



INFRASTRUCTURES, TRANSPORT ET MOBILITÉ

Réseau routier départemental

Aménagement des traversées d'agglomération (GATA)



$$80 - 15 - 5$$

Sur la route ...

80 % de « respectueux »

15% d'« opportunistes »

5% de « voyous »

Perception et comportement



Perception et comportement





La route

(de façon générale)

- Nécessité de « cadrer », de préciser les choses
- Sans confondre harmonisation et uniformisation

Des réponses « nationales » ...

- Normes
- Documents réglementaires
- Instructions
- Guides
- Recommandations
- Fiches techniques
- Notes d'information
- ...

... mais des difficultés locales

- Aménagement du réseau routier départemental
- Relations avec les usagers, l'État, les autres collectivités ...
- Traversées d'agglomérations
- ...

Le contexte :

1 - Un réseau routier départemental :

- Caractéristiques très variées
- Fortement urbanisé
- Enjeux forts de sécurité (en particulier en agglomération)
- Demande forte de mobilité et de sécurité, et désir de confort
- Maintien de la fluidité du trafic
- Nécessité d'inscrire les aménagements dans la durée

2 - Des élus locaux très sollicités par les riverains et les usagers

3 - Des projets d'aménagement pas toujours en cohérence avec les enjeux réels

La demande :

Disposer d'un cadre de référence

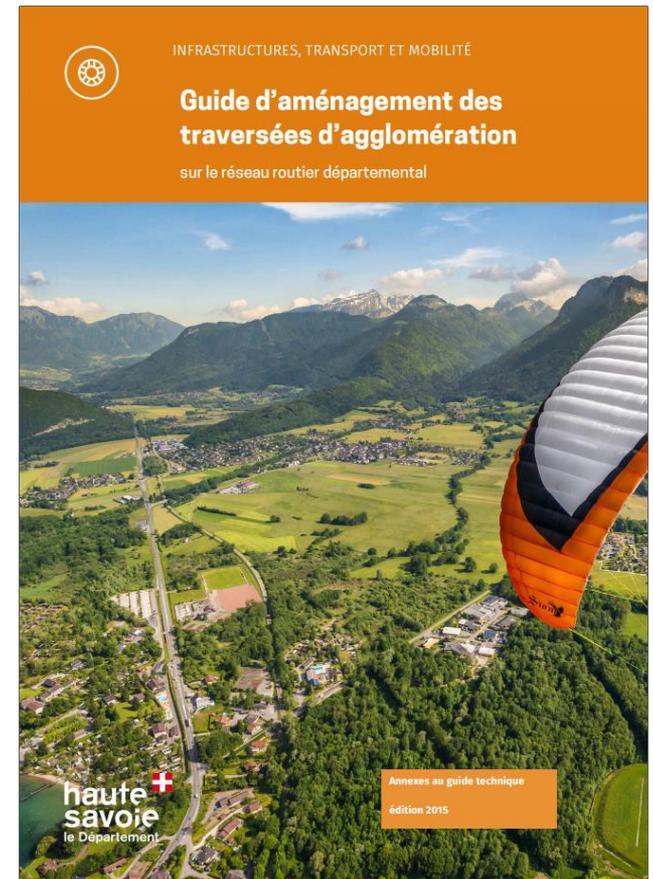
- Pour savoir « quoi faire » sur quelles routes
- Pour donner des « limites » dans l'aménagement
- Pour « préserver » le RRD
- Pour accompagner dans les réflexions d'aménagement
- Pour légitimer l'action des services

Les éléments de réponse :

- Une hiérarchisation du réseau routier adaptée au contexte
- Une assistance des services de la DGA-IAT aux collectivités locales
- L'élaboration de guides et documents de référence (en interne aux services et vers les collectivités, BE, aménageurs ...)

Réponses ...

- Hiérarchisation du RRD
- Règlement de voirie départementale (en cours de refonte)
- Documents de doctrine interne
- Documents à usage multiple
 - (dont le Guide d'aménagement des traversées d'agglomération sur le réseau routier départemental – GATA, approuvé à l'unanimité par l'assemblée départementale en décembre 2015)*
- ...



- Document élaboré pour définir, dans les cas les plus courants:
 - Les aménagements compatibles avec les différentes fonctions assumées par ce réseau
 - Leurs modalités de réalisation

- Guide destiné à l'usage :
 - Des élus et techniciens des communes et des intercommunalités
 - Des maitres d'œuvres
 - Des occupants du réseau RD (concessionnaires...)

- Interface entre le Code de la Voirie Routière et le Règlement de Voirie Départementale de la Haute-Savoie.

5 axes majeurs :

- Rappels administratifs et réglementaires
- Procédures de demande et phases administratives
- Rôle et pouvoirs de Département
- Aménagement d'une traverse d'agglomération (démarche, études, possibilités)
- Préservation des chaussées

Et

- Une bibliographie des documents de référence
- Des annexes précises des différents thèmes et aménagements

SOMMAIRE

1. Pour fixer le décor... (rappels généraux)	6
2. Rappels administratifs	7
2.1 - Agglomération	7
2.2 - Pouvoirs de police du Maire et du Président du Conseil Départemental	8
2.2.1 - La police de la circulation	8
2.2.2 - La police de la conservation	8
2.3 - Règlement de voirie départementale	9
3. Procédure de demande d'autorisation pour les projets d'aménagement de traversée d'agglomération	10
3.1 - Approbation du Dossier de Prise en Considération (DPC)	10
3.2 - Approbation phase projet et conventionnement	10
3.3 - Délais	11
3.4 - Financement et subventions	11
4. Rôle et pouvoir du Département en phases projet et travaux	12
4.1 - Participation aux réunions de chantier	12
4.2 - Exploitation sous chantier et arrêts de circulation	12
4.3 - Contrôles de qualité ou de géométrie	13
4.4 - Remise des ouvrages en fin de travaux	13
4.5 - Répartition des charges d'entretien ultérieur	13
5. Hiérarchisation du réseau routier départemental	14
6. L'aménagement d'une traverse d'agglomération	16
6.1 - En préambule	16
6.2 - Les enjeux	17
6.3 - Une démarche de projet	19
6.4 - L'assistance technique du Département	20
6.5 - L'étude d'une traversée d'agglomération	20
6.5.1 - Établir un diagnostic, identifier les enjeux et les objectifs	21
6.5.2 - Concevoir les aménagements	23
6.5.3 - Estimer le coût des aménagements et proposer un phasage	23
6.6 - En résumé	23
6.7 - Autres éléments à prendre en compte	24
6.8 - Catalogue des aménagements	24
6.9 - Tableau récapitulatif des aménagements possibles en agglomération sur routes départementales	27
7. Les chaussées	30
7.1 - Les facteurs de dimensionnement	30
7.1.1 - Le trafic PL	30
7.1.2 - Le gel	30
7.1.3 - Les plateformes	30
7.1.4 - Sol support - arase de terrassement	31
7.2 - Les constituants et matériaux	31
7.2.1 - Couches de surface	31
7.2.2 - Couche d'assise	31
7.2.3 - Couche de forme	31
7.2.4 - Cas particulier des giratoires	31
7.3 - Les structures types	32
7.3.1 - Tableau des structures types	32
7.3.2 - Cas particulier du bruit	32
7.3.3 - Les tranchées - réseaux	32
8. Bibliographie générale	33
9. Annexes	34

Des rappels d'importance ...

2.2. Pouvoirs de police du Maire et du Président du Conseil Départemental

Sur le domaine public routier départemental, le Président du Conseil Départemental exerce des pouvoirs de police spéciaux :

- Celui afférent à la **police de la circulation** qui s'applique **uniquement sur les RD situées hors agglomération**.
- Celui afférent à la gestion du Domaine Public, à savoir la **police de la conservation** qui s'applique **sur l'ensemble du réseau** routier départemental, y compris sur les sections de RD situées en agglomération.

2.2.1. La police de la circulation

La police de la circulation vise à assurer la sécurité et la commodité de passage sur les voies publiques. Elle relève du Code de la Route et du Code Général des Collectivités Territoriales.

L'arrêté de circulation est pris pour la mise en place des mesures de police permanentes ou temporaires avec comme objectif de permettre la circulation générale dans de bonnes conditions d'exploitation et de sécurité, tout en respectant les droits de chacun et en particulier des usagers et des riverains des voies concernées.

La limite générale de vitesse y est fixée par le Code de la Route à 50 km/h. Le Maire peut, dans la limite des pouvoirs qui lui sont conférés, abaisser ou relever cette vitesse sur des portions de route ou des zones qu'il aura définies.
Hors agglomération, sauf sur autoroutes et routes à chaussées séparées, la limite générale est fixée à 90 km/h. Pour ce qui concerne le réseau routier départemental (RRD), un abaissement inférieur à 70 km/h est globalement proscrit, notamment afin de n'entraîner aucune confusion dans l'esprit des usagers.

Le Département est systématiquement convié à la première réunion de démarrage de chantier.

3. Procédure de demande d'autorisation pour les projets d'aménagement de traversée d'agglomération

Les dossiers de demande d'aménagement des routes départementales dans la traversée des agglomération doivent être adressés en trois exemplaires à l'adresse suivante :

Monsieur le Président du Conseil Départemental
Hôtel du Département
1 avenue d'Albigny
74041 ANNECY CEDEX

3.1. Approbation du Dossier de Prise en Considération (DPC)

Pour chaque demande, il convient de présenter un projet d'aménagement sous la forme d'un Dossier de Prise en Considération. Le DPC peut revêtir des niveaux de précision différents en fonction de la complexité du projet porté.

Un document de niveau étude préliminaire peut suffire s'il permet d'évaluer assez clairement l'impact du projet sur la voirie départementale. Néanmoins les projets les plus lourds nécessitent généralement des études plus fines pouvant aller jusqu'à un niveau d'avant-projet. A minima ce dossier doit comporter : un plan de situation, un plan de l'aménagement et une notice explicative (objectifs, contraintes, coût estimatif, échéancier...)

REMARQUE

Les types d'aménagements ci-dessus correspondent à des domaines d'utilisation bien précis et sont soumis à des restrictions d'implantation. Ils font l'objet de normes ou de recommandations techniques.

RAPPEL

La **réglementation** (code, décret, arrêté, instruction interministérielle) s'impose à tout maître d'ouvrage (sauf dérogation prévue dans le texte réglementaire lui-même).

Une **recommandation**, émise par un organisme public compétent (ou même par une organisation professionnelle), constitue un élément de que l'on appelle l'état de l'art à un moment donné. Le devoir de respecter l'état de l'art s'impose à toute personne réputée compétente professionnellement (services techniques de l'État ou de collectivités territoriales, bureau d'études, maître d'œuvre et entreprises), y compris dans le cadre de son devoir de conseil. Le cas échéant, tout praticien peut donc être amené à justifier (y compris devant les juridictions) les raisons pour lesquelles il n'a pas respecté l'état de l'art. A contrario, le maître d'ouvrage n'est pas tenu par l'état de l'art, qu'il n'est pas réputé connaître. Sa responsabilité peut toutefois être engagée s'il a sciemment refusé de suivre les conseils d'une personne compétente y faisant référence.

Une **norme** (française, européenne ou internationale) constitue un référentiel ou décrit un processus, permettant d'apprécier la conformité d'un produit ou d'une prestation. Son application peut être rendue obligatoire par un règlement (code, décret, arrêté, instruction ...).

... mais aussi des conseils simples, et de bon sens ...

6.6. En résumé ...

Pour bien aménager :

- Des principes de base (effet de porte, modifications de géométrie, aménagements adaptés, rythmes, traitement approprié des transitions, mesures crédibles).
- Des éléments capitaux (démarche de projet, association et information, prise en compte du contexte, perceptives d'orientations futures).
- Un aménagement de traverse n'est pas un projet routier interurbain.
- Normalisation ne veut pas dire uniformité
- L'indispensable respect des règles , afin d'éviter une éventuelle responsabilité juridique.
- Garantir la visibilité, pour ne pas surprendre.
- S'attacher à la lisibilité, afin d'avoir une incidence sur le comportement
- Assurer cohérence et équilibre, pour qu'il y ait acceptation de l'aménagement.

Sans oublier :

- Adéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques.
- Possibilité d'évitement et de récupération.
- Limitation de la gravité des chocs.
- Cohérence de tous les éléments de la voie et de son environnement.
- Gestion des flux dans un objectif de sécurité.

6.7 - Autres éléments à prendre en compte

D'autres éléments contribuent à la richesse de l'aménagement, à sa bonne lecture et à son acceptation.

Sans être totalement exhaustif, on peut citer :

- o Les zones de circulation particulière.
- o Le stationnement.
- o Les usagers vulnérables (piétons, cycles, 2RM).
- o L'accessibilité.
- o L'éclairage.
- o Les équipements et le mobilier urbain.
- o Les équipements routiers.
- o La signalisation horizontale et verticale (police, directionnelle, SIL).
- o Le traitement des intersections et les régimes de priorité.
- o Les accès.
- o Les transports en commun (TC).
- o Les transports exceptionnels (TE).
- o Les transports de bois ronds.
- o Le bruit.

La fiche **A03f**, jointe en annexe, expose plus en détail ces éléments.

6.8 - Catalogue des aménagements

En matière d'aménagement urbain, l'imagination des concepteurs peut s'avérer être sans limites. Il faut toutefois garder à l'esprit que si l'objectif reste de favoriser l'appropriation collective de l'espace public dans les meilleures conditions de sécurité et de circulabilité, **l'usage d'aménagements simples, visibles et lisibles**, permet de se garder des équivoques et **favorise la sécurité**.

La mise en valeur du cadre de vie, de l'espace public, du patrimoine, tout comme la réponse aux problématiques de déplacement et de sécurité, conduisent à de multiples possibilités d'aménagement, plus ou moins contraignantes, seules ou associées entre elles.

On distingue ainsi :

- 1) Les dispositifs d'alerte, comme :
 - Signalisation verticale
 - Bande centrale longitudinale colorée (au niveau de la chaussée ou bombée)
 - Bandes d'alerte (bandes rugueuses, ou autres, ne dépassant pas 30 mm d'épaisseur) qui restent soumises aux dispositions relatives aux nuisances sonores
 - Refuge central sur passage zébré
 - Aménagement paysager des abords (arbres, lampadaires, bancs, plots ...)
- 2) Les dispositifs de modération de la vitesse, comme :
 - Rétrécissement de chaussée
 - Chicanes
 - Avancées de trottoirs
 - Îlot central, plus ou moins large, et pouvant être planté
 - Plateau surélevé et carrefour plateau surélevé
 - Place traversante surélevé
 - Coussins

Parmi ces dispositifs, on peut lister les principales familles mises en œuvre, comme suit :

→ L'effet de porte.

Élément capital pour marquer la transition entre la rase campagne et l'agglomération, il peut revêtir de nombreuses formes. Les plus efficaces sont ceux créant une rupture physique avec le milieu quitté par l'usager en déplacement, comme les dévoiements de chaussée. Toutefois, des bordures de chaque côté de la voie sur quelques dizaines de mètres, et quelques plantations « colorées » derrière le



panneau EB10, accompagnées ou non par une coloration transversale (résine colorée par exemple), créent déjà une sensation de « rupture ». Une modification du type de marquage horizontal contribue également fortement à la modification de la typologie de la route.

→ La réduction de la largeur de chaussée.

La fiche **A03g** jointe en annexe au présent document, permet de se faire une idée de la vitesse possible de croisement de deux véhicules selon le profil en travers retenu.



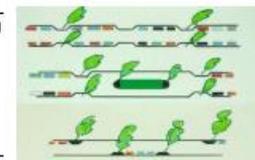
→ Les surélévations de chaussée (fiche **A04a** en annexe):

- ralentisseur de type dos d'âne (fiche **A04b** en annexe) ou de type trapézoïdal (fiche **A04c** en annexe)
- plateau traversant (fiche **A04d** en annexe)
- surélévation en zone 50 (fiche **A04e** en annexe)
- vague « objectif 50 » (fiche **A04f** en annexe)
- coussin berlinois ou similaire (fiche **A04g** en annexe)
- surélévation partielle (fiche **A04h** en annexe)



→ Les chicanes (fiche **A05a** en annexe):

- avec îlot (fiche **A05b** en annexe), symétriques ou asymétriques
- sans îlot (fiche **A05c** en annexe), simples ou doubles



→ Les écluses (fiche **A06a** en annexe):

- simples (fiche **A06b** en annexe) avec rétrécissement latéral ou rétrécissement axial
- doubles (fiche **A06c** en annexe)

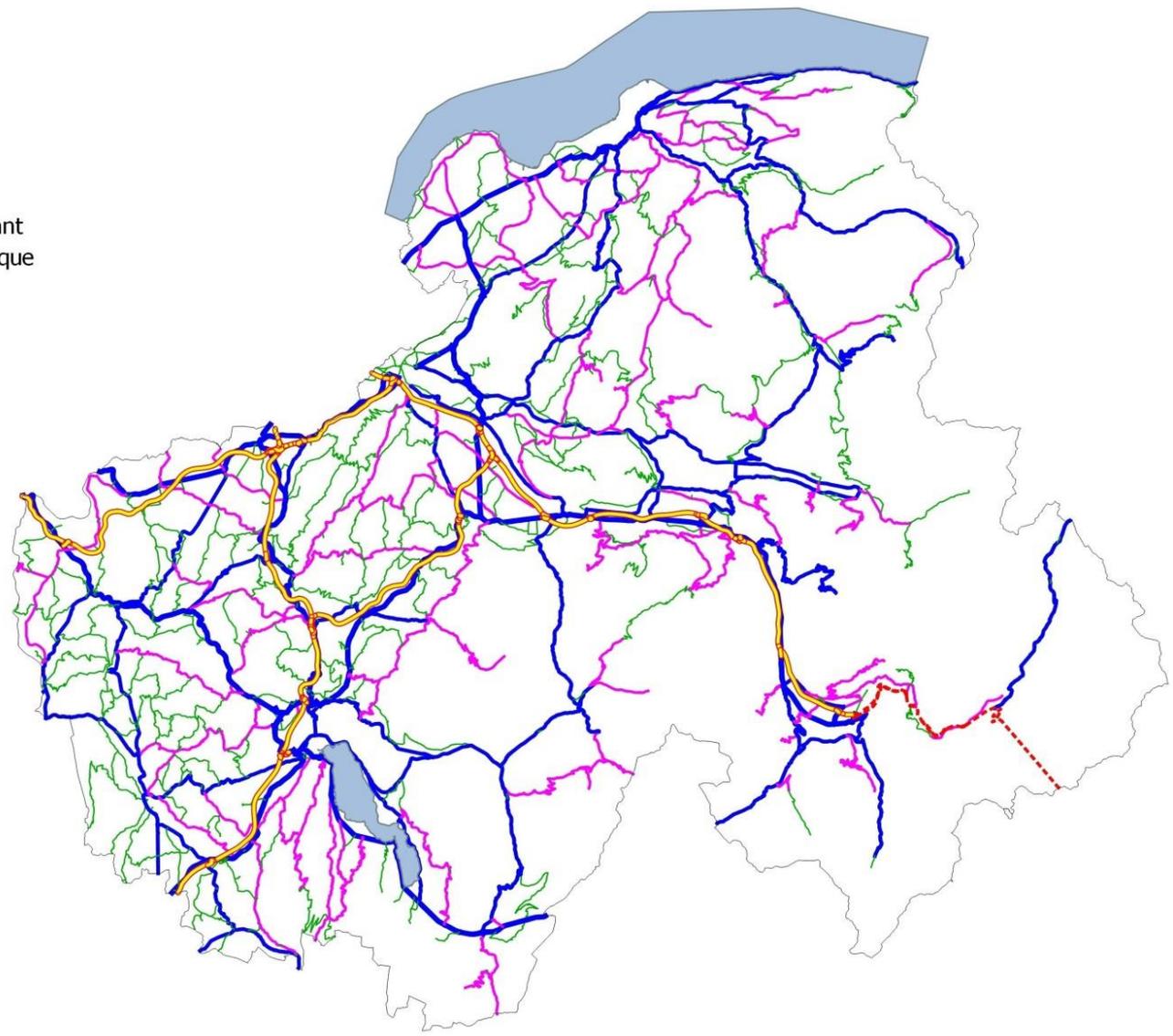
→ Les giratoires (fiche **A07a** en annexe):

- moyens ou dits « traditionnels » (fiche **A07b** en annexe)
- giratoire compact ou « petit » (fiche **A07c** en annexe)
- mini-giratoire (fiche **A07d** en annexe)



Hiérarchisation du RRD

- Structurant
- Economique
- Local



... et des éléments de doctrines ...

Recommandé et Possible : sous conditions et dans la limite des règles fixées par le Département
 (*) et Déconseillé : Possibilité de dérogation, au cas par cas, en fonction du trafic et des enjeux départementaux

			Type de réseau →			Fiche annexe
			S (structurant)	E (économique)	L (desserte locale)	
Effet de porte			Recommandé	Recommandé	Recommandé	
Réduction de la largeur de la chaussée			Possible	Possible	Possible	A03g
Surélévations de chaussée	Ralentisseur	dos d'âne	EXCLU	EXCLU	Déconseillé	A04b
		trapézoïdal	EXCLU	Déconseillé	Déconseillé	A04c
	Plateau	en section courante	EXCLU (*)	Possible	Possible	A04d
		en carrefour	Déconseillé	Possible	Possible	
		sur branche de giratoire	EXCLU	Déconseillé	Déconseillé	
		en prolongement de trottoir	EXCLU	Déconseillé	Possible	
	Surélévation en zone 50		Possible	Possible	Possible	A04e
	Vague "objectif 50"		Possible	Possible	Possible	A04f
	Coussins		EXCLU	Déconseillé	Déconseillé	A04g
	Surélévation partielle		EXCLU	EXCLU	Déconseillé	A04h
Place traversante à niveau		Déconseillé	Possible	Possible		
Chicanes	avec îlot	symétrique	Recommandé	Recommandé	Recommandé	A05b
		asymétrique	Déconseillé	Possible	Possible	
	sans îlot	simple	Déconseillé	Possible	Possible	A05c
		double	Déconseillé	Possible	Possible	

			Type de réseau →			Fiche annexe
			S (structurant)	E (économique)	L (desserte locale)	
Ecluses	simple	rétrécissement latéral	EXCLU	Déconseillé	Possible	A06b
		rétrécissement axial	EXCLU	Déconseillé	Possible	
	double		EXCLU	Déconseillé	Possible	A06c
Giratoires	moyen (ou "traditionnel")		Possible	Possible	Possible	A07b
	compact (ou petit)		Possible	Possible	Possible	A07c
	mini		Déconseillé	Possible	Possible	A07d
Carrefours plans sans feux			Possible	Possible	Possible	A08
Feux	carrefours à feux		Déconseillé	Possible	Possible	A09b
	"piétons"		EXCLU	Déconseillé	Déconseillé	A09c
	asservis à la vitesse - feux "récompense"		EXCLU	Déconseillé	Déconseillé	A09d
	asservis à la vitesse - feux "sanction"		EXCLU	EXCLU	EXCLU	A09d
Zones de circulation particulières	Aire piétonne		EXCLU	Possible	Possible	A10b
	Zone de rencontre		Déconseillé	Possible	Possible	A10c
	Zone 30		Déconseillé	Possible	Possible	A10d

Recommandé et Possible : Sous conditions et dans la limite des règles fixées par le Département
(*) et Déconseillé : Possibilité de dérogation, au cas par cas, en fonction du trafic et des enjeux départementaux

... expliqués (position du Département)

Le Département a pour volonté de permettre l'écoulement du trafic dans les meilleures conditions de fluidité et de confort. Il entend aussi privilégier la sécurité de tous, usagers et riverains, notamment celle des plus vulnérables qui doit demeurer un objectif permanent.

Rendre acceptable l'aménagement, réduire les congestions et modérer les comportements sur les sections aménagées, et par là-même sur le reste du réseau, doit permettre de concilier des besoins contradictoires dans les différents usages de l'espace public.

Les éléments ci-dessous expliquent la position du Département quant aux éventuelles restrictions, plus ou moins fortes, qu'il donne aux solutions d'aménagement des traversées d'agglomération sur le réseau routier départemental.

6.9.3 - Les surélévations de chaussée

		Type de réseau →			Fiche annexe	
		S (structurant)	E (économique)	L (desserte locale)		
Surélévations de chaussée	Ralentisseur	dos d'âne	EXCLU	EXCLU	Déconseillé	A04b
		trapèze/oblat	EXCLU	Déconseillé	Déconseillé	A04c

Les restrictions d'implantation de ce type d'aménagement, fixées par décret, interdisent leur mise en place sur les voies dont le trafic dépasse 3000 v/j en MJA, ce qui est le cas sur l'ensemble du réseau structurant et du réseau économique. Pour le réseau local, leur implantation est déconseillée compte tenu, à la fois des critères d'implantation, et des éventuels problèmes susceptibles d'être générés au cas où le conducteur serait surpris (véhicule hors de contrôle).

6.9.5 - Les écluses

		Type de réseau →			Fiche annexe	
		S (structurant)	E (économique)	L (desserte locale)		
Ecluses	simple	rétrécissement latéral	EXCLU	Déconseillé	Possible	A06b
		rétrécissement axial	EXCLU	Déconseillé	Possible	
	double		EXCLU	Déconseillé	Possible	A06c

Ces aménagements permettent de modérer la vitesse en imposant une circulation alternée. Leur fonctionnement est donc fortement lié à leur type et au niveau de trafic. Leur usage est donc exclu sur le réseau structurant et déconseillé sur le réseau économique. Ils sont par ailleurs inefficaces en cas de trafic pendulaire.

6.9.8 - Les feux

		Type de réseau →			Fiche annexe
		S (structurant)	E (économique)	L (desserte locale)	
Feux	carrefours à feux	Déconseillé	Possible	Possible	A09b

L'emploi des feux de circulation a pour but principal de gérer des flux de trafic aux intersections et d'améliorer la fluidité de la circulation, notamment des voies secondaires. Ils permettent aussi d'assurer la traversée des piétons autour des intersections gérées par des feux et où le moment de trafic est élevé ou le sentiment d'insécurité des piétons important.

Ils apportent toutefois une contrainte importante en termes de fluidité de la circulation sur les axes à fort trafic, en particulier lorsque le réglage des phases n'est pas adapté à la variation de la circulation. Le Département en déconseille donc l'emploi sur son réseau structurant.

		Type de réseau →			Fiche annexe
		S (structurant)	E (économique)	L (desserte locale)	
Feux	"piétons"	EXCLU	Déconseillé	Déconseillé	A09c

Pour permettre aux piétons de traverser dans de bonnes conditions une voie de circulation, on souhaite souvent étendre l'usage classique des feux de circulation à la gestion des traversées piétonnes en section courante. La majorité de ces demandes concerne la création d'un passage piéton avec traversée commandée par feux, en quelque sorte un "carrefour fictif", très souvent à proximité d'écoles.

Le passage au rouge du feu de la voie de circulation se fait par "appel" du piéton en appuyant sur un bouton. La durée de la séquence de passage au rouge est souvent jugée incompatible avec les attentes du piéton en termes de rapidité de déplacement. Le risque de franchissement "hors cadre" est réel et fréquent. Par ailleurs, les usagers motorisés, ralentis dans leur progression par un feu jugé souvent excessifs, adoptent parfois un comportement agressif et irrespectueux. Le danger pour le piéton est dès lors particulièrement élevé, en particulier sur les axes où le trafic est le plus fort.

7. Les chaussées

Le présent chapitre traite du traitement des chaussées et des tranchées sur le réseau routier départemental.

Il est rappelé que la doctrine technique repose actuellement sur le Guide SETRA-LCPC de dimensionnement des chaussées de 1994 et sur le catalogue SETRA des structures de chaussées de 1998.

7.1 - Les facteurs de dimensionnement

7.1.1 - Le trafic PL

Les chaussées sont dimensionnées à partir du trafic PL car seuls les véhicules lourds, plus 5 tonnes de charge utile (CU), ou 9 tonnes de poids total en charge autorisé (PTAC), ont un effet significatif sur la fatigue des chaussées.

Cet effet est très largement fonction de la charge par essieu des véhicules : un essieu chargé à 13 tonnes est en moyenne 4 à 5 fois plus agressif qu'un essieu chargé à 10 tonnes.

Les véhicules légers, par contre, ont un effet négligeable sur les chaussées. Ils provoquent uniquement une usure de la couche de roulement et éventuellement une pollution de celle-ci.

Il s'agit de déterminer le nombre total de PL que devra supporter la chaussée durant sa durée de vie. Sauf cas particuliers, la durée de vie sera prise à 20 ans pour les chaussées courantes. Cette durée de vie pourra être portée à 30 ans ou plus pour les voies supportant un trafic important et pour lesquelles il convient de réduire au maximum les opérations d'entretien ultérieures (voies rapides urbaines ...).

En l'absence d'éléments précis sur ce taux, il sera pris égal à 2 % par défaut en veillant toutefois que ce taux ne conduise pas à atteindre la saturation de la voie.

Le calcul du trafic est détaillé dans la fiche **C02** en annexe.

7.1.2 - Le gel

La tenue des chaussées doit être vérifiée au gel-dégel.

Il existe 2 indices de gel :

- Hiver Rigoureux Non Exceptionnel
- Hiver Rigoureux Exceptionnel

Sur les routes départementales de Haute-Savoie, l'hiver choisi est l'hiver rigoureux non exceptionnel.

L'indice de gel de référence est disponible en se reportant à la carte portée à la fiche **C03** en annexe.

La méthode de calcul de vérification au gel est disponible sur simple demande.

7.1.3 - Les plateformes

Les classes de plateforme demandées sont de types :

- Trafic \geq TC4 : PF2+ (80 MPa)
- Trafic $<$ TC4 : PF2 (50 MPa)

Annexes au GATA

Charges d'entretien Tableau type de répartition	 ReGARD74	P05b 1/2
	septembre 2015	

La répartition des charges d'entretien entre la collectivité aménageante et le Département est fonction des compétences propres à chaque collectivité, notamment en termes de police de la conservation et de la circulation du domaine public routier.

Cette répartition est actée, préalablement à tout démarrage de travaux, par le biais de la « convention d'autorisation de travaux, de financement et d'entretien » signée entre la commune ou l'intercommunalité et le Département.

Le tableau ci-dessous liste la répartition des charges d'entretien et d'exploitation pour un aménagement réalisé sur le réseau routier départemental en agglomération (au sens du Code de la Route ou zones constructibles au PLU).

Tableau des tâches d'entretien et d'exploitation (hors arrêts de car et aménagements cyclables)	Exécution et règlement de la dépense à la charge du	
	DÉPARTEMENT	COMMUNE
CHAUSSÉES		
Renouvellement des couches de surface (hors revêtements spécifiques, pavés, plateaux)	X	
Nettoyage et balayage de la chaussée		X
Entretien des bordures d'îlots de position	X (RD/RD)	X (RD/VC)
Entretien des bordures d'îlots centraux (séparateur ou anneau central)	X	
Entretien des bordures extérieures du giratoire		X
ACCOTEMENTS - TROTTOIRS		
Entretien courant des trottoirs et espaces de stationnement (bordures et revêtements)		X
Nettoyage et balayage des trottoirs		X
Entretien des équipements urbains (mobiliers, barrières, abribus...)		X
ASSAINISSEMENT		
Entretien et remplacement du système d'assainissement de la chaussée (regards, collecteurs, drains, caniveaux, grilles, avaloirs...)		X
SIGNALISATION HORIZONTALE		
Toutes prestations de signalisation horizontale		X
SIGNALISATION DE DIRECTION		
Signalisation directionnelle relevant du schéma directeur départemental et conforme aux prescriptions techniques du marché départemental	X (à hauteur des prescriptions définies au marché départemental)	
Autres signalisations de direction		X
SIGNALISATION DE POLICE		
Toute la signalisation de police		X
Panneaux d'entrée et sortie d'agglomération exclusivement (EB10 et EB20 équipés du cartouche E43)	X	
ÉCLAIRAGE PUBLIC		
Surveillance, maintenance, remplacement des installations et consommations électriques		X
ESPACES VERTS - PLANTATIONS		
Fauchage des accotements, des anneaux de giratoire, entretien et remplacement des végétaux, taille des arbres et arbustes		X

Police de la circulation Pouvoirs sur le RRD en agglomération	 ReGARD74	X05c 1/1
	août 2015	

Le tableau ci-après précise la répartition des compétences en matière de police de la circulation selon le type de réseau et les situations rencontrées sur le RRD74 en agglomération.

En agglomération		
Contexte	RD classée à grande circulation	RD non classée à grande circulation
Barrière de dégel (R411-20 du CR)	PCD	PCD
Restauration du caractère prioritaire de la route (R415-8 du CR)	Maire après avis conforme du Préfet	Maire (sauf si RN ou VC classée RGC)
Limites d'agglomération (R411-2 du CR)	Maire	Maire
Mesures de police de la circulation plus restrictives que le Code de la Route (restriction vitesse ...) (R411-8 du CR)	Maire après avis du Préfet	Maire
Mesures nécessaires pour assurer la sécurité des passages sur les ponts (R422-4 du CR)	Préfet (Maire en cas d'urgence ou de péril imminent)	PCG (Maire en cas d'urgence ou de péril imminent)
Périmètre des aires piétonnes (R411-3 du CR)	Pas possible sur RGC (R110-2 du CR)	Maire
Périmètre des zones de rencontre (R411-3-1 du CR)	Maire après consultation PCD et avis conforme du Préfet	Maire après consultation PCG
Périmètre des "zone 30" (R411-4 du CR)		
Priorité ou feux (R411-7 du CR)	RN / RD	Maire (sauf si l'une des routes au moins est classée RGC)
	RD / RD	
	RD / VC	
Relèvement du seuil de vitesse à 70 km/h (R413-3 du CR)	Maire après consultation PCD et avis conforme du Préfet	Maire après consultation PCD

Abréviations utilisées :

PCD : Président du Conseil Départemental

CR : Code de la Route

CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales

Les surélévations de chaussée

Ralentisseur de type dos d'âne



Les surélévations de chaussée

Ralentisseur de type dos d'âne



Le ralentisseur de type dos d'âne constitue l'un des aménagements les plus contraignants, aussi doit-il être utilisé avec discernement. Il tire son nom de sa forme circulaire. Sa vocation unique est le ralentissement des véhicules.

1 - Références

Le ralentisseur de type dos d'âne est un dispositif réglementé :

- La norme NF P 98-300 du 16 mai 1994 fixe les caractéristiques géométriques et les modalités de réalisation des ralentisseurs.
- Le décret n°94-447 du 27 mai 1994 (publié au JO du 04/06/1994) rend obligatoire la conformité des ralentisseurs aux normes en vigueur et fixe les délais de mise en conformité.
- L'annexe au décret fixe les modalités techniques d'implantation des ralentisseurs.
- Les règles de signalisation sont définies par l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes, et repris dans l'instruction interministérielle, Livre I, sur la signalisation routière (IISR).

2 - Domaine d'utilisation

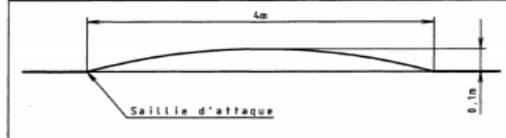
Le domaine d'utilisation des ralentisseurs est limité aux agglomérations au sens du Code de la route, aux voiries internes des aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers.

À l'intérieur de ces zones, les ralentisseurs ne peuvent être implantés que :

- Soit dans une « zone 30 », sur les voies internes ou à la limite de la zone,
- Soit sur une section de voie localement limitée à 30 km/h, faisant partie d'un ensemble urbain limité à 50 km/h.

3 - Caractéristiques

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



Hauteur : 0,10 m +/- 0,01 m

Longueur : 4 m +/- 0,20 m

Saillie d'attaque : ≤ 0,005 m

Le ralentisseur doit être implanté perpendiculairement à l'axe de la chaussée et sur toute sa largeur, et en épouser la pente transversale.

Le coefficient d'adhérence (SRT) doit être au moins égal à 0,45.

4 - Critères d'implantation

Les ralentisseurs sont interdits :

- Sur les routes classées à grande circulation (RGC).
- Sur les voies dont le trafic dépasse 3000 v/j en MJA.
- Sur les voies supportant un trafic PL supérieur à 300 en MJA.
- Sur les voies empruntées régulièrement par des lignes de transports publics de personnes.
- Sur les voies desservant des centres de secours, sauf accord préalable des services concernés.
- Sur les 200 premiers mètres après le panneau d'agglomération.
- Sur les 200 premiers mètres après la fin d'une section 70.
- Sur les voies dont la déclivité est supérieure à 4%.
- Dans les virages de rayon inférieur à 200 m et en sortie de ces derniers à une distance de moins de 40 m de ceux-ci.
- Sur et dans un ouvrage d'art et à moins de 25 m de celui-ci.
- En tant que « porte d'entrée » d'une « zone 30 ».

Un ralentisseur ne peut être implanté seul. Il doit être combiné soit avec un autre ralentisseur, soit avec un ou plusieurs autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse. Cette combinaison ne doit pas laisser plus de 150 m entre un aménagement et un ralentisseur ou entre deux ralentisseurs.

La zone d'implantation doit être éclairée.

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

En Haute-Savoie, les restrictions d'implantation sur le réseau routier départemental sont les suivantes :

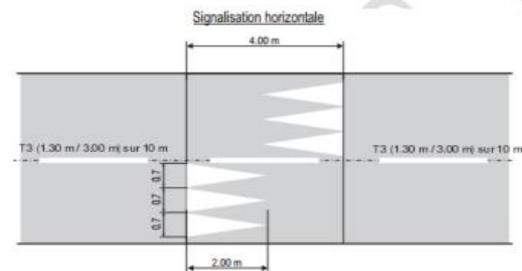
Type de réseau →			S (structurant)	E (économique)	L (desserte locale)
Surélévations de chaussée	Ralentisseur	dos d'âne	EXCLU	EXCLU	Déconseillé

(*) et Déconseillé : possibilité de dérogation, au cas par cas, en fonction du trafic et des enjeux départementaux

5 - Signalisation

Quel que soit le lieu d'implantation, l'ensemble des dispositifs de signalisation (horizontal et vertical) doit être implanté de telle sorte que l'utilisateur ne soit pas dangereusement surpris.

Le marquage doit être conforme aux articles 118 et 118-9 de l'IISR.



Signalisation avancée
entre 40 à 60 m



Signalisation de position
< 5 m du dos d'âne



Fin de limitation implantée
face à la signalisation avancée



Nota : Si le ralentisseur est implanté en "Zone 30", la limitation à 30 km/h ne se répète pas et la signalisation se limite au panneau de position C27



6 - Bibliographie

Guide du CERTU « les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal – textes et recommandations » (ISBN 2-11-086781-7)

Norme NF P 98-300 du 16 mai 1994

Décret n°94-447 du 27 mai 1994

Diffusion



- Disponible en téléchargement sur le site internet du CD74 à l'adresse www.hautesavoie.fr rubrique « LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL / le Département / Infrastructures, transports, mobilités », à « documents à télécharger ».
- Par les arrondissements (services territoriaux) lors de leurs rencontres avec:
 - Des élus et techniciens des communes et des intercommunalités (format papier)
 - Des maitres d'œuvres
 - Des occupants du réseau RD (concessionnaires...)
- Réunions internes et/ou externes à l'institution départementale.

A force de tout voir, on finit par tout supporter ...
A force de tout supporter, on finit par tout tolérer ...
A force de tout tolérer, on finit par tout accepter ...
A force de tout accepter, on finit par tout approuver ...

Saint-Augustin – 430 après J.C.



DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

DGA Infrastructures Transports et Mobilité
Direction des Routes
Service Exploitation et Sécurité
23 rue de la Paix 74000 Annecy

04.50.33.21.00
DVT-SES@hautesavoie.fr

hautesavoie.fr