commune de Nantua. Le Département lui reversera une participation de 80 310 euros TTC correspondant aux montants des travaux normalement à la charge du département (couche de roulement, et marquage (hors plateaux).

Conformément aux dispositions du Code de Justice Administrative, le tribunal administratif de Lyon peut être saisi par voie de recours formé contre la présente délibération pendant un délai de deux mois commençant à courir à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- date de sa réception en Préfecture de l'Ain (Sous-préfecture de Nantua)
- date de sa publication et/ou de sa notification

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'Autorité territoriale, auteur de l'acte, cette démarche suspendant le délai de recours contentieux qui recommencera à courir :

- soit à compter de la notification de la réponse de l'Autorité territoriale, auteur de la présente délibération ;
- soit deux mois après l'introduction du recours gracieux en l'absence de réponse de l'Autorité territoriale, pendant ce délai.

Cela étant exposé, il est demandé au Conseil Municipal, ap  
L'UNANIMITÉ DE SES MEMBRES PRÉSENTS :

Envoyé en préfecture le 07/06/2024  
Reçu en préfecture le 07/06/2024  
Publié le  
ID : 001-210102695-20240527-DR202440-DE

- **APPROUVE** la convention relative à l'aménagement de la rue de la Corniche, telle que jointe en annexe à la présente délibération et fixant le montant de la participation financière du Département à 80 310 euros TTC
- **AUTORISE** Monsieur le Maire à la signer ainsi que tout acte s'y rattachant

Pour extrait conforme au registre des délibérations du conseil municipal.  
Acte rendu exécutoire après dépôt  
en Sous-préfecture de Nantua le  
Publication ou affichage le  
Jean-Pascal THOMASSET  
Maire de Nantua

Le Maire,  
Jean-Pascal THOMASSET



Le Secrétaire de séance,  
Suzy CASSAR

Conformément aux dispositions du Code de Justice Administrative, le tribunal administratif de Lyon peut être saisi par voie de recours formé contre la présente délibération pendant un délai de deux mois commençant à courir à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- date de sa réception en Préfecture de l'Ain (Sous-préfecture de Nantua)
- date de sa publication et/ou de sa notification

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'Autorité territoriale, auteur de l'acte, cette démarche suspendant le délai de recours contentieux qui recommencera à courir :

- soit à compter de la notification de la réponse de l'Autorité territoriale, auteur de la présente délibération ;
- soit deux mois après l'introduction du recours gracieux en l'absence de réponse de l'Autorité territoriale, pendant ce délai.

## COMMUNE DE NANTUA TRAVAUX D'AMENAGEMENT

RD 74 du PR 3+140 au PR 3+583

### CONVENTION relative à l'aménagement de la rue de la Corniche

entre

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

et

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

Il est préalablement exposé ce qui suit :

La **Commune de NANTUA** va réaliser la réfection complète de la rue de la Corniche (RD74) entre les intersections avec la route de Genève (RD1084) et la rue d'Apremont (RD74D).

Au travers cet aménagement, la commune a prévu, chaque fois que cela est possible, de créer un cheminement piétonnier. Afin d'apaiser les vitesses, un enchainement de plateaux, écluse et de revêtement grenailé sera mis en œuvre.

Enfin, afin d'améliorer leur perception, les carrefours situés à l'extrémité de cette section de route départementale feront l'objet d'un traitement particulier.

Il est précisé que :

La **Commune de NANTUA** intervient en tant que Maître d'Ouvrage des travaux.

Le **Département de l'Ain** intervient en tant qu'exploitant de la RD 74.

Il est convenu :

## Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions administratives, financières et techniques de réalisation des travaux d'aménagement décrits à l'article 2.

Elle durera tant que l'équipement réalisé par le Maître d'ouvrage restera en service.

## Article 2 : Description de l'aménagement

L'aménagement consiste en :

- le recalibrage des intersections sud avec la RD1084 et nord avec la RD74D ;
- la création de deux plateaux surélevés ;
- la création d'une écluse (ilot enherbé avec largeur libre entre bordure = 3,75 m) ;
- la mise en place d'un enrobé grenaillé ;
- le raccordement du projet avec les voies existantes ;
- le recalibrage de la chaussée à ;
- la mise en place des signalisations horizontales et verticales adaptées ;
- l'adaptation du dispositif d'assainissement et la mise en place d'un caniveau CC25.

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

## Article 3 : Maîtrise d'ouvrage

La Maîtrise d'ouvrage de l'opération d'investissement sera assurée par la **Commune de NANTUA**. A cet égard, le **Département de l'Ain** transfèrera la Maîtrise d'ouvrage du renouvellement de la couche de roulement et du marquage de la RD 74, hors plateau(x), à la **Commune de NANTUA**.

## Article 4 : Occupation du domaine public

Le Maître d'ouvrage est autorisé à occuper le domaine public départemental pour réaliser les aménagements décrits à l'article 2. Cette occupation, précaire et révocable, est attribuée à titre gratuit.

Tous les embellissements et améliorations que le Maître d'ouvrage pourra faire sur ces biens seront de fait 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.

Pour information, la catégorie de trafic pour la RD N°74 est T4. Le remblayage des tranchées ainsi que la réfection définitive de la chaussée seront donc réalisés conformément aux prescriptions délivrées dans l'autorisation de voirie.

## Article 5 : Charges d'investissement

Le financement de l'opération d'investissement est assuré par la **Commune de NANTUA**, y compris les éventuels travaux dus à l'implantation des bordures et au respect des pentes en travers (reprofilages, rabotages, abaissement, renforcement et/ou déconstruction).



Si une déconstruction de la plateforme est nécessaire, il faudra prévoir un renforcement grave concassée 0/20 ou 0/31,5 sur 40 centimètres d'épaisseur avec un objectif de densification Q2.

A cet égard, le **Département de l'Ain** versera à la **Commune de NANTUA** une participation financière d'un montant forfaitaire de **80.310,00 € TTC**, correspondant au montant des travaux que le Département aurait financé dans le cadre de sa programmation de travaux (montant calculé sur la base du marché à accord cadre du Département).

**Désormais, chaque partie supporte la TVA et récupère le FCTVA sur son patrimoine.**

**Le versement de la participation financière du Département sera conditionné à la levée des réserves et à la signature du procès-verbal prévu à l'article 8 et joint en annexe 1.**

## Article 6 : Charges d'entretien et de fonctionnement

Dans le cadre de l'aménagement de la rue de la Corniche - RD 74 (du PR 3+140 au PR 3+583), les charges de fonctionnement, d'exploitation et de maintenance sont réparties entre les collectivités de la façon suivantes :

### 6-1 Charges d'entretien assurées par la Commune de NANTUA :

- des aménagements spécifiques situés sur l'emprise du Domaine Public routier départemental :
  - plateaux surélevés,
  - revêtement de chaussée non bitumé,
  - bornes, îlots, etc...,
- des plantations et espaces verts en bordure de la voirie ;
- des trottoirs et des îlots centraux, y compris l'ensemble des caniveaux et bordures ;
- du mobilier urbain implanté sur le domaine public départemental ;
- de la collecte des déchets ;
- d'entretien des réseaux humides (eaux usées, eaux pluviales et eau potable) ainsi que leurs accessoires (tampons, regards, bouches à clé, grilles, avaloirs ...). *En fonction de la répartition des compétences entre collectivités territoriales, la commune s'engage à communiquer aux exploitants des réseaux humides tous documents nécessaires à l'entretien ultérieur des ouvrages, ainsi que leurs accessoires (tampons, regards, bouches à clé, grilles, avaloirs, etc.).*
- 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.*
- de la signalisation verticale directionnelle et la signalisation d'intérêt local si elles sont liées à un choix esthétique de la commune ;
- du 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,
- des équipements électriques (feux tricolores et leurs accessoires, boucles de détection, radars, éclairage public ...). *En dehors de tout transfert de compétence au syndicat intercommunal d'énergie et de e-communication de l'Ain (SIEA), la commune assumera les charges d'entretien, d'exploitation et de fonctionnement de l'aménagement tel qu'il est décrit à l'article 2, y compris le cas échéant toutes réparations et remplacements des candélabres et des appareils d'éclairage usagés.*

*Dans le cas d'implantation ou de déplacement de candélabres, la Commune 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.*

En outre, la **Commune** s'engage à maintenir en bon état ces ouvrages affligés par la circulation publique, à son entretien, à son exploitation et à la sécurité publique.

#### 6-2 Charges d'entretien assurées par le Département de l'Ain :

- de la couche de roulement de la stricte chaussée routière (dédiée aux véhicules à moteur), à l'exception des plateaux, de telle façon que la circulation normale des usagers y soit assurée dans de bonnes conditions de sécurité ;
- des panneaux de signalisation directionnelle du réseau routier départemental inscrits au schéma directeur (y compris de la mise en conformité), à l'exception de ceux qui sont la conséquence d'un choix esthétique particulier de la Commune.

Le **Département de l'Ain** assurera les charges d'entretien et de fonctionnement relatives aux chaussées, hors plateau, coussins ou ralentisseurs, après signature du procès-verbal de conformité de l'aménagement.

#### 6-3 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 N° 74 ou à la pérennité des ouvrages, le **Département de l'Ain** pourra après mise en demeure, se substituer à la **Commune de NANTUA** et faire exécuter aux frais de celle-ci, les travaux nécessaires, y compris la déconstruction.

### Article 7 : Prescriptions techniques

Le Maître d'ouvrage s'engage à respecter l'ensemble des prescriptions techniques fixées ci-dessous et dans les fiches du guide d'entretien routier jointes à la présente convention.

#### Contexte routier :

Sur la RD 74, en moyenne journalière, le trafic est de 261 véhicules (comptage de 2023).  
Le trafic poids lourds est évalué à 7% du trafic total soit 20 PL/jour.

### Recommandations

Afin d'assurer une bonne lisibilité des aménagements (plateau et trottoir), il est vivement recommandé de les réaliser avec des matériaux qui contrastent visuellement avec ceux de la chaussée (cf. article 2.3 du Guide du CEREMA (Centre d'Etudes sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) sur « L'aménagement d'une traversée d'agglomération »).

Les piétons traversant toujours au plus court, il conviendra de positionner les passages piétons dans le prolongement direct des cheminements pour s'assurer qu'ils seront bien utilisés.

### Obligations

Les dispositifs implantés sur route départementale devront être conformes aux préconisations des guides thématiques du CEREMA relatifs aux aménagements projetés et/ou aux normes spécifiques en vigueur le cas échéant.

#### Dispositions spécifiques :

Le plan validé est joint à la présente convention – **annexe 2**

Le remblaiement des tranchées sera conforme à la fiche de remblaiement jointe – **annexe 3**

L'autorisation de voirie inhérente à la création des réseaux sera délivrée sur présentation des plans de réseau en phase PRO.

Le dimensionnement des aménagements particuliers, conforme au département de l'Ain :

- création d'une écluse - **annexe 4**
- création d'un plateau traversant - **annexe 5**

En agglomération, la Commune devra prendre un arrêté municipal :

- pour le sens prioritaire dans l'écluse,
- pour la limitation ponctuelle de vitesse à 30 km/h.

### **Dispositions générales :**

Le dispositif d'assainissement sera adapté au projet et assuré exclusivement par des avaloirs positionnés tous les 50 m au droit des points bas de la chaussée. Des caniveaux CS1 seront implantés en complément si la pente en long de la chaussée est inférieure ou égale à 1 %.

Les tampons ou regards seront mis sous accotement ou sous trottoirs. En cas d'impossibilité technique, ils seront positionnés à l'axe de la voie de circulation.

Devant les bordures basses ou dans les zones non bordurées, les avaloirs seront remplacés par des grilles de 70 cm x 30 cm positionnées en bord de chaussée.

Toutes les extrémités des zones bordurées seront traitées avec des bordures plongeantes passant de leur pleine hauteur à zéro centimètre de vue et aucun obstacle ne devra se trouver sur les trajectoires des véhicules, notamment des deux roues, afin de ne pas aggraver les conséquences des éventuelles sorties de route.

Les entrées riveraines seront traitées en « bateaux » et les intersections routières en arrondi de bordures.

Les éventuelles découpes de chaussée seront rectilignes, les couches décalées conformément à la norme NF P98-150-1 et les remblaiements entre les pieds des bordures et la chaussée seront réalisés en béton sur 20 cm.

Sous les élargissements de chaussée, la structure sera reprise sur une largeur minimale de 2 m d'une extrémité à l'autre, sans « sifflet », afin de permettre le compactage des matériaux conformément aux prescriptions en vigueur.

La signalisation sera mise en place conformément aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. Les panneaux seront de gamme normale et de classe 2 (hors signalisation vélo). Leur implantation ne devra en aucun cas compromettre l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

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

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

### **Normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)**

Le Maître d'ouvrage devra s'assurer que le projet est conforme aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006).

En cas d'impossibilité technique avérée à satisfaire aux prescriptions en vigueur au moment de la signature de la présente convention, notamment en raison de la topographie locale, le Maître d'ouvrage devra solliciter une dérogation auprès de la Sous-Commission Départementale pour



l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (Direction départementale de  
Bourgmayer - CS 90410 - 01012 BOURG EN BRESSE Cedex).

Cette réglementation s'applique uniquement **en agglomération** et concerne entre autres les cheminements piétonniers ;

## Article 8 : Contrôles

La Direction des mobilités du **Département de l'Ain** (Pôle RSDP-Est) sera associée au lancement des travaux et **invitée à la première réunion de chantier**.

@/ [rsdp-est@ain.fr](mailto:rsdp-est@ain.fr)

T/ 04.50.28.35.00

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 exécution dans les règles de l'art (portant sur la nature des matériaux et les épaisseurs notamment).

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

- vérification de la compacité au « panda » sur les tranchées,
- 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 et de roulement par « carottage » et de l'adhérence par des « essais PMT ».

Le **Département de l'Ain** vérifiera la conformité de l'aménagement sur son domaine public (route + dépendances) sur la base des obligations réglementaires en vigueur et des fiches de son guide d'entretien routier.

A l'issue des travaux, un procès-verbal contradictoire garantissant la conformité de l'aménagement à l'ensemble des prescriptions techniques détaillées dans l'article 7 de la présente convention sera signé par les parties concernées (cf. Annexe 1).

En cas de non-conformité, la Commune (ou Communauté de communes) sera mise en demeure de régulariser l'aménagement et de le rendre conforme aux prescriptions techniques.

En cas de non-régularisation à l'issue du délai imparti par la mise en demeure, les travaux seront exécutés d'office par le Département y compris la déconstruction.

En cas de danger relatif à la sécurité routière et/ou à la conservation du patrimoine départemental, les travaux d'urgence nécessaires seront exécutés d'office sans mise en demeure préalable.

Dans tous les cas, la Commune (ou Communauté de communes) s'engage à rembourser au Département les frais qu'il aura engagés afin d'assurer la conformité de l'aménagement aux prescriptions prévues dans la présente convention.

## Article 9 : Récolement des ouvrages

Le Maître d'ouvrage transmettra les plans de récolement de ses ouvrages au **Département de l'Ain** (*Direction des routes, 45 avenue Alsace-Lorraine CS 10114 01003 Bourg-en-Bresse*). S'agissant de documents administratifs, ils peuvent être communiqués aux tiers ayant à faire instruire des projets d'occupation du domaine public.



## Article 10 : Responsabilité

Le Maître d'ouvrage est responsable vis-à-vis des tiers des dommages résultant de ces aménagements, dans les limites de l'exercice de sa mission définie dans la présente convention.

## Article 11 : Règlement des litiges

Toutes difficultés, à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention qui n'auraient pu faire l'objet d'un règlement amiable, seront soumises au Tribunal administratif de Lyon.

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

à Nantua, le  
le Maire



## Annexe 1 : PROCÈS-VERBAL DE CONFORMITÉ DES AMÉNAGEMENTS

L'objet de ce document, réalisé à l'issu d'une visite conjointe entre le maître d'ouvrage et le gestionnaire de la route départementale, est de vérifier la conformité de l'aménagement à la convention autorisant ces travaux.

### 1. Rappel du projet

**RD 74 – PR 1+3140 à 3+583**

**Aménagement de la rue de la Corniche**

Date de signature de la convention : Cliquez ici pour entrer une date.

Date de début des travaux : Cliquez ici pour entrer une date.

### 2. Conformité

Les travaux sont-ils conformes à la convention et ses annexes ? ☐ OUI ☐ NON

Si non, quelles sont les principales adaptations réalisées en phase chantier :

- L'agence a-t-elle été informée de ces modifications ? ☐ OUI ☐ NON
- Sont-elles conformes aux règles de l'art ? ☐ OUI ☐ NON
- Les plans de récolement ont-ils été fournis ? ☐ OUI ☐ NON

### 3. Eventuels travaux complémentaires

3a. Travaux immédiats de mise en sécurité : ☐ OUI ☐ NON

Description : -

Date de réalisation : -

3b. Travaux de mise en conformité : ☐ OUI ☐ NON

Description : -

Date de réalisation : -

*Tant que ces travaux n'auront pas été réalisés, la circulation se fera sous la responsabilité de la Commune.*

### 4. Remise de l'ouvrage

L'ouvrage réalisé est intégré au domaine public départemental à compter du : -

Pour le Département de l'Ain,

Nom :

Signature :

Pour la Commune,

Nom :

Signature :









## Annexe 3 :

# FICHE DE REMBLAIEMENT – Classe T4

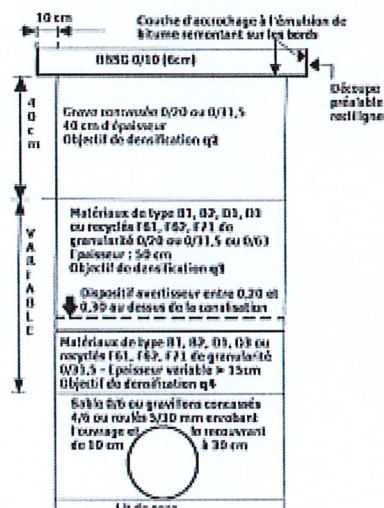
## REALISATION DE TRANCHEES SOUS CHAUSSEE (Catégorie de trafic T4 : moins de 50 PL/J/sens)

Le découpage des chaussées devra être exécuté à la scie à disque, à la bêche mécanique, à la roue tronçonneuse ou à la lame vibrante ou en cas de tranchées étroites, à la trancheuse ou par tout autre matériel performant (godet étroit).

Les tranchées transversales, lorsque le fonçage n'est pas obligatoire, seront réalisées en oblique à + ou - 15° et par demi-chaussée.

Au moins huit jours avant le commencement des travaux, le bénéficiaire soumettra au signataire du présent arrêté, ou à son représentant, les résultats de l'étude qu'il aura effectuée sur le matériau qu'il compte utiliser en remblai et la composition de l'atelier de compactage et sa capacité de travail avec le matériau à mettre en œuvre (désignation précise du matériel, des coefficients de rendement, des épaisseurs de couches, du nombre de passe par couche et de la vitesse de translation, volume maximal à mettre en œuvre en un temps déterminé), étude qui s'imposera à lui.

Le remblayage de la tranchée sous chaussée ainsi que la réfection définitive de la chaussée seront réalisés conformément aux prescriptions et au croquis ci-après :  
- évacuation de la totalité des déblais en décharge,



Après la couche de roulement, le traitement du joint sera assuré par la mise en œuvre d'un bitume pur avec sablage (sable porphyrique  $D < 4$  mm).

Avant la réalisation de la couche de roulement, une découpe sera réalisée à 10 cm de la première coupe pour croisement de cette dernière surface avec l'enrobé existant.

Une liaison par arrosage à l'émulsion de bitume sera réalisée pour collage de ces surfaces. Si la partie inférieure de remblai est inférieure à 15 cm, alors elle est intégrée entièrement à la PSR avec un objectif de densification q3.

Un grillage avertisseur sera mis en place à environ 0,30 m au-dessus de la canalisation. La génératrice supérieure de la conduite la plus haute sera placée à au moins 0,80 m au-dessous du niveau supérieur de la chaussée.

q2, q3, q4 : voir les tableaux des objectifs de densification ci-joints

B1, B2, D1, D3 : se référer au guide technique pour le remblayage des tranchées pour cette classification de difficulté de compactage

Matériaux élaborés DC 3 : se référer au guide technique pour le remblayage des tranchées pour cette classification de difficulté de compactage



## Plateau surélevé

### Préambule :

Ce type de dispositif est autorisé uniquement sur les sections de routes situées à l'intérieur des agglomérations (au sens du code de la route, c'est-à-dire entre les panneaux EB10 et EB20).

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

La vocation première d'un plateau est de sécuriser et de rendre accessibles les traversées piétonnes entre deux trottoirs, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Afin d'assurer une bonne lisibilité du plateau, il est vivement recommandé de le réaliser avec des matériaux qui contrastent visuellement avec ceux de la chaussée (cf. article 2.3 du Guide du Certu sur « L'aménagement d'une traversée d'agglomération »).

### Implantation :

Il est déconseillé d'implanter des plateaux surélevés dans les cinquante 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.

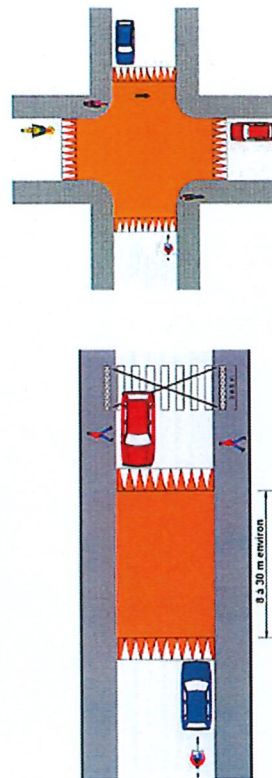
### Caractéristiques géométriques :

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

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).

Ils seront aménagés conformément aux schémas suivants :



## Plateau surélevé

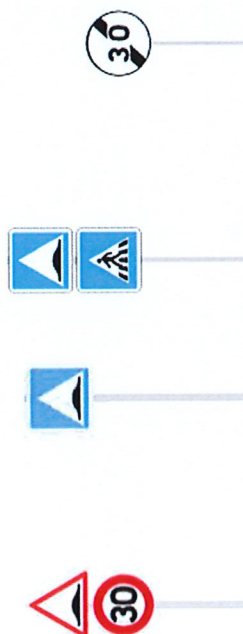
Comme les plateaux sont conçus pour sécuriser les traversées piétonnes, ils remplacent les passages piétons situés à proximité.

D'autre part, les piétons pouvant traverser en tout point du plateau, le marquage d'un passage piéton les obligerait à l'emprunter. Il n'est donc pas recommandé de les tracer, sauf dans un lieu « sensible » et à trafic élevé (ex : devant une école).

### Signalisation verticale :

Sur une voie limitée à 50 km/h :

Au droit des plateaux, la vitesse sera limitée à 30 km/h et la signalisation mise en place sera la suivante :



Signalisation avancée  
(A2b + B14)

Signalisation de position  
(C27 ou C27 + C20a facultatif)

Fin de prescription  
(B33)

Sur la voie qui perd sa priorité dans les carrefours, seule la signalisation avancée des plateaux est nécessaire pour ne pas surcharger la signalisation verticale.

La signalisation de position sera donc uniquement celle du régime de priorité (STOP ou CLP) et non celle du plateau.

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

Il conviendra de prévoir des supports avec une hauteur sous panneau > à 2,00 mètres pour permettre le passage des piétons.

Les panneaux seront de gamme normale (la gamme petite n'est à utiliser que lorsque les accotements ne sont pas assez larges).

Dans le cas de plateaux successifs et très proches, seul le premier fait l'objet d'une signalisation avancée, le panneau A2b étant alors complété d'un panneau d'étendue M2.

## Plateau surélevé

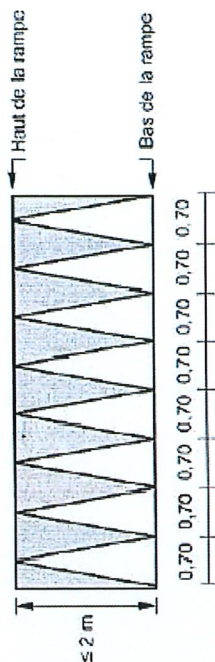
Dans les "zone 30" :

La signalisation avancée est facultative, voire inutile.

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

### 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.



### Renforcement de chaussée :

La chaussée devra être renforcée conformément aux schémas ci-dessous sur 5 m de part et d'autre des plateaux (rampes comprises) de façon à prévenir son affaissement à plus ou moins long terme.

Les épaisseurs de ces renforcements sont proportionnelles au trafic poids lourds.

### Trafic < 100 PL / jour (2 sens confondus)



Envoyé en préfecture le 07/06/2024

Reçu en préfecture le 07/06/2024

Publié le

ID : 001-210102695-20240527-DR202440-DE

Berger  
Levrault



## Les écluses

### Préambule :

Ce type de dispositif est autorisé uniquement sur les sections de routes situées à l'intérieur des agglomérations (au sens du code de la route, c'est-à-dire entre les panneaux EB10 et EB20).

Les écluses sont des aménagements consistant à rétrécir ponctuellement une chaussée bidirectionnelle à une seule voie de circulation avec un sens prioritaire défini. Par conséquent, celles-ci ne pourront être implantées que dans les zones où la visibilité des véhicules est suffisante.

Les écluses devront être aménagées conformément aux recommandations du guide des chicanes et écluse sur voiries urbaines du CERTU. Afin d'assurer une bonne lisibilité de ces dernières, il est vivement recommandé de les réaliser avec des matériaux qui contrastent visuellement avec ceux de la chaussée (cf. article 2.3 du Guide du Certu sur « L'aménagement d'une traversée d'agglomération »).

### Implantation :

Il n'y a pas de distance minimale à respecter entre les écluses et les panneaux d'agglomération.

En règle générale, les véhicules entrant dans l'agglomération circulent plus vite que ceux qui en sortent. Par conséquent l'écluse sera positionnée de façon à faire ralentir prioritairement ces usagers.

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

### Caractéristiques géométriques :

Dans le Département de l'Ain, la largeur minimale des écluses sera de 3,50 m pour permettre le passage des engins de déneigement. Cette largeur « conséquente » pour une seule voie de circulation sera réduite à 2,90 m par du marquage au sol (Cf. schéma ci-après).

Au-delà de 3,50 m de large, l'écluse n'est plus assez contraignante et perd en lisibilité et en efficacité.

### Plusieurs catégories d'écluses existent :

Ecluse simple avec rétrécissement axial

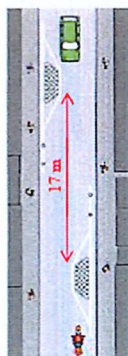


Ecluse simple avec rétrécissement latéral



## Les écluses

### Ecluse double



Dans ce cas, il faudra conserver une inter-distance minimum de 17 m entre les extrémités des écluses pour permettre le passage des poids-lourds. La distance entre les 2 îlots ne devra pas excéder 25 m (sinon on considère qu'il s'agit de 2 écluses simples).

La longueur des écluses sera comprise entre 15 m et 60 m maximum en fonction du trafic à l'heure de pointe (Thp : exprimé en véhicules/heure) qui correspond à environ 10 % du trafic journalier.

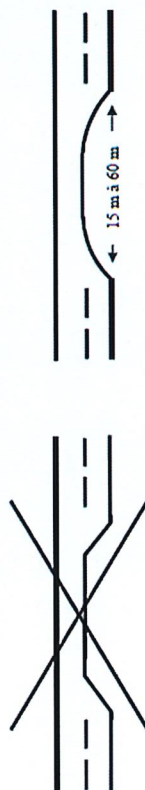
La vitesse moyenne de franchissement prise en compte est 30 km/h, soit 8,4 m/s.

### Trafic à l'heure de pointe

Longueur maximale	
Thp ≤ 600 v/h	→ 60 m
600 v/h ≤ Thp ≤ 700 v/h	→ 30 m
700 v/h ≤ Thp ≤ 900 v/h	→ 15 m

Si le trafic à l'heure de pointe est supérieur ou égal à 900 v/h (soit 9 000 véhicules/jour), les écluses sont fortement déconseillées car il existe un vrai risque de saturation et/ou de report du trafic sur les voies adjacentes.

Les extrémités des écluses seront arrondies pour ne pas présenter d'angle trop agressif en bord de chaussée.



Elles seront réalisées avec des bordures franchissables de type I ou A, posées avec 2 cm de vue maximum, pour être moins agressives avec les véhicules en perte de contrôle (notamment les deux roues) et permettre leur chevauchement par les engins hors gabarit (largeur d'essieu > 3,50 m).

### Cas particulier des écluses intégrant un arrêt de transport en commun :

L'intérêt de ce positionnement est de bloquer le trafic pour sécuriser les traversées piétonnes.

Dans ce cas, il conviendra d'être particulièrement vigilant au respect des pentes en long au niveau des extrémités des écluses qui ne devront pas dépasser les 5 % pour rester conformes aux normes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR).

Attention, les bordures de type quais bus mesurant 21 cm de haut, leur chevauchement par les engins hors gabarit s'en trouvera d'autant plus compliqué.



## Les écluses

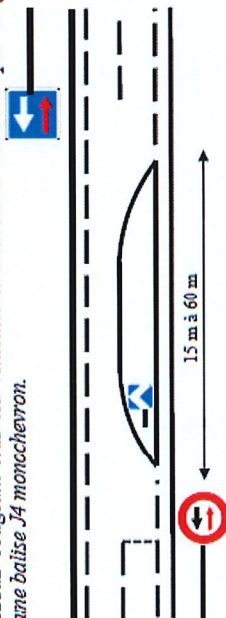
### Cas particulier des écluses doubles :

Dans le cas des écluses doubles, il convient de maintenir le même sens prioritaire dans les deux écluses pour éviter le blocage du dispositif par les véhicules en attente au milieu. Si la distance entre les écluses doubles est importante, il peut être utile de répéter la signalisation entre chaque îlot (2 panneaux B15 dans un sens et 2 C18 dans l'autre sens).



### Cas particulier d'une écluse avec un Bypass vélo :

Le panneau B21a2 obligeant tous les véhicules à contourner l'obstacle par la gauche, il sera remplacé par une balise J4 monchevron.

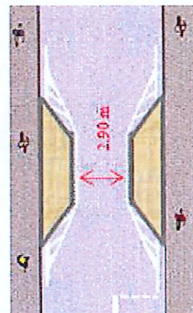


### Cas particulier d'une écluse simple avec un coussin lyonnais :

Afin d'éviter une surabondance de signalisation, il conviendra d'implanter uniquement les panneaux A2b-B14 (30 km/h) en présignalisation. En position, prévoir les panneaux B15 et C18 qui seront jumelés avec les panneaux C27 (panneaux C27 au-dessus des B15 ou C18). Les panneaux B33 seront positionnés une quinzaine de mètres après l'écluse.

### Signalisation horizontale :

Une ligne d'effrit d'alternat peut être tracée en amont du panneau B15, à l'endroit où les usagers doivent s'arrêter le cas échéant pour céder le passage aux usagers arrivant en sens inverse. De couleur blanche, elle est formée d'une ligne discontinue alternant des rectangles peints et des espaces de même dimensions, et a une largeur de 0,15 m.

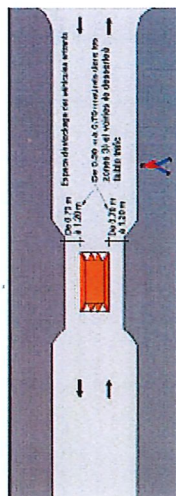


Des bandes de rives de 15 cm de largeur (3u) seront marquées à 15 cm des bordures pour réduire visuellement la largeur de l'écluse à 2,90 m.

## Les écluses

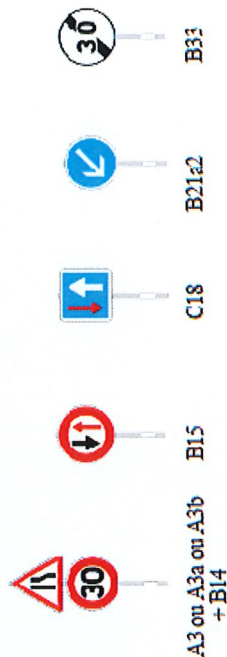
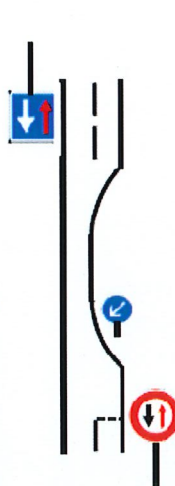
### Cas particulier d'une écluse simple avec un coussin lyonnais :

Si le trafic est trop faible, l'écluse simple pourra être complétée par un coussin lyonnais pour modérer les vitesses lorsqu'aucun véhicule n'arrive en face.



### Signalisation verticale :

La signalisation avancée (facultative en zone 30) sera composée des panneaux A3 (ou A3a, ou A3b) pour signaler le rétrécissement + les panneaux de limitation de vitesse B14 (30 km/h). En signalisation de position, des panneaux B15 et C18 seront implantés. 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.



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

Il conviendra de prévoir des supports avec une hauteur sous panneau > à 2,00 mètres pour permettre le passage des piétons (sauf pour le panneau de position B21a2).

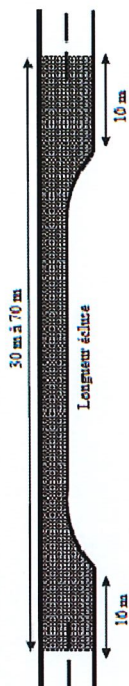
Les panneaux seront de gamme normale (la gamme petite n'est à utiliser que lorsque les accotements ne sont pas assez larges).

## Les écluses

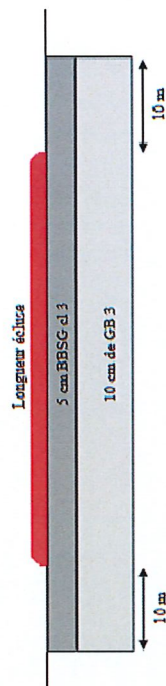
La couleur des flots devra contraster avec celle de la chaussée pour les rendre plus visibles de jour et ils seront équipés de dispositifs rétro-réfléchissants pour la visibilité de nuit.

### Renforcement de chaussée :

La chaussée devra être renforcée en fonction du trafic poids lourds sur tout le linéaire de l'écluse + 10 m de part et d'autre conformément au schéma ci-dessous :



### Trafic < 100 PL / jour (2 sens confondus)



Envoyé en préfecture le 07/06/2024

Reçu en préfecture le 07/06/2024

Publié le

ID : 001-210102695-20240527-DR202440-DE

