

CONVENTION
RELATIVE A L'AMENAGEMENT ET A L'ENTRETIEN D'EQUIPEMENTS
DE VOIRIE
SUR LE DOMAINE PUBLIC DEPARTEMENTAL

Commune d'Aussac-Vadalle
Aménagement de sécurité de la traverse du bourg
RD 115 entre les PR 5+260 et 5+944
avec création d'un plateau surélevé

La présente convention est conclue entre :

le Département de la Charente
représenté par Monsieur le Président du Conseil
départemental
dûment habilité par délibération de la Commission
permanente
et désigné ci-après par "le Département" d'une part
et
la commune de Aussac-Vadalle
représentée par Monsieur le maire de la commune
d'Aussac-Vadalle
dûment habilité par délibération du Conseil municipal
et désignée ci-après par "la commune" d'autre part.

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1111-1 à L.1111-7, L.2212-2, L.2213-1 à L.2213-6 et L.3213-3 ;

Vu le code de la voirie routière et notamment ses articles L.113.2, R.116.2, R.131.1 et R.131.2 ;

Vu l'arrêté du 28 août 2017 portant délégation de signature au Directeur du pôle infrastructures et aménagement du territoire, ainsi qu'aux Chefs des agences départementales de l'aménagement ;

Vu le règlement de voirie départementale de la Charente applicable au 1^{er} janvier 2014 ;

Vu la demande par laquelle M. le maire agissant pour le compte de la commune d'Aussac-Vadalle sollicite l'autorisation de réaliser des travaux sur le domaine public départemental pour l'aménagement de l'agglomération d'Aussac sur la RD 115 entre les PR 5+260 et 5+944 conformément au plan joint en annexe ;

Il est convenu ce qui suit :

Convention aménagement / entretien équipements voirie

Domaine public départemental
Version avril 2018

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles sont aménagés et entretenus les équipements de voirie suivants :

- aménagement de la traverse du bourg d'Aussac avec création d'un plateau surélevé sur la RD 115 entre les PR 5+260 et 5+944.

Article 2 - Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage de l'opération visée aux articles 1 et 4 est assurée par et sous la responsabilité de la commune qui prendra en charge la réalisation :

- des études préalables et d'ingénierie
- des investigations complémentaires pour vérifier la portance et la nature du sol et ainsi permettre au Département de prescrire au maître d'ouvrage la structure de chaussée à mettre en œuvre
- des opérations de communication
- du suivi et des contrôles de l'exécution des travaux
- de la réception des ouvrages
- du financement de l'opération dans les conditions prévues à l'article 3
- de l'entretien des aménagements.

Article 3 - Dispositions financières

La commune assure le financement de l'opération, à ce titre :

- les missions assurées par la commune et définies à l'article 2 sont effectuées à titre gratuit.

Le Département de la Charente s'engage à participer au financement de cette opération. Le vote du fonds de concours sera soumis, courant 2019 à l'examen d'une commission permanente. Un avenant à la présente convention sera alors nécessaire pour modifier les dispositions de l'article 3.

Par ailleurs, la commune supportera l'ensemble des dépenses occasionnées par les missions de maintenance et d'entretien qui lui sont confiées, y compris les consommations d'eau ou d'énergie électrique ainsi que les frais d'abonnement aux réseaux.

Article 4 - Description des équipements

La commune est autorisée à aménager sur le domaine public départemental les équipements décrits ci-dessous :

- création d'un plateau surélevé ainsi que la signalisation horizontale et verticale réglementaire conformément au guide technique des coussins et plateaux du CERTU de 2010.
- mise en place d'un sens prioritaire de circulation
- mise en œuvre d'enrobé
- création du réseau d'eaux pluviales avec canalisations, regard avaloir, caniveau
- à grille, puisard
- mise en place de revêtement pavé résine
- création de trottoir en enduit clair

- création de cheminement piéton
- aménagement d'espaces verts
- plantation de haies basses et vivaces
- plantation d'arbre
- mise en place de bandes podotactiles
- mise en place de bordures caniveaux AC1 (béton gris) et CC1 (béton beige)

Il appartiendra à la commune de soumettre au Département les caractéristiques exactes du dispositif de ralentisseur retenu ainsi que la formulation précise de la couche de roulement dans le cas des plateaux surélevés. Ces éléments devront être présentés impérativement avant le début des travaux.

Les équipements sont conformes aux plans et documents descriptifs joints en annexe 1 à la présente convention :

- plan Aussac du 28-09-2017

Ces pièces techniques définissent les principes généraux de l'aménagement projeté qui sont validés par la présente convention. Elles ne concernent pas les caractéristiques techniques des ouvrages dont le dimensionnement et les conditions de mise en œuvre devront respecter les règles de l'art, et pour lesquelles la maîtrise d'ouvrage déléguée, la maîtrise d'œuvre et l'entreprise devront chacun pour ce qui les concerne engager leur responsabilité.

Article 5 - Prescriptions techniques particulières

Les travaux nécessaires pour la pose et l'exécution des équipements décrits à l'article 4 sont réalisés dans les règles de l'art selon les prescriptions particulières suivantes :

■ CONTROLE EXTERIEUR DE LABORATOIRE SUR LES MATERIAUX DE COUCHES DE CHAUSSEE

La commune, maître d'ouvrage, fera réaliser des essais sur les matériaux mis en œuvre par l'entrepreneur (vérification de formulation, compacité, qualité de la couche de roulement) pour s'assurer de la conformité des travaux sur la chaussée départementale. Elle en transmettra une copie aux services du Département. Elle devra s'assurer de la réalisation de l'ensemble des couches de structure de chaussée, conformément aux profils en travers du projet, qui seront soumis à la validation du Département avant tout démarrage de travaux.

■ SIGNALISATION ET EXPLOITATION DE CHANTIER

La signalisation du chantier doit être conforme à la réglementation en vigueur à la date des travaux.

De plus, pendant toute la durée des travaux, directement ou indirectement liés au projet (effacement de réseaux, remplacement de canalisations diverses, préparations diverses, travaux de réseau et de voirie, ...), il convient de limiter au strict nécessaire les interruptions de circulation.

Pour cela, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre doivent imposer et piloter une concertation générale. Elle a pour but d'organiser la coactivité afin d'établir un phasage de chantier optimisant les coupures de circulation.

Le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre doivent associer à cette phase l'ADA territorialement compétente. Elle sera ainsi également en mesure de valider ou non les déviations proposées au regard du trafic reporté et des enjeux locaux.

L'ensemble des mesures ainsi fixées fera l'objet d'un dossier d'exploitation sous chantier intégrant le planning d'interventions des différentes entreprises et mesures d'exploitations associées à chaque phase.

Le coût de la signalisation (chantier et fléchage des déviations) est à la charge du ou des maîtres d'ouvrage susceptibles d'intervenir dans le cadre global du projet.

Enfin, il convient de noter que la remise en état des itinéraires de déviation dégradés par le report de trafic est à la charge du maître d'ouvrage de l'opération. A ce titre, un constat préalable et contradictoire des lieux est réalisé avec l'ADA pour le réseau routier départemental.

La commune a la charge de la signalisation réglementaire du chantier. En cas d'accident de circulation consécutif à une absence ou une insuffisance de signalisation temporaire, le Département se réserve le droit de rechercher la responsabilité de la commune, soit par voie d'appel en garantie, soit par voie d'action récursoire.

■ IMPLANTATION DES EQUIPEMENTS

Ce dispositif sera installé en zone de rencontre limité à 20 km/h suivant les modes d'implantation définis en annexe 3 (extrait du guide des coussins et plateau du CERTU).

Avant toute exécution effective de mise en place d'équipements sur la chaussée, il est procédé à une vérification contradictoire de leur implantation en présence du représentant de l'agence départementale de l'aménagement. Celle-ci sera choisie judicieusement afin d'avoir une stabilité ferme, durable et non préjudiciable aux usagers et aux ouvrages.

■ ACHEVEMENT ET CONFORMITE DES TRAVAUX

Pendant les travaux, un représentant du Département peut intervenir à tout moment, afin de faire rectifier l'implantation des équipements ou la mise en œuvre de matériaux, dans le cadre de la préservation et la conservation du domaine public routier. Les frais afférents à ces modifications seront supportés par le maître d'ouvrage.

L'achèvement et la conformité des équipements exécutés sont vérifiés et constatés contradictoirement. Cette vérification fait l'objet d'un procès-verbal signé par un représentant de chaque cosignataire de la présente convention (annexe 2).

Pour le Département, le procès-verbal est proposé par :

M. le chef de l'agence départementale de l'aménagement d'Algérie

Pour la commune la personne désignée pour assurer cette mission et signer le procès-verbal est :

M. le maire de la commune d'Aussac-Vadalle

■ GARANTIES

La commune restera responsable de la saisine des entreprises en cas de dommages liés à l'exécution des travaux couverts par les différentes garanties contractuelles, ainsi que des réparations nécessaires dans le cadre de ces garanties.

Article 6 - L'entretien des équipements

Les équipements décrits à l'article 4 sont exploités et entretenus par la commune dans les conditions techniques suivantes :

■ EQUIPEMENTS DE VOIRIE

- plateau surélevé
- réseaux d'eaux pluviales (canalisations, regards, caniveaux, grilles et puisard)
- bordures et caniveaux AC1 et CC1
- pavé résine
- trottoir enduit clair
- bandes podotactiles

L'ensemble des équipements est maintenu dans un bon état de propreté et de fonctionnalité.

L'entretien et l'exploitation comprennent notamment le remplacement des équipements usagés et/ou accidentés ou vandalisés.

Si l'entretien revient à relever le niveau de la voie lors d'une réfection de chaussée, alors la mise à niveau des plateaux est à la charge de la commune.

En outre, il incombe à la commune d'assurer la dépose et la repose des « coussins berlinois » démontables ou l'adaptation (rehaussement) ou la protection des coussins fixes à l'occasion du renouvellement de la couche de roulement.

Compte tenu de la surélévation des ralentisseurs par rapport à la chaussée, le dégagement de la neige avec une lame étant impossible au droit de ces dispositifs, la commune devra en assurer le déneigement sous sa propre responsabilité.

Lors des opérations de salage, la détérioration accidentelle d'un dispositif rendu invisible par la neige par un engin de déneigement appartenant au Département ne pourra être imputée à ce dernier.

■ SIGNALISATION AU SOL ET RESINE

Les éléments de signalisation horizontale sont maintenus dans un bon état de propreté et de fonctionnalité.

L'entretien et l'exploitation comprennent notamment le renouvellement du marquage au sol et/ou des résines lors des réfections ultérieures des couches de roulement des chaussées.

■ SIGNALISATION VERTICALE

Les éléments de signalisation verticale sont maintenus dans un bon état de propreté et de fonctionnalité.

L'entretien et l'exploitation comprennent notamment le remplacement du matériel accidenté ou vandalisé.

■ ÉCLAIRAGE PUBLIC

Les appareils d'éclairage sont raccordés au réseau général d'éclairage de la commune.

L'entretien et l'exploitation comprennent notamment le remplacement du matériel et des appareils défectueux, accidentés ou vandalisés, des ampoules usagées, le contrôle périodique des appareils et la fourniture de l'énergie électrique.

■ LES ESPACES VERTS

Les espaces verts sont entretenus selon les règles de l'art (arrosage et tonte des parties engazonnées, taille des arbres, taille des haies...) et, en tout état de cause de manière à ce que la sécurité des usagers et la lisibilité de la signalisation ne soient pas compromises.

L'entretien comprend notamment le remplacement des sujets morts, dépérissant ou vandalisés.

Le réseau d'arrosage des espaces verts est maintenu en bon état de fonctionnement.

Article 7 - Information et communication

Le bénéficiaire, dans le cadre de ses actions de communication, s'engage à informer le public du soutien du Département de la Charente au travers de tous les supports utilisés (journal municipal, réunions publiques, différents médias, panneaux d'information, ...). Il devra en justifier en présentant soit un exemplaire, soit des photos des affiches.

Toute action de communication devra mentionner la participation globale du Département (cumul du fonds de concours au titre de la voirie et subvention éventuelle au titre du schéma du bâti).

Article 8 - Modifications apportées aux aménagements ou aux matériels

Les modifications éventuelles envisagées par la commune devront être compatibles avec les objectifs de sécurité des usagers de la route. En conséquence, elles devront être soumises au préalable à l'avis de M. le Président du Conseil départemental, et faire l'objet d'un avenant à la présente convention ou d'une autre convention lorsque les nouvelles dispositions auront pour objet de modifier le projet initial. Elles seront ensuite effectuées sous la seule responsabilité de la commune.

Le Département de la Charente quant à lui pourra modifier à son initiative les aménagements réalisés lorsque la conservation du domaine public et l'intérêt de ses usagers le justifieront sans que la commune ne puisse prétendre à aucune indemnité.

Article 9 - Durée de la convention

Cette convention est conclue à titre précaire pour une durée de un an, avec renouvellement tacite.

Article 10 - Résiliation

Le Département se réserve le droit de la résilier à tout moment avec un préavis de trois mois.

Fait à, le

Pour le Département de la Charente
LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Pour la commune d'Aussac-Vadalle
LE MAIRE

CONVENTION
RELATIVE A L'ENTRETIEN D'EQUIPEMENTS DE VOIRIE
SUR LE DOMAINE PUBLIC DEPARTEMENTAL

annexe 1



plans et documents

*Commune d'Aussac-Vadalle
Aménagement de sécurité de la traverse du bourg
RD 115 entre les PR 5+260 et 5+944
avec création d'un plateau surélevé*

Plan Aussac du 29/08/2017

annexe 3

Recommandations techniques

(Extrait du guide des coussins et plateaux édité par le CERTU de 2010)

PLATEAUX SURELEVES

Un plateau est une surélévation de la chaussée s'étendant sur une certaine longueur et occupant toute la largeur de la chaussée d'un trottoir à l'autre. Il est destiné notamment :

- à imposer le respect de la vitesse réglementaire, en provoquant un inconfort pour le conducteur qui circule à vitesse élevée ;
- à apporter une lisibilité particulière de l'espace pour que les usagers adoptent des vitesses appropriées ;
- à assurer un équilibre entre tous les modes de déplacement en favorisant les conditions de sécurité et de commodité des usagers vulnérables, notamment les piétons.

Cette surélévation se présente sous quatre types de configurations :

- en section courante ;
- en carrefour ;
- sur les branches d'un carrefour giratoire (en entrée ou en sortie) ;
- en prolongement du trottoir.

Le plateau participe à la modération de la vitesse tout en présentant les avantages suivants :

- il est moins contraignant que les ralentisseurs et il est utilisable quel que soit le trafic ;
- il peut être aménagé aussi bien sur des voies à 50 km/h avec limitation ponctuelle à 30 km/h que dans les zones 30, voire les zones de rencontre si nécessaire ;
- il peut être éventuellement utilisé sur des voies où circulent des transports en commun et des poids lourds, la décision d'implantation relève du niveau de service (performance, confort des usagers) que l'on souhaite atteindre pour l'usager des TC, toutefois il peut être source de nuisance sonore si les trafics de PL sont élevés ;
- il s'intègre bien dans le paysage urbain, contribuant ainsi à une bonne lisibilité de l'espace public et offrant des opportunités intéressantes sur le plan de l'aménagement.

I – Caractéristiques géométriques des plateaux :

Il est recommandé que les plateaux répondent aux caractéristiques géométriques et aux conditions d'implantation suivantes :

- leur hauteur ne dépasse pas 15 cm. Au-delà, il existe un risque de choc du bas de caisse de certains véhicules avec la surface du plateau ;

- les pentes du profil en travers du plateau doivent être les mêmes que celles de la chaussée en amont et en aval ;
- l'état de la chaussée en amont et en aval du plateau doit être vérifié ;
- les rampes d'accès sont perpendiculaires à l'axe de la chaussée ;
- la cassure de profil en long, en haut et en bas de la rampe, doit être franche et non arrondie, et la saillie d'attaque inférieure à 5 mm ;
- la pente des rampes d'accès ne dépasse pas 10 % (on peut cependant admettre un dépassement de cette limite si le plateau est implanté en entrée de zone de rencontre²⁰). Cette pente est calculée par rapport au profil en long de la chaussée où repose le plateau et non par rapport à l'horizontale. Une forte pente des rampes d'accès contribue à modérer plus fortement les vitesses, mais génère un inconfort plus important ;
- la pente des rampes d'accès admise pour les voies supportant une ligne régulière de transport en commun dont le trafic est supérieur à dix bus par jour et par sens est de 7% maximum ;
- une pente de rampe inférieure à 7 % a peu d'influence sur la modération des vitesses. Toutefois, elle peut être envisagée, car un plateau peut avoir une vocation d'aménagement qualitatif de la voirie sans objectif de modération de la vitesse. Si la pente de rampe est inférieure à 5 %, l'aménagement n'est plus un plateau. Le marquage ainsi que la signalisation verticale sont alors à éviter, afin de ne pas décrédibiliser l'aménagement.

II – Plateau en section courante :

- Objectifs :

Assurer un ralentissement, améliorer la traversée piétonne, valoriser le site.

- Caractéristiques géométriques :

La longueur au sol du plateau hors rampe d'accès est de **8 m minimum**.

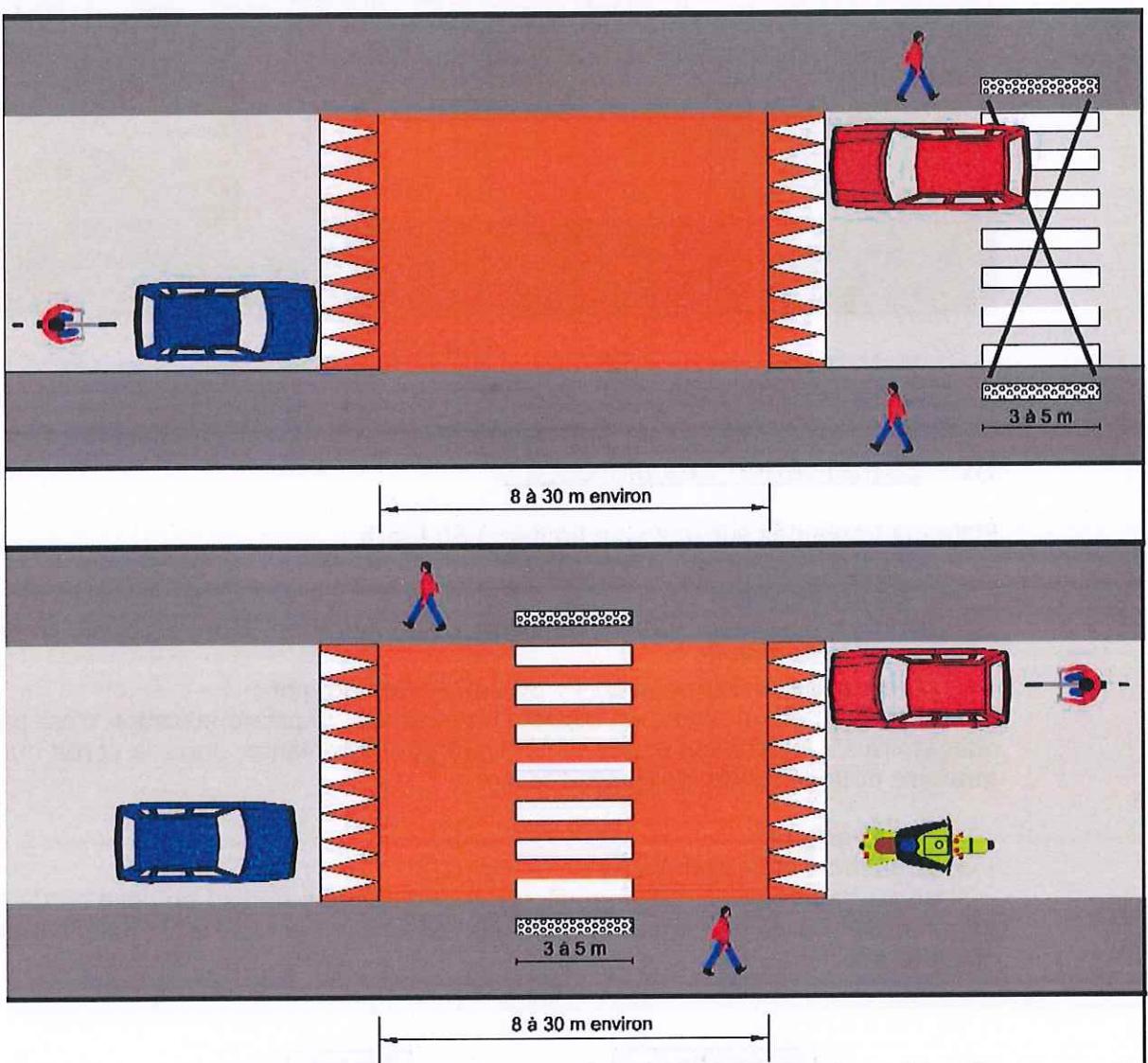
En présence d'une ligne régulière de transport en commun dont le trafic dépasse dix bus par jour et par sens, sa longueur hors rampe d'accès est de 10 m minimum pour les bus standards. Cette longueur est portée à 12 m minimum pour des bus articulés, afin que l'ensemble des roues se situe simultanément sur le plateau.

Le maximum n'est pas défini, mais une longueur maximale d'une trentaine de mètres du plateau supérieur semble convenir afin d'éviter une reprise de vitesse. Il existe cependant des cas particuliers où la longueur est supérieure à 30 m. Ce genre de plateau inclut en général une succession de carrefours rapprochés, des places de stationnements, un aménagement complémentaire (giratoire, îlot central, etc.) ou un lieu valorisé (place, etc.).

Rue à trafic modéré :

Lorsque les plateaux sont implantés dans des rues où la vie locale est prépondérante et le trafic modéré, il est déconseillé de marquer des passages pour piétons sur le plateau ainsi que dans la section de rue où le plateau est implanté. Un tel marquage pénaliserait le piéton qui, au lieu de pouvoir traverser là où il le désire, comme cela est légitime dans ce type de voie, devrait obligatoirement faire un détour si le passage piéton est situé à moins de 50 m.

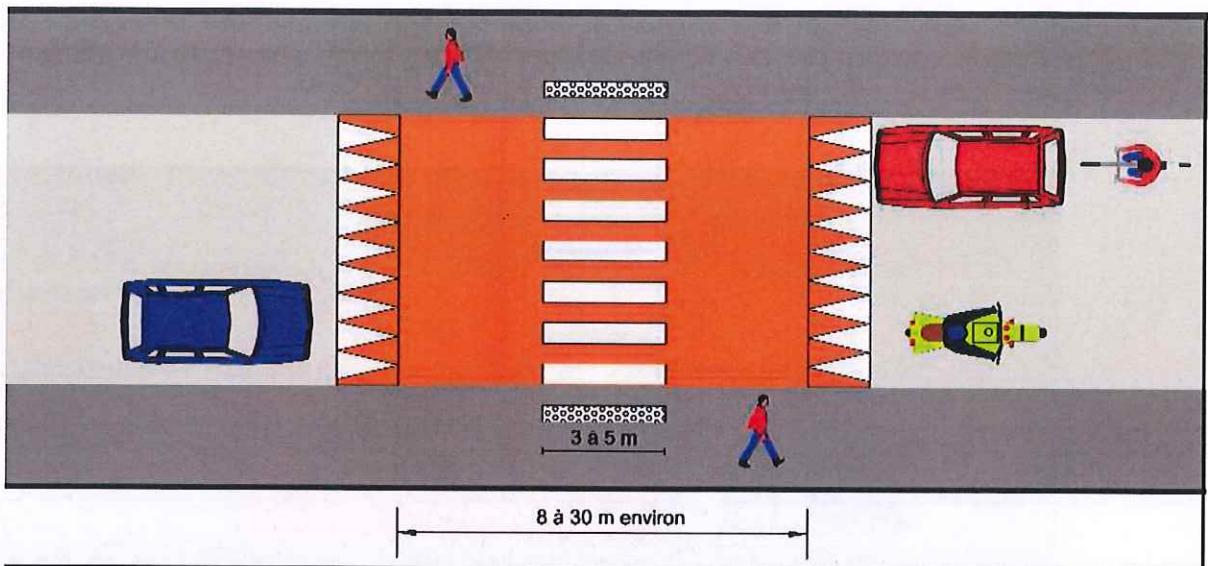
Toutefois, si le plateau est implanté sur un itinéraire emprunté par des aveugles guidés par des chiens, la concertation locale permettra de déterminer le besoin et les alternatives.



Rue à trafic élevé et lieu sensible pour les piétons :

Dans les rues à niveau de trafic élevé, le passage pour piétons implanté sur un plateau peut présenter une forte attractivité pour les piétons qui feront donc le détour pour l'emprunter.

Ce marquage de passage piétons peut également avoir une utilité à proximité des lieux sensibles (sorties d'école, etc.) et de ceux concernant le cheminement des personnes aveugles guidées par des chiens.



III – Signalisation des plateaux :

Plateaux implantés sur une voie limitée à 50 km/h :

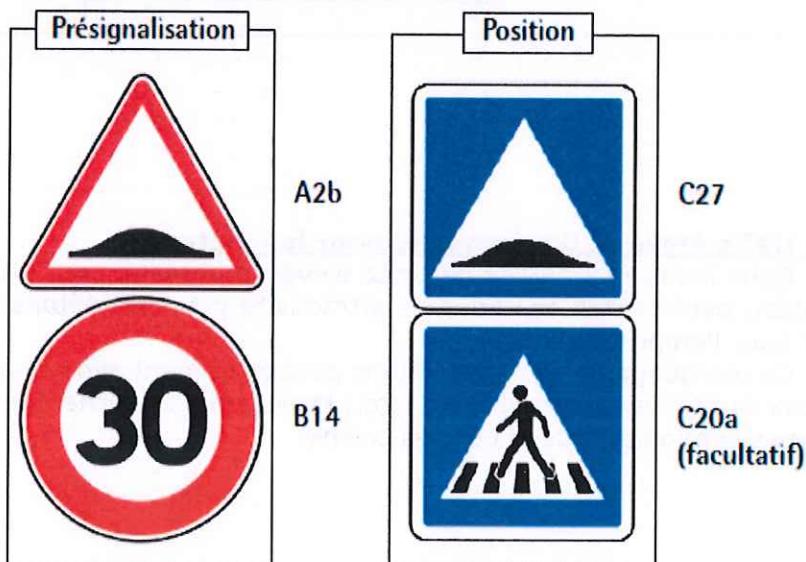
- **La signalisation verticale :**

- en présignalisation :

- un panneau de danger A2b placé, selon la configuration, à une distance amont de 10 m à 50 m du plateau ;
 - un panneau de prescription B14 : 30 km/h y est adjoint ;
 - si un plateau est implanté en sortie d'un giratoire, la présignalisation n'est pas obligatoire s'il existe pas d'espace suffisant pour l'implanter entre la sortie du giratoire et le début de la rampe d'accès.

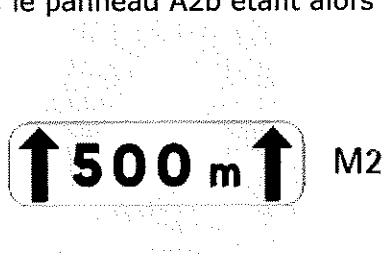
- en position :

- un panneau d'indication C27 ;
 - si un passage piétons est marqué sur le plateau, le panneau de position C27 peut être complété par un panneau C20a. Mais ce dernier panneau n'est pas d'emploi obligatoire.



Concernant l'étendue de la limitation à 30 km/h, comme toute prescription ponctuelle, on doit veiller à indiquer le début et la fin de cette prescription si nécessaire.

Dans le cas de plateaux successifs entre deux carrefours, seul le premier fait l'objet d'une signalisation avancée, le panneau A2b étant alors complété par un panonceau d'étendue M2.

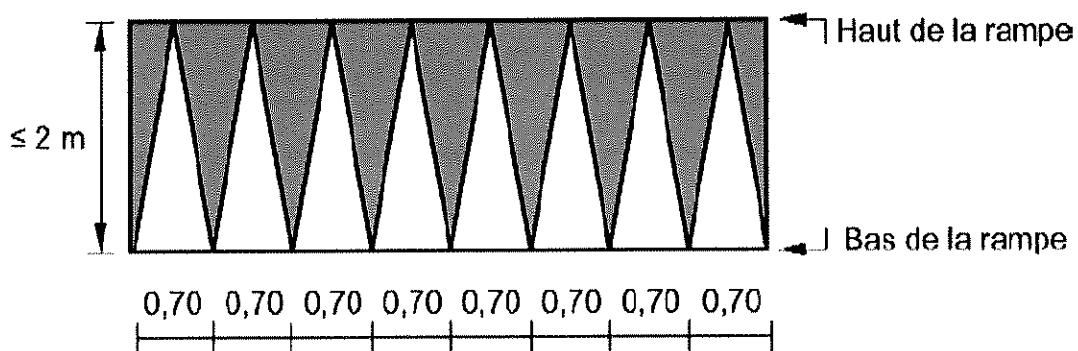


- La signalisation horizontale :

Le gestionnaire de voirie doit réaliser la signalisation horizontale réglementaire en s'inspirant des diverses dispositions ci-dessous conformes à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (article 118.9, partie B de la 7e partie) :

- les plateaux peuvent supporter des passages piétons (rues à trafics élevés), mais aussi des voies réservées à certaines catégories de véhicules (par exemple, bus ou cycles) ;
- le marquage à prévoir est constitué par des triangles blancs réalisés sur la partie montante du plateau ;
- la base d'un triangle est de 0,7 m et se situe au pied de la rampe ;
- le triangle s'étend sur toute la longueur de la rampe et toute la largeur de la chaussée, que celle-ci soit unidirectionnelle ou bidirectionnelle ;
- la longueur du triangle, correspondant à celle de la rampe, ne peut excéder 2 m.

Pour les plateaux dont les rampes sont de teinte plus claire que celle de la chaussée et auxquels un marquage sur les rampes ne leur permettrait pas d'être suffisamment visibles, ce marquage des triangles blancs contigus peut être réalisé sur la chaussée, à la place du marquage sur les rampes²⁷. La pointe des triangles est alors située à la base des rampes du plateau. La largeur de base de chaque triangle est alors de 0,7 m et sa longueur de 2 m.



Il est souhaitable de réaliser les rampes et si possible l'ensemble du plateau en matériaux différents de ceux de la chaussée, assurant un contraste important avec la chaussée et constituant ainsi, dans leur structure et dans leur couleur, un premier signal visible.

Sur un même itinéraire, pour faciliter la compréhension des usagers, il est conseillé d'utiliser des plateaux de même matériau.

Plateaux implantés dans une zone 30

- **La signalisation verticale :**

Pas de panneau de présignalisation. En position, le panneau C27 est facultatif.



C27
(facultatif)

- **La signalisation horizontale :**

Le marquage des triangles n'est pas nécessaire en zone 30 si le plateau est constitué par un matériau différent de celui de la chaussée et assure une grande visibilité de l'aménagement.