



# RÈGLEMENT DÉPARTEMENTAL DE VOIRIE

DÉPARTEMENT DE SAÔNE-ET-LOIRE  
Direction des Routes et des Infrastructures  
Edition 2018



## **PREAMBULE** \_\_\_\_\_ **5**

Article 1 : Définitions \_\_\_\_\_ 5

Article 2 : Rappel des compétences – police de conservation \_\_\_\_\_ 8

Article 3 : Rappel des compétences – police de circulation \_\_\_\_\_ 9

## **TITRE I : DOMANIALITE - PRINCIPES** \_\_\_\_\_ **10**

Article 4 : Nature du Domaine Public Routier \_\_\_\_\_ 10

Article 5 : Dénomination des voies \_\_\_\_\_ 11

Article 6 : Affectation du domaine public routier \_\_\_\_\_ 11

Article 7 : Occupation du domaine public routier \_\_\_\_\_ 12

Article 8 : Classement - Déclassement \_\_\_\_\_ 12

Article 9 : Aliénation de terrains \_\_\_\_\_ 12

Article 10 : Ouverture, élargissement, redressement \_\_\_\_\_ 14

Article 11 : Echanges de terrains \_\_\_\_\_ 14

Article 12 : Acquisition de terrains \_\_\_\_\_ 14

Article 13 : Les alignements \_\_\_\_\_ 15

Article 14 : Modalités de l'enquête publique \_\_\_\_\_ 15

Article 15 : Cas des routes à grande circulation \_\_\_\_\_ 15

Article 16 : Cas des routes à statut de déviation d'agglomération \_\_\_\_\_ 16

Article 17 : Cas des routes Express \_\_\_\_\_ 18

## **TITRE II : OBLIGATION DE BON ENTRETIEN** \_\_\_\_\_ **19**

Article 18 : Généralités \_\_\_\_\_ 19

Article 19 : Répartition des charges d'entretien entre gestionnaires de voirie \_\_\_\_\_ 19

19-2. Nettoyage de la chaussée hors viabilité hivernale \_\_\_\_\_ 20

19-3. Nettoyage de la chaussée départementale lors d'intempéries hivernales \_\_\_\_\_ 20

19-4. Signalisation \_\_\_\_\_ 20

19-4-1. Signalisation horizontale \_\_\_\_\_ 20

19-4-2. Signalisation verticale \_\_\_\_\_ 22

19-4-2.1. Signalisation de police \_\_\_\_\_ 22

19-4-2.2. Signalisation directionnelle et d'information locale \_\_\_\_\_ 22

19-4-3. Signalisation lumineuse \_\_\_\_\_ 23

19-4-4. Matérialisation au sol des trajectoires cyclables \_\_\_\_\_ 23

19-5. Dépendances, équipements et plantations \_\_\_\_\_ 23

19-5-1. Les dépendances et équipements \_\_\_\_\_ 23

19-5-2. Les plantations en agglomération \_\_\_\_\_ 24

19-5-3. Les aires d'arrêt et de repos \_\_\_\_\_ 26

19-5-4. Ouvrages particuliers \_\_\_\_\_ 26

19-6. Abandons sur le domaine \_\_\_\_\_ 26

19-6-1. Cadavres d'animaux \_\_\_\_\_ 26

19-6-2. Véhicules abandonnés \_\_\_\_\_ 26

### **TITRE III : DROITS ET OBLIGATIONS DU DEPARTEMENT \_\_\_\_\_ 28**

Article 20 : Droit de restreindre l'usage de la voirie _____	28
Article 21 : Les droits du Département entre une route départementale et une autre voie (publique ou privée) _____	28
Article 22 : Ecoulement des eaux issues du Domaine Public Routier _____	29
Article 23 : Prise en compte des intérêts de la voirie routière départementale dans les documents d'urbanisme _____	29
Article 24 : Prise en compte des intérêts de la voirie départementale dans les dossiers d'application du droit des sols _____	30

### **TITRE IV : DROITS ET OBLIGATIONS DES RIVERAINS \_\_\_\_\_ 31**

Article 25 : L'alignement individuel _____	31
Article 26 : Implantation de clôtures - barrières _____	31
Article 27 : Implantation de portails _____	32
Article 28 : Plantations riveraines _____	32
Article 29 : Hauteur des haies vives _____	32
Article 30 : Elagage et abattage _____	32
Article 31 : Droit d'accès - Généralités _____	34
Article 32 : Droit d'accès – Autorisation d'accès _____	34
Article 33 : Accès – Aménagement des accès existants ou à créer _____	35
Article 34 : Aqueducs et ponceaux sur fossés _____	36
Article 35 : Barrages ou écluses sur fossés _____	36
Article 36 : Droit d'accès – entretien des ouvrages d'accès _____	36
Article 37 : Droit d'accès – réfection, modification, déplacement et enlèvement des ouvrages d'accès _____	37
Article 38 : Droit d'accès – Sécurité routière _____	37
Article 39 : Ecoulement des eaux pluviales _____	37
Article 40 : Ecoulement des eaux issues d'un assainissement non collectif homologué _____	38
Article 41 : Accès aux établissements industriels et commerciaux _____	38
Article 42 : Entretien des ouvrages autorisés sur le domaine public routier _____	39
Article 43 : Création d'une plate-forme sur les dépendances du domaine public routier _____	39
Article 44 : Excavations et exhaussements en bordure des routes départementales _____	39
Article 45 : Dimensions des saillies autorisées _____	40

### **TITRE V : OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER PAR DES TIERS \_\_\_\_\_ 41**

Article 46 : Champ d'application _____	41
--	----

#### **Sous-titre 1 : Dispositions administratives préalables aux travaux \_\_\_\_\_ 41**

Article 47 : Nécessité d'une autorisation préalable _____	41
Article 48 : Délai d'instruction et d'exécution des travaux _____	42
Article 49 : Responsabilité de l'intervenant _____	42
Article 50 : Redevances pour occupation du domaine public départemental _____	43
Article 51 : Constat préalable des lieux _____	43

Article 52 : Implantation des travaux _____	43
Article 53 : Préservation des plantations _____	43
Article 54 : Circulation et desserte riveraine _____	44
Article 55 : Signalisation des chantiers _____	44
Article 56 : Interruption temporaire des travaux _____	45
Article 57 : Garantie de bonne exécution des travaux _____	45
Article 58 : Les points de vente temporaires en bordure de route _____	45
Article 59 : Mise en concurrence des autorisations d'occupation du domaine public départemental pour l'exercice d'une activité économique temporaire _____	46
Article 60 : Dépôt de bois sur le domaine public _____	46
Article 61 : Les distributeurs de carburant hors agglomération _____	47
Article 62 : Les distributeurs de carburant en agglomération _____	48
Article 63 : Coordination et calendrier des travaux _____	48

## **Sous-titre 2 : Conditions techniques d'exécution des ouvrages dans l'emprise du domaine public routier \_\_\_\_\_ 49**

Article 64 : Ouvrages aériens franchissant les routes départementales _____	49
Article 65 : Implantation d'obstacles en bordure de la voie publique _____	49
Article 66 : Stèles _____	50
Article 67 : Implantation d'éolienne _____	50
Article 68 : Hauteur libre sur chaussée _____	50
Article 69 : Implantation de plateaux traversants et de ralentisseurs _____	51
Article 70 : Les chicanes _____	51
Article 71 : Les écluses _____	52
Article 72 : L'implantation des tranchées _____	53
Article 73 : Les traversées de chaussées _____	53
Article 74 : Découpe de la chaussée _____	53
Article 75 : Profondeur des tranchées _____	53
Article 76 : Ouverture de tranchées _____	54
Article 77 : Détection présence en teneur d'hydrocarbure aromatique polycyclique (HAP) et d'amiante _____	54
Article 78 : Eau dans les tranchées _____	54
Article 79 : Fourreaux ou gaines de traversées _____	55
Article 79 bis : Fourreaux ou gaines pour fibre optique _____	55
Article 80 : Remblayage des fouilles et reconstitution de la chaussée et des accotements _____	55
Article 81 : Le contrôle du compactage _____	65
Article 82 : Reconstitution du corps de chaussée _____	66
Article 83 : Réfection provisoire de la couche de roulement _____	66
Article 84 : Contrôle des travaux _____	67

## **TITRE VI : GESTION, POLICE ET CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC \_\_\_\_\_ 68**

Article 85 : Les interdictions et mesures conservatoires _____	68
Article 86 : Infractions à la police de conservation du domaine public routier _____	68
Article 87 : Contributions spéciales suite à dégradations _____	69
Article 88 : La publicité sur le domaine public départemental _____	69

Article 89 : Immeubles menaçant ruine _____	70
Article 90 : Réserve du droit des tiers _____	70
Article 91 : Abrogation de l'ancien règlement _____	70

## ANNEXES

Annexe 1 : Textes législatifs cités dans le présent RDV _____	71
Annexe 2 : Carte de la hiérarchisation du réseau _____	72
Annexe 3 : Tableau des voies classées à grande circulation _____	73
Annexe 4 : Listes des routes à statut de déviation d'agglomération et des routes express_	74
Annexe 5 : Instruction interministérielle n° 81-85 du 23/09/1981 _____	75
Annexe 6 : Dimensions des saillies autorisées _____	80
Annexe 7 : Redevances d'occupation du domaine public départemental _____	82
Annexe 8 : Barème d'intervention – dommages au domaine public et autres prestations__	85

## PROCEDURES

Procédure 1 : Modalités pour entreprendre des travaux _____	86
Procédure 2 : Classement d'une route départementale _____	88
Procédure 3 : Déclassement d'une route départementale _____	89
Procédure 4 : Aliénation d'une route départementale _____	90
Procédure 5 : Plan d'alignement d'une route départementale _____	91
Procédure 6 : Conditions de visibilité relatives à la création / modification / aménagement d'un accès _____	92
Procédure 7 : Caractéristiques des buses, aqueducs et organes techniques _____	93
Procédure 8 : Rejet des eaux salubres issues de l'assainissement non collectif _____	94
Procédure 9 : Prescriptions pour l'implantation de plateaux traversants et ralentisseurs __	95
Procédure 10 : Les chicanes avec ou sans îlot _____	98
Procédure 11 : Les écluses simples ou doubles _____	106
Procédure 12 : Matérialisation au sol des trajectoires cyclables _____	115
Procédure 13 : Modalités pour toute demande spontanée de stationnement pour l'implantation d'un point de vente directe au public temporaire situé à proximité d'un cœur de ville ou d'une zone commerciale _____	117

Le domaine public routier départemental constitue un bien public, dont la conservation est une préoccupation constante du gestionnaire de voirie qu'est le Département. Pour que ce domaine soit préservé, il est essentiel que des règles soient écrites et communiquées. Il est également essentiel que ce document, tel qu'un guide, donne un outil de travail commun à tous.

C'est en ce sens qu'une première version du Règlement de voirie a été votée en Assemblée départementale, le 30 novembre 1999 puis remise à jour le 21 décembre 2012.

Tout en appliquant la Loi (*cf. annexe 1*), le Règlement de voirie réglemente les conditions de conservation du domaine public routier départemental en détaillant les dispositions administratives et techniques imposées lors de l'occupation du domaine, pour l'exécution de travaux ou chantiers qui mettent en cause l'intégrité du domaine.

Ce règlement s'applique, sur l'ensemble des routes départementales, à tous les occupants (Collectivités territoriales, particuliers, entreprises, occupants de droit...) qui ont des droits et des obligations, dans un seul but : préserver ce bien commun de la meilleure manière possible.

## Article 1 : Définitions

- **Agglomération** : espace délimité par arrêté municipal sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde (Article R110-2 du Code de la route modifié par le décret 2010-1390 du 12 novembre 2010 – art. 2).
- **Autorisation d'occupation préalable** : terme générique regroupant les permissions de voirie et les permissions de stationnement.
- **Accord de voirie** : liste des prescriptions à respecter par les occupants de droits.
- **Permis de stationnement** : acte administratif unilatéral autorisant le stationnement ou le dépôt de meubles, bois, etc. sur le domaine public ou le surplomb de ce dernier. Ce type d'autorisation est délivré lorsque l'occupation est réalisée sans emprise, qu'elle n'a pas d'ancrage profond au sol, qui peut être démontée rapidement, et n'intéresse que la liberté ou la sécurité de la circulation.
- **Permission de voirie** : acte administratif unilatéral autorisant la réalisation de travaux sur le domaine public ou en limite de celui-ci, et dans ce cas fixe les modalités d'occupation du domaine par les ouvrages pour lesquels les travaux ont été autorisés.
- **Accord technique** : acte administratif unilatéral permettant d'entreprendre des travaux d'entretien sur le domaine public ou en limite de celui-ci, sur un ouvrage existant ayant fait l'objet d'une autorisation préalable. Ce type d'autorisation fixe les prescriptions techniques correspondantes à respecter.
- **La convention d'occupation** est un contrat entre les Collectivités territoriales et le gestionnaire de la voie lorsque les installations présentent un caractère immobilier, répondent à des préoccupations d'équipements de la route et de service à l'usager, affectent l'emprise du domaine public routier.
- **La Déclaration de projet de Travaux (DT)** a pour objet de vérifier, lors de l'élaboration d'un projet, sa compatibilité avec les réseaux existants et de connaître les recommandations techniques de sécurité qui devront être appliquées lors de travaux, et d'identifier le cas échéant la nécessité d'effectuer des investigations

complémentaires.

- **La Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT)** indique aux exploitants de réseaux la localisation précise des travaux projetés et les techniques de travaux qui seront employées et, en retour, permet d'obtenir les informations sur la localisation des réseaux. Elle communique également la date prévue pour le commencement des travaux ainsi que la durée du chantier.

**Les intervenants regroupent l'ensemble des personnes physiques ou morales, publiques ou privées, autres que le Département de Saône-et-Loire, pour le compte desquelles des travaux sont entrepris. On distingue :**

- **Le pétitionnaire** est la personne physique ou morale qui présente au gestionnaire une demande d'autorisation préalable. Il peut être propriétaire de l'ouvrage à réaliser ou son concessionnaire ou un « prestataire autorisé ».
- **Le « prestataire autorisé »** peut être une entreprise, un maître d'œuvre ou un mandataire du maître d'ouvrage. Il est autorisé par le propriétaire de l'ouvrage à réaliser, ou son concessionnaire, dans le cadre du contrat qui les lie, à présenter au nom et pour le compte de ce dernier une ou des demande(s) d'autorisation préalable.
- **Le permissionnaire** est la personne physique ou morale propriétaire des ouvrages ou installations qui bénéficie d'une permission de voirie.
- **Le concessionnaire** est la personne physique ou morale titulaire d'un contrat de concession pour exploiter et éventuellement construire des installations ayant un but d'utilité publique (eau, gaz, électricité, chauffage urbain...).
- **L'occupant de droit** est une administration, une entreprise publique ou un concessionnaire de service public dont le statut est spécialement fixé par un texte juridique qui lui confère le droit d'occuper le domaine public routier pour réaliser tous travaux nécessaires à la construction et à l'exploitation de ses ouvrages, dans la mesure où ils sont compatibles avec la circulation terrestre et dans le respect des conditions édictées par le gestionnaire de voirie.  
Il s'agit notamment d'ENEDIS, de GrDF et des services de transport privé d'intérêt général (oléoducs, canalisations de produits chimiques et de transport de chaleur).  
Les occupants de droit bénéficient d'un accord de voirie délivré par le gestionnaire de voirie, avant d'intervenir sur le domaine public routier.

## Article 2 : Rappel des compétences – police de conservation

La police de conservation consiste en la préservation du domaine public routier.

	Nature du document	Situation des travaux	Signature du P.C.D.*	Avis du Maire	Signature du Maire
<b>Hors agglomération</b>	Permission de voirie	Partout sur le domaine public routier (D.P.R.)	X		
	Permis de stationnement		X		
<b>En agglomération</b>	Permission de voirie	Sur ou sous-chaussée	X	X	
		Sur ou sous-accotement	X	X	
		Sur ou sous-trottoir	X	X	
	Permis de stationnement	Partout sur le D.P.R.			X

\* P.C.D. : *Président du Département*

## Article 3 : Rappel des compétences – police de circulation

La police de la circulation, partie intégrante de la police de l'ordre public, 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 locales. Suivant le type de voirie concernée et la localisation, en ou hors agglomération, la compétence de l'élu varie (voir tableau ci-dessous).

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.

		ROUTES DEPARTEMENTALES	
		<i>classées à grande circulation</i>	<i>non classées à grande circulation</i>
<b>EN AGGLOMERATION</b>	Police de circulation	Maire après avis Préfet	Maire
	Barrières de dégel	Président du Département (P.C.D.)	P.C.D.
	Passage des ponts (charge autorisée ; mesures pour protection et emprunt de l'ouvrage)	Préfet après avis P.C.D.	P.C.D.
	Priorité R.D*/R.D. et R.D./V.C.*	Maire après avis Préfet	Maire
	Feux R.D./R.D. et R.D./V.C.	Maire après avis Préfet	Maire
	Vitesse :		
	■ relèvement seuil	Maire après avis Préfet	Maire
	■ restriction seuil	Maire après avis Préfet	Maire
	Stationnement	Maire après avis Préfet	Maire
	Circulation interdite sur RD ou VC avec déviation sur :		
	■ VC seules ou RD en agglomération	Maire après avis Préfet	Maire
	■ RD hors agglomération	Maire après avis Préfet et P.C.D.	Maire après avis P.C.D.
	Alternat	Maire après avis Préfet	Maire
<b>HORS AGGLOMERATION</b>	Police de circulation	P.C.D. après avis Préfet	P.C.D.
	Barrières de dégel	P.C.D.	P.C.D.
	Passage des ponts	Préfet	P.C.D.
	Priorité :		
	■ R.D./R.D.	P.C.D. après avis Préfet	P.C.D.
	■ R.D./V.C.	P.C.D. et Maire après avis Préfet	P.C.D. et Maire
	Feux :		
	■ R.D./R.D.	P.C.D. après avis Préfet	P.C.D.
	■ R.D./V.C.	P.C.D. et Maire après avis Préfet	P.C.D. et Maire
	Restriction vitesse	P.C.D. après avis Préfet	P.C.D.
	Stationnement	P.C.D. après avis Préfet	P.C.D.
	Circulation interdite sur RD avec déviation sur :		
	■ VC seules ou RD en agglomération	P.C.D. après avis Préfet et Maire	P.C.D. après avis Maire
■ RD hors agglomération	P.C.D. après avis Préfet et Maire	P.C.D.	
Alternat	P.C.D. après avis Préfet	P.C.D.	

\*RD : routes départementales / VC : voie communale

# TITRE I : DOMANIALITE - PRINCIPES

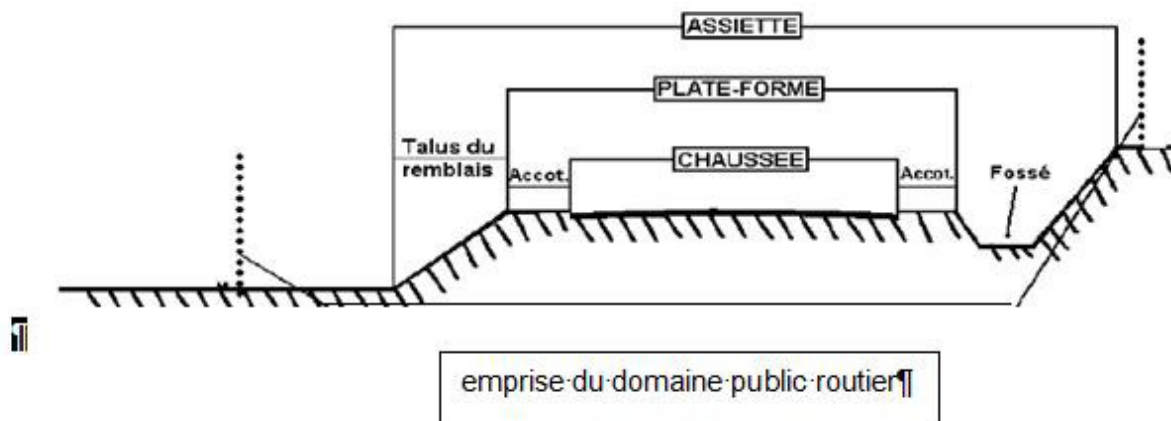
## Article 4 : Nature du Domaine Public Routier

**Articles L.111-1 du Code de la voirie routière (CVR) – L.2111-1, 2311-1 et L.3111-1 du Code général de la propriété des personnes publiques (CG3P)**

Le sol et le sous-sol de l’emprise des routes départementales font partie du domaine public départemental. Il est inaliénable et imprescriptible, et donc insaisissable.

Le domaine public routier comprend donc l’ensemble des biens affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l’exception des voies ferrées. L’emprise de ce domaine recouvre ainsi l’assiette, à savoir la surface réellement occupée par la route mais aussi l’ensemble des dépendances.

Les dépendances sont les éléments autres que le sol de la chaussée nécessaires à sa conservation, son exploitation et à la sécurité de ses usagers : talus, accotements, fossés, ouvrages de soutènement, aires de repos, etc.



- ASSIETTE : surface de terrain réellement occupée par la route
- PLATE-FORME : surface de la route qui comprend la chaussée et les accotements
- CHAUSSEE : surface aménagée de la route sur laquelle circulent les véhicules
- ACCOTEMENTS : zones latérales de la plate-forme qui bordent extérieurement la chaussée

Il est à noter qu’un ouvrage d’art appartient au gestionnaire de la voie portée sauf convention particulière.



*Selon la jurisprudence, un pont appartient au gestionnaire de la voie qu'il supporte. Ici, Réseau Ferré de France est propriétaire de l'ouvrage.*

## **Article 5 : Dénomination des voies**

### **Article L.131-1 du CVR**

\*\*\*\*\*

Les voies affectées au domaine public départemental routier sont dénommées « Routes départementales ». Elles sont répertoriées dans un tableau de classement.

Le réseau départemental est hiérarchisé, en différents niveaux de voies (cf. annexe 2).

Les voies vertes sont des voies départementales particulières ouvertes à certaines catégories d'usagers (selon les articles R.110-2 et R.412-7 du Code de la route). Elles sont aménagées en itinéraires de randonnée multi-usages (pédestre, deux roues, etc.) avec interdiction de circulation motorisée à l'exception des véhicules de secours et d'entretien. Il en est de même pour les voies bleues.

## **Article 6 : Affectation du domaine public routier**

### **Article L.2121-1 CG3P**

\*\*\*\*\*

Le domaine public routier est affecté à la circulation. Toute autre utilisation n'est admise que si elle est compatible avec cette destination.

## Article 7 : Occupation du domaine public routier

**Articles L.113-3 à 113-7 du CVR – L.2122-2 et 2125-1, R2122-1, R2122-4 et R2122-6 du CG3P**

**Décret n°2006-1133 du 8/09/2006**

\*\*\*\*\*  
L'occupation du domaine public routier n'est autorisée que si elle fait l'objet d'une autorisation préalable ou d'un accord de voirie.

Dans tous les cas, l'occupation doit faire l'objet d'un accord du Président du Département, propriétaire, sur les conditions techniques de sa réalisation, à l'exception des cas prévus par la loi.

Les autorisations et accords sont délivrés à titre précaire et révocable, sous réserve des droits des tiers et sont non constitutives de droit réel.

Le défaut d'entretien et la non-conformité aux prescriptions techniques et réglementaires précisées dans l'autorisation préalable ou l'accord de voirie entraînent le retrait de cette dernière indépendamment des mesures qui peuvent être prises contre le permissionnaire.

En cas de travaux entrepris à l'initiative du Département dans l'intérêt du domaine public routier et/ou de la sécurité routière, et conformes à la destination du domaine public routier, le déplacement ou la modification des réseaux aériens et souterrains existants **est à la charge des occupants**. (CAA Marseille, 12 mars 2009, Ministère des transports, Equipement Tourisme et Mer ; CAA de Nancy, 3 juillet 2003, Communauté urbaine de Strasbourg).

(Cf. procédure 1 à la fin du présent règlement).

## Article 8 : Classement - Déclassement

**Articles L.123-2, L.123-3, L.131-4, R.123-2 du CVR**

\*\*\*\*\*  
Le classement ou le déclassement peut être dispensé d'enquête publique préalable sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie.

Les opérations de classement ou de déclassement font l'objet de procédures (cf. procédures 2 et 3 à la fin du présent règlement)

## Article 9 : Aliénation de terrains

**Articles L.112-8 du CVR – L3112-1 du CG3P**

\*\*\*\*\*  
Les propriétaires riverains des voies du domaine public routier ont une priorité pour l'acquisition des parcelles situées au droit de leur propriété et déclassées par suite d'un changement de tracé de ces voies ou de l'ouverture d'une voie nouvelle. Le prix de cession est estimé, à défaut d'accord amiable, comme en matière d'expropriation.

Si, mis en demeure d'acquiescer ces parcelles, ils ne se portent pas acquéreurs dans un délai d'un mois, il est procédé à l'aliénation de ces parcelles suivant les règles applicables au domaine concerné.

Lorsque les parcelles déclassées sont acquises par les propriétaires des terrains d'emprise de la voie nouvelle, elles peuvent être cédées par voie d'échange ou de compensation de prix.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux délaissés résultant d'une modification de

l'alignement.

Quand l'aliénation a lieu entre personnes publiques, elle est dispensée de déclassement préalable si les parcelles sont destinées à l'exercice des compétences de la personne publique qui les acquiert et relèveront de son domaine public.

(Cf. procédure 4 à la fin du présent règlement).

## Article 10 : Ouverture, élargissement, redressement

**Article L.131-4 et L.131-5 du CVR**

Le Département est compétent pour décider l'aménagement des routes départementales et notamment l'ouverture, le redressement et leur élargissement.

### **Définition :**

***Ouverture** : décision du Département pour la construction d'une voie nouvelle ou l'ouverture à la circulation publique d'une route existante non classée dans le domaine public routier départemental.*

*La délibération du Département décidant le redressement ou l'élargissement d'une voie existante emporte, lorsqu'elle est exécutoire, transfert au profit du département de la propriété des parcelles ou partie de parcelles non bâties situées à l'intérieur des limites fixées par le plan parcellaire, auquel elle se réfère et qui lui est annexé.*

*A défaut d'accord amiable, l'indemnité est fixée et payée comme en matière d'expropriation.*

## Article 11 : Echanges de terrains

**Articles L.112-8 du CVR – L.1111-4, L.3112-2 du CG3P – L.1311-1 et L.3213-1 du Code général des Collectivités territoriales (CGCT)**

Il peut être procédé, avec ou sans soulte, à des échanges de terrains pour permettre l'ouverture, l'élargissement ou le redressement d'une route départementale.

Toutefois, les terrains du domaine public départemental ne peuvent faire l'objet d'échange qu'après procédure de déclassement.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux délaissés résultant d'une modification de l'alignement.

En vue de permettre l'amélioration des conditions d'exercice d'une mission de service public, les biens appartenant aux personnes publiques peuvent également être échangés entre ces personnes publiques sans déclassement préalable lorsqu'ils sont destinés à l'exercice des compétences de la personne publique qui les acquièrent et relèveront de son domaine public. L'acte d'échange comporte des clauses permettant de préserver l'existence et la continuité du service public.

## Article 12 : Acquisition de terrains

**Article L.131-4 et L.131-5 du CVR**

**Code de l'expropriation**

En vue de l'ouverture, du redressement ou de l'élargissement d'une voie, les terrains nécessaires peuvent être acquis, par le Département, par voie amiable ou expropriation dans les conditions prévues par le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

## Article 13 : Les alignements

**Article L.112-1, L. 112-3, L.122-2, L.131-6, L.131-4 du CVR**

**Article L.3213-4 du Code général des Collectivités territoriales**

\*\*\*\*\*  
L'alignement est la détermination, par le Département, de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines. Il est fixé soit par un plan d'alignement, soit par un alignement individuel. Le plan d'alignement, auquel est joint un plan parcellaire, détermine après enquête publique, la limite entre les domaines public et privé.

L'alignement individuel est délivré au propriétaire, par arrêté du Président du Département, conformément au plan d'alignement, ou aux alignements résultant de documents d'urbanisme rendus publics ou approuvés ; à défaut, il est délivré à la limite de fait des domaines public et privé.

La publication d'un plan d'alignement attribue de plein droit au Département le sol des propriétés non bâties dans les limites qu'il détermine. Le sol des propriétés bâties à la date de publication du plan d'alignement est attribué au Département dès la destruction du bâtiment. Lors du transfert de propriété, l'indemnité est, à défaut d'accord amiable, fixée et payée comme en matière d'expropriation.

Le Département est compétent pour approuver la création, le maintien ou la suppression des plans d'alignement. Si ceux-ci concernent une route située en agglomération, ils doivent être soumis pour avis au Conseil municipal.

En présence d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU), pour être opposable aux tiers, le plan d'alignement doit être annexé au PLU au titre des servitudes d'utilité publique.

*(Cf. procédure 5 à la fin du présent règlement).*

## Article 14 : Modalités de l'enquête publique

**Article L.131-4, R.131-3 à 131-8 du CVR**

**Article L.123-1 et suivants du Code de l'environnement**

**Article R.11-4 et suivants du Code de l'expropriation**

\*\*\*\*\*  
L'enquête publique prévue au deuxième alinéa de l'article L.131-4 du CVR s'effectue dans les conditions fixées par les articles R.131-3 à R.131-8 de ce même code.

## Article 15 : Cas des routes à grande circulation

**Articles L.110-3, R.411-8.1 du Code de la route, L 111-4 du Code de l'urbanisme et R 581-26 du Code de l'environnement**

\*\*\*\*\*  
Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret (*cf. annexe 4*), après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies.

Contraintes liées à une route à grande circulation :

- Régime de priorité et signalisation :  
Une route à grande circulation est prioritaire sur toute autre route. La signalisation utilisée est celle d'une route prioritaire.

- Aménagement sur place ou restriction de circulation :  
Tout projet de modification des caractéristiques techniques des routes à grande circulation et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination doivent être communiquées au Préfet. L'article R 411-8-1 du Code de la route spécifie que les projets visés sont ceux « de nature à modifier les caractéristiques géométriques ou mécaniques de la route classée à grande circulation ou de l'une de ses voies, en particulier, en affectant les profils en travers, les rayons en plan ou le gabarit ou en prévoyant la mise en place de dispositifs empiétant sur la chaussée ». Tout arrêté, même temporaire, conduisant à réduire la capacité de la route doit être soumis pour avis au Préfet.
  
- Coordination des travaux en agglomération :  
A l'intérieur des agglomérations, le maire assure la coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol des voies publiques et de leurs dépendances, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation.
  
- Urbanisme :  
Bande d'inconstructibilité :  
En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des voies express et des déviations et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole, aux réseaux d'intérêt public. Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. Des règles différentes peuvent néanmoins être retenues dans les documents d'urbanisme (plan local d'urbanisme ou carte communale) lorsqu'une étude spécifique a été faite et après accord du Préfet. Cette étude doit justifier, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Il peut en être de même lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul réglementaire, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée est motivé, et toujours après accord du Préfet.
  
- Environnement :  
Lorsqu'une route à grande circulation traverse une agglomération de moins de 10 000 habitants ne faisant pas partie d'une unité urbaine de plus de 100 000 habitants, toute publicité qui la borde ne peut avoir une surface unitaire excédant 4 m<sup>2</sup>, ni s'élever à plus de 6 mètres au-dessus du sol. Un arrêté préfectoral pris, après avis de la CDNPS (\*) et du maire de la Commune permet de porter à 8 m<sup>2</sup> la surface autorisée.

## Article 16 : Cas des routes à statut de déviation d'agglomération

### **Articles L.152-1 du CVR**

\*\*\*\*\*

Les routes à statut de déviation d'agglomération présentent des restrictions quant aux accès conformément aux dispositions de l'article 152-1 du CVR.

(Cf. annexe 4 à la fin du présent règlement).

(\*) CDNPS : Commission départementale de la nature, des paysages et des sites

# Article 17 : Cas des routes Express

## Articles L.151-1 à 151-5 du CVR

\*\*\*\*\*  
Le terme « route Express » désigne des routes ou sections de routes, quelle que soit leur appartenance domaniale, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers ou de véhicules.

Les caractéristiques principales des routes Express départementales sont les suivantes :

- o Classement par arrêté préfectoral.
- o Pas d'accès direct des propriétés riveraines.
- o Rétablissement obligatoire d'une desserte.
- o Pas de circulation de piétons, cycles, cyclomoteurs et matériels agricoles.
- o Autorisation de l'Etat nécessaire pour toute modification d'accès.
- o Dévolution de certains pouvoirs de police de la circulation au Préfet (cf article 3 du présent règlement).

*(Cf. annexe 4 à la fin du présent règlement).*

## TITRE II : OBLIGATION DE BON ENTRETIEN

### Article 18 : Généralités

**Article L.131-2 du CVR**

**Articles L.3213-3 et suivants du Code général des Collectivités territoriales**

Les gestionnaires de voirie sont tenus à une obligation générale d'entretien du domaine public routier dont ils ont la charge de telle sorte que la circulation des usagers, sauf circonstances exceptionnelles, y soit assurée dans les conditions normales de sécurité.

Les notions d'entretien "normal" et de conditions "normales" de sécurité font l'objet d'une jurisprudence qui définit le défaut d'entretien normal.

En cas d'urgence et afin d'assurer la sécurisation de la chaussée le Département est autorisé à intervenir sur un bien privé sans présager de la prise en charge des frais correspondants.

### Article 19 : Répartition des charges d'entretien entre gestionnaires de voirie

*Préalablement à l'implantation par une autre collectivité d'un aménagement sur une route départementale, une convention d'occupation du domaine public routier départemental est signée entre le Département et l'occupant. Ce document fixe les règles d'entretien et de responsabilité pour l'aménagement visé.*

*L'Assemblée départementale, en date du 17 décembre 2010, a voté le principe de signature, entre le Département et toutes les collectivités gestionnaires de voirie, d'une convention générale d'occupation du domaine public départemental et d'entretien des aménagements. Ce document, dès sa signature, permet d'encadrer de façon systématique un certain nombre d'aménagements tant en matière d'entretien qu'en matière de responsabilités et évite la signature de conventions particulières pour chaque aménagement.*

*Les articles suivants (de 19-1 à 19-5 inclus) reprennent les termes de cette convention générale d'occupation du domaine public départemental et d'entretien des aménagements.*

*En respectant la réglementation en vigueur du CG3P, du CGT et du Code de la voirie routière, la répartition des charges d'entretien avec une autre collectivité peut être fixée dans une convention particulière en fonction du niveau de service et du principe de sur qualité.*

#### 19-1. Entretien lourd de la chaussée et des ouvrages d'art

- Le Département assume toutes les charges relevant de sa responsabilité et décide de la programmation de ses interventions.

- Le propriétaire ou le gestionnaire des réseaux enterrés (Commune, Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), Syndicats, etc.) a, à sa charge, outre l'entretien de l'ensemble de ses installations, la remise à niveau des tampons, des regards, des bouches à clé, des chambres de tirage, et autres accessoires de voirie pendant ou après tout type de travaux sur la chaussée.
- La réfection de la chaussée au droit de tranchées consécutives à l'installation ou l'entretien de réseaux souterrains (eau, gaz, électricité, télécommunication, etc.) est régie par la permission de voirie, ou l'accord de voirie, correspondant accordé au propriétaire et tout document auquel elle se réfère.
- La Commune ou l'EPCI, dans les emprises purement routières, a, à sa charge l'entretien et le fonctionnement des dispositifs qu'elle y a installés ou fait installer, notamment :
  - ⇒ les plateaux traversant ou ralentisseurs en agglomération,
  - ⇒ les marquages et revêtements spéciaux,
  - ⇒ les parties de chaussées en pavés ou béton hydraulique ou tout matériaux en substitution ou complément de l'enrobé noir,
  - ⇒ les îlots, terre-pleins centraux, et leurs équipements (éclairage public, feux tricolores, mobilier et aménagements paysagers y compris arbres d'alignement),
  - ⇒ les arrêts de cars ou bus,
  - ⇒ les réseaux d'eaux pluviales et d'assainissement.

## **19-2. Nettoyage de la chaussée hors viabilité hivernale**

Le nettoyage courant est assuré par la Commune ou l'EPCI en agglomération et par le Département hors agglomération.

En cas d'intervention urgente nécessaire, la collectivité témoin de la nécessité dudit nettoyage met une signalisation en place et contacte la collectivité responsable de l'entretien afin que cette dernière puisse intervenir rapidement (en agglomération ⇒ Commune ou EPCI ; hors agglomération ⇒ Département).

## **19-3. Nettoyage de la chaussée départementale lors d'intempéries hivernales**

Le Département est doté d'un Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH), adopté en Assemblée départementale.

Ce document règle les modalités d'intervention, selon les niveaux de services, sur les voies départementales. Il est consultable sur demande au siège de la Direction des Routes et Infrastructures.

## **19-4. Signalisation**

### **19-4-1. Signalisation horizontale**

En agglomération :

La réalisation de la signalisation horizontale n'est pas obligatoire, en agglomération, à l'exception de régimes de priorité.

Le gestionnaire de voirie peut, pour ses propres besoins, sur certains itinéraires, réaliser, à sa charge, un marquage axial de ses routes.

La Commune ou l'EPCI, lorsqu'elle estime qu'il est opportun de recourir à un marquage, prend en charge l'intégralité de cette signalisation horizontale (traçage et entretien), après avoir obtenu l'autorisation du Département. Cette signalisation sera réalisée selon les dispositions de l'instruction interministérielle à la signalisation routière (IISR).

Le Département prend en charge l'intégralité des marquages des régimes de priorité (« stop » et « cédez le passage »), ayant fait l'objet d'un avis favorable des services de la Collectivité, pour les Communes de moins de 5 000 habitants qui ne sont pas intégrées dans un groupement de communes ayant la compétence voirie et ne relevant pas des dispositions précitées dans l'article 19.1. A défaut d'un avis favorable du Département pour ce type de marquage, une convention particulière devra être établie avec la Commune ou le groupement de Communes concerné.

A l'inverse, les Communes de plus de 5 000 habitants ou les groupements de communes ayant la compétence voirie prennent en charge ce type de marquage.

La Commune ou l'EPCI réalise le marquage et prend en charge l'entretien des passages piétons, du marquage des plateaux traversant, des ralentisseurs, des stationnements, des arrêts de cars et bus et des pistes et bandes ou surlargeurs cyclables.

Les produits de marquages doivent être certifiés pour avoir des performances (coefficient de glissance, blancheur, rétro-réflexion et durabilité) conformes aux référentiels en vigueur (marque NF EN – 1436).

La couleur doit contribuer à rendre l'aménagement de l'espace plus visible et lisible en assurant de la cohérence. En conséquence, seules les couleurs réglementaires et leurs usages dédiés sont autorisés sur la voirie (cf tableau ci-après)

Couleurs réglementaires	Mise en œuvre
Blanc	Pour les marquages permanents des chaussées
Rouge vif	Pour les voies de détresse en damiers rouges et blancs.
Bleu	Stationnement à durée limitée réglementé par un disque (zones bleues)
Jaune	Pour le marquage temporaire, ainsi que les lignes zigzag des arrêts d'autobus, les interdictions d'arrêt ou de stationnement et les aires de livraison.

Le marquage vert n'est pas inscrit dans la réglementation. La peinture verte est tolérée exceptionnellement à des cas complexes d'insécurité réelle et ne peut être employée qu'en renfort du marquage blanc réglementaire. Il ne s'agit en aucun cas de marquage de chaussée.

Le marquage rouge est à proscrire pour les passages piétons.

#### Hors agglomération :

Le Département prend en charge la signalisation horizontale en section courante conformément à sa politique routière départementale à l'exception des marquages spéciaux réalisés à la demande des communes ou EPCI qui font l'objet de conventionnements particuliers.

Le Département prend en charge la signalisation courante de police dans l'emprise du domaine public routier départemental.

### **19-4-2. Signalisation verticale**

#### Principes généraux :

Les principes de l'instruction ministérielle n°81-85 du 23 septembre 1981 relative à la répartition des charges financières afférentes à la fourniture, la pose, l'entretien, l'exploitation, le remplacement et éventuellement la suppression des dispositifs de signalisation routière sont appliqués dans le présent règlement (*cf. annexe 5*).

#### **19-4-2.1. Signalisation de police**

##### En agglomération :

Le Département assure le remplacement des panneaux « Stop » et « Cédez le passage » lorsque celui-ci est gestionnaire de la route prioritaire.

La Commune ou l'EPCI a en charge la signalisation de police, à l'exception des régimes de priorité décrits ci-dessus.

La Commune ou l'EPCI a en charge la signalisation et la pré-signalisation verticale concernant les plateaux traversant, les ralentisseurs, les îlots, les stationnements, les arrêts de cars et bus, les pistes, bandes ou surlargeurs cyclables et tout autre équipement spécifique de la chaussée, quand ces aménagements ont été à l'initiative de la Commune ou de l'EPCI.

##### Hors agglomération :

Le Département prend en charge la signalisation courante de police dans l'emprise du domaine public routier départemental.

#### **19-4-2.2. Signalisation directionnelle et d'information locale**

Le Département prend en charge, sur le domaine public routier départemental, la mise en place, l'entretien et le remplacement de la signalisation directionnelle correspondant à sa politique routière, qui est la seule autorisée, sauf dérogation. La charge de l'entretien de la signalisation dérogatoire est fixée par convention entre le Département et la Commune ou l'EPCI à l'initiative de cette signalisation.

Lorsque des aménagements réalisés par la commune ou l'EPCI impliquent le déplacement ou la modification de la signalisation directionnelle, le rétablissement de cette dernière est géré par l'autorisation de réaliser les aménagements accordée par le Département.

Le Département peut accorder l'autorisation d'implanter une signalisation d'information locale, à l'initiative des communes ou EPCI compétents, dans le respect de la réglementation et des prescriptions techniques. Cette autorisation portera sur un ensemble cohérent à l'échelle de la collectivité demandeuse. L'implantation de chaque ensemble de signalisation sera ensuite soumis à accord technique. L'entretien de la SIL est la charge de la Commune ou de l'EPCI qui l'aura installée.

### 19-4-3. Signalisation lumineuse

Le Département assure l'entretien et le fonctionnement de sa signalisation lumineuse (feux tricolores, feux à éclats, etc.) hors agglomération implantée à son initiative. Il a en charge la signalisation verticale et horizontale s'y rapportant.

La Commune ou l'EPCI assure l'entretien et le fonctionnement de sa signalisation lumineuse. La signalisation verticale et horizontale s'y rapportant est à sa charge.

### 19-4-4. Matérialisation au sol des trajectoires cyclables

Pour matérialiser au sol une trajectoire pour les cycles, il existe un choix multiple d'idéogrammes dans le Plan d'action pour la mobilité active (PAMA). Le Département opte pour une signalisation facilement compréhensible de l'ensemble des usagers.



C'est ce marquage qui sera obligatoirement implanté sur les RD dès lors que le choix est acté de réaliser un marquage, et ceci quel que soit le niveau de population. (cf. procédure 12)

## 19-5. Dépendances, équipements et plantations

### 19-5-1. Les dépendances et équipements

En agglomération :

Le Département assure l'entretien strictement nécessaire à la circulation des véhicules et à la pérennité de l'ouvrage routier, dans le cadre de sa politique routière, et en l'absence d'aménagement ou d'équipement spécifique mis en place par la Commune ou l'EPCI.

L'entretien et le fonctionnement des équipements complémentaires aux fins de confort, d'esthétisme ou de commodité des riverains ou des autres usagers sont à la charge de la Commune ou de l'EPCI.

La Commune ou l'EPCI a notamment en charge l'entretien des aménagements listés ci-dessous dès lors qu'ils sont à son initiative :

- des îlots centraux,
- des parties circulables sur îlots centraux (surlargeur de giratoire),

- des trottoirs,
- des îlots centraux des giratoires et des aménagements sur la périphérie de l'anneau (sauf si traitement de base qui est à la charge du Département),
- du mobilier urbain,
- de l'éclairage public,
- des arrêts de cars et de bus, quand elle est AOT,
- des bordures, caniveaux, ouvrages d'assainissement pluvial (dispositif de collecte, caniveau central et grille avaloir et de transport) et d'arrosage,
- plates-formes en bord de chaussée (ex. : emplacement taxi, descente de bus...),
- parkings hors voies circulées.

Les poteaux d'arrêts de bus ou de cars sont gérés par l'AOT, la Commune ou l'EPCI.

L'entretien des fossés est à la charge du Département.

#### Hors agglomération :

Le Département assure l'entretien strictement nécessaire à la circulation des véhicules et à la pérennité de l'ouvrage routier.

Le Département a notamment en charge l'entretien :

- des îlots centraux,
- des parties circulables sur îlots centraux,
- des accotements, fossés et ouvrages hydrauliques s'y rapportant,
- des équipements de la route.

L'entretien et le fonctionnement des équipements complémentaires aux fins de confort, d'esthétisme ou de commodité des riverains ou des autres usagers sont à la charge de la Commune ou de l'EPCI.

La Commune ou l'EPCI a notamment en charge l'entretien :

- des trottoirs,
- des îlots centraux des giratoires et des aménagements, à l'initiative de la commune ou de l'EPCI, sur la périphérie de l'anneau (sauf si traitement de base),
- du mobilier urbain éventuel,
- de l'éclairage public, installé à l'initiative de la commune ou de l'EPCI,
- des arrêts de cars, peinture et abris-bus et poteaux d'arrêt lorsqu'elle est AOT,
- des bordures, caniveaux, ouvrages d'assainissement pluvial (dispositif de collecte, caniveau central et grille avaloir et de transport) et d'arrosage,

Les poteaux d'arrêts de bus ou de cars sont gérés par l'AOT, la Commune ou l'EPCI.

#### **19-5-2. Les plantations en agglomération**

Les plantations et espaces verts mis en place par la Commune ou l'EPCI sont entièrement entretenus par la Commune ou l'EPCI.

Pour les autres plantations réalisées par le Département, celui-ci assure l'élagage de sécurité et de mise au gabarit ainsi que le suivi phytosanitaire et l'abattage des sujets malades suivant une programmation pluriannuelle départementale, sauf conventionnement particulier.

La Commune ou l'EPCI prend en charge tout élagage complémentaire à des fins de mise en valeur esthétique, paysagère ou de confort pour les riverains.

Les espaces verts, pelouses et massifs paysagers en agglomération sont entretenus par la Commune ou l'EPCI.

### **19-5-3. Les aires d'arrêt et de repos**

#### En agglomération :

La Commune ou l'EPCI prend en charge l'entretien des aires, ainsi que le ramassage des déchets.

#### Hors agglomération :

L'entretien des équipements et le ramassage des déchets, situés sur les aires d'arrêt appartenant au Département, longeant des routes départementales, est assuré par le Département.

### **19-5-4. Ouvrages particuliers**

Tout ouvrage particulier ne rentrant pas dans le cadre des articles précédents doit faire l'objet de la signature d'une convention particulière.

## **19-6. Abandons sur le domaine**

### **19-6-1. Cadavres d'animaux**

*Décret 2005-1220 du 28/09/2005 ; L226-1 et suivants et L226-6 et suivants du Code Rural et de la pêche maritime ; Décret du 2/08/2006 ; L2212-1 et suivants du Code général des Collectivités territoriales.*

L'élimination des cadavres d'animaux appartenant à des propriétaires est placée sous leur responsabilité.

Les cadavres d'animaux abandonnés sur le domaine public sont pris en charge par les collectivités (Commune ou Département), selon le lieu :

- Sur une route départementale : les agents du Département ont le devoir d'enlever l'obstacle de la chaussée (sécurité des usagers de la route).
- En dehors de la chaussée : le Maire, au titre de ses pouvoirs de police (assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publics), a le devoir de faire enlever, par ses services, le cadavre, également si celui-ci est en bordure d'une route départementale (le Maire exerce ses pouvoirs sur l'ensemble de son territoire).

Les cadavres d'animaux doivent être éliminés dans le strict respect de la protection de la santé publique et de l'environnement :

- Moins de 40 kg : pas d'obligation d'équarrissage.
- Plus de 40 kg : obligation de recourir au service public de l'équarrissage (voir Laboratoire Départemental d'Analyses).

### **19-6-2. Véhicules abandonnés**

*L.541-1-1 et L.541-3 du Code de l'environnement ; L325-1, R325-29, R325-48 à R325-51, R417-9 à R417-12 du Code de la route*

Véhicule non dégradé laissé sans droit :

= *stationnement abusif (ayant stationné en un même point de façon ininterrompue plus de 7 jours), gênant ou dangereux.*

Le gestionnaire de voirie saisit l'Officier de Police Judiciaire (gendarmerie, police nationale ou Maire) qui prendra en charge la suite de la procédure.

Véhicule hors d'usage (épave) et en voie d'épavisation :

Le gestionnaire de voirie saisit l'Officier de Police Judiciaire gendarmerie, police nationale ou Maire) qui peut faire enlever immédiatement une épave (destruction, mise en fourrière...).

Le Département n'a en aucune circonstance autorité pour déplacer un véhicule abandonné.

# TITRE III : DROITS ET OBLIGATIONS DU DÉPARTEMENT

## Article 20 : Droit de restreindre l'usage de la voirie

**Articles L. 113-1 du CVR – R. 433-1 et suivants du Code de la route**

Les routes départementales sont normalement ouvertes à la circulation des véhicules dont les caractéristiques techniques sont conformes à celles définies par les textes en vigueur. La circulation des véhicules dont le poids ou la longueur ou la largeur ou la hauteur dépassent celui ou celle fixé par les textes doit être autorisée par un arrêté du Préfet pris après avis du Département.

Dans son avis, le Département peut demander que l'usage de la voirie départementale soit autorisé sous certaines réserves : heures de circulation, itinéraire imposé, présence d'un véhicule d'accompagnement, etc.

Les restrictions permanentes ou provisoires aux conditions normales de circulation sont signalées aux usagers par une signalisation conforme à celle définie par les textes en vigueur.

En agglomération, tout aménagement qui modifie les conditions de circulation des usagers et qui porte atteinte à l'intégrité du domaine public départemental peut être réalisé par des tiers (Collectivités ou particuliers) à leurs frais, sous réserve qu'ils y aient été expressément autorisés par le représentant qualifié du Département.

## Article 21 : Les droits du Département entre une route départementale et une autre voie (publique ou privée)

**Articles L.110-3 du Code de la route – L. 3221-4 du CGCT**

L'aménagement ou la création d'un carrefour avec une route départementale, s'il ne s'intègre pas dans un projet soumis à enquête publique ou à enquête d'utilité publique, doit, préalablement à tout commencement d'exécution, recueillir l'accord du Département.

L'accord du Département, pour un projet, est réputé donné sous réserve des droits des tiers et des règlements en vigueur.

Il ne préjuge en rien des obligations qui peuvent être imposées au titre de cette autre voie.

S'il s'agit d'un carrefour avec une route départementale classée à grande circulation, le projet devra également être communiqué, pour avis, au représentant de l'Etat.

Par la suite, préalablement à tout commencement d'exécution, le propriétaire de la voie secondaire, qu'elle soit publique ou privée, devra obtenir l'autorisation d'occupation du domaine public routier délivrée par le Département sous forme d'arrêté portant permission de voirie.

## Article 22 : Ecoulement des eaux issues du Domaine Public Routier

**Articles 640, 689 et 690 du Code civil – R. 131-1 du CVR**

\*\*\*\*\*

L'article 640 du Code civil expose : « Les fonds inférieurs sont assujettis envers ceux qui sont plus élevés à recevoir les eaux qui en découlent naturellement sans que la main de l'homme n'y ait contribué. Le propriétaire inférieur ne peut point élever de digue qui empêche cet écoulement. Le propriétaire supérieur ne peut rien faire qui aggrave la servitude du fonds inférieur ».

*Il faut entendre la notion de « main de l'homme » pour un ouvrage construit dont la vocation principale est de contribuer à l'écoulement des eaux pluviales. En ce sens, pour une voie routière, cette notion ne peut être retenue dans la mesure où l'écoulement des eaux pluviales n'est pas la vocation d'une route. L'article 640 du Code civil s'applique alors aux propriétés riveraines du domaine public routier.*

Ainsi, les propriétés riveraines situées en contrebas du Domaine Public Routier sont tenues de recevoir les eaux de ruissellement qui en sont issues.

Toutefois, lorsque des travaux d'aménagement du domaine public routier contribuent à modifier notablement, par rapport aux conditions initiales, le volume, le débit ou l'emplacement de l'exutoire de ces eaux de ruissellement, le Département est tenu de réaliser et d'entretenir à sa charge les ouvrages hydrauliques nécessaires pour que l'évacuation de celles-ci n'occasionnent pas de dommage au fonds inférieur\* sauf à l'intérieur des agglomérations où la construction et l'entretien des réseaux d'assainissement pluvial et leurs ouvrages annexes incombent aux communes traversées par la route départementale.

*(\*dans ce cas, le Département établit un document administratif portant servitude particulière d'écoulement sur ce terrain en mentionnant notamment : l'identification du bien, l'origine de la propriété, la consistance des éléments d'évacuation des eaux, les droits et obligations des parties).*

## Article 23 : Prise en compte des intérêts de la voirie routière départementale dans les documents d'urbanisme

**Article L.121-1, L.122-6, L.122-7, L.123-1, L.123-3, L.311-4, R.122-7, R.123-1, R.123-3 du Code de l'urbanisme**

\*\*\*\*\*

Dès qu'il reçoit la délibération de la collectivité intéressée, le Département exprime ses prescriptions et prévisions en matière de voirie dans les documents d'urbanisme (Schémas de Cohérence Territoriale (S.C.O.T.), dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.), dans les cartes communales, les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), etc.).

Le Département fournit à la commune ou à l'EPCI les prescriptions et les prévisions concernant sa voirie, ses ouvrages et la sécurité des usagers de la route qu'il souhaite voir intégrées dans les éléments constitutifs du document d'urbanisme.

## **Article 24 : Prise en compte des intérêts de la voirie départementale dans les dossiers d'application du droit des sols**

**Article L.410-1 à L.441-2, R.311-11, R.410-1 à R.410-12 et R.421-15 du Code de l'urbanisme**

\*\*\*\*\*

Le Département est consulté sur tous les dossiers relatifs à l'acte de construire et aux modes d'utilisation du sol pouvant avoir une incidence sur le budget et/ou le domaine départemental.

# TITRE IV : DROITS ET OBLIGATIONS DES RIVERAINS

## Article 25 : L'alignement individuel

**Article L.112-1 à L.112-5 et L.131-6 du CVR**

Les alignements individuels sont délivrés par le Département sur demande du propriétaire, conformément soit aux règlements généraux ou partiels d'alignement régulièrement dressés et publiés, soit aux alignements résultant de documents d'urbanisme rendus publics ou approuvés et à défaut de tels plans ou documents, selon la limite de fait du domaine public routier.

En aucun cas la délivrance de l'alignement ne vaut autorisation de construire, ni ne dispense de demander celle-ci. Cette délivrance, qui ne peut être refusée, ne préjuge pas des droits des tiers.

En agglomération, le Maire n'est pas compétent pour délivrer l'alignement sur une route départementale, mais il doit obligatoirement être consulté.

L'alignement individuel ne produit aucun effet. Il a pour seul but d'indiquer, de façon précise, les limites exactes de la voie publique.

## Article 26 : Implantation de clôtures - barrières

Les haies sèches, clôtures, palissades, barrières doivent être établies suivant l'alignement, sous réserve des servitudes de visibilité.

Par ailleurs, il convient de souligner que toute implantation de barrières ou d'équipement semblable le long des routes départementales par une commune ou un EPCI doit être implantée à 70 cm du bord de la chaussée hors agglomération et 30 cm en agglomération.

Hors agglomération, toutes les clôtures agricoles y compris électriques doivent être placées au minimum à 0,50 mètres en arrière de l'alignement.

L'entretien de la bande située entre cette clôture et la limite du domaine public reste à la charge du propriétaire.

A noter : si les clôtures sont situées à proximité d'un carrefour comprenant une route départementale, elles ne peuvent pas porter préjudice aux conditions de visibilité (cf. procédure 6). Pour ce faire, l'avis du représentant du Département sera demandé avant toute modification ou création (demande formulée auprès des services territoriaux d'aménagement).

## Article 27 : Implantation de portails

Le Département peut prescrire le recul, par rapport au bord de chaussée, de l'implantation du portail pour des raisons de sécurité. Des contraintes de dégagement de visibilité autour des portails peuvent également être prescrites dans l'autorisation d'implantation.

## Article 28 : Plantations riveraines

### R.116-2 du CVR

Il n'est permis d'avoir des plantations en bordure du domaine public routier départemental qu'à une distance de 2 m. Cette distance est calculée à partir de la limite de l'emprise. Il n'est autorisé aucun débord de branches ou de racines sur le domaine public.

Toutefois, les arbres, arbustes et arbrisseaux de toute espèce peuvent être plantés en espaliers, sans condition de distance, lorsqu'ils sont situés contre un mur de clôture et à l'intérieur de la propriété riveraine. Toutes précautions devront être prises pour éviter tout empiètement racinaire sur le domaine public routier.

Les plantations, faites antérieurement et à des distances moindres que celles prescrites ci-dessus ne peuvent être renouvelées qu'à la charge d'observer les distances fixées. Les sujets morts doivent être abattus et peuvent être remplacés dans les conditions ci-avant définies.

Le Département se réserve la possibilité d'exiger l'arrachage des plantations riveraines du domaine public routier départemental si les conditions de visibilité sont insuffisantes.

*Précision est apportée que, pour les arbres, le point de mesure est le milieu du tronc.*

L'élagage ou l'abattage des arbres et arbustes est encadré par l'article 30 ci-après.

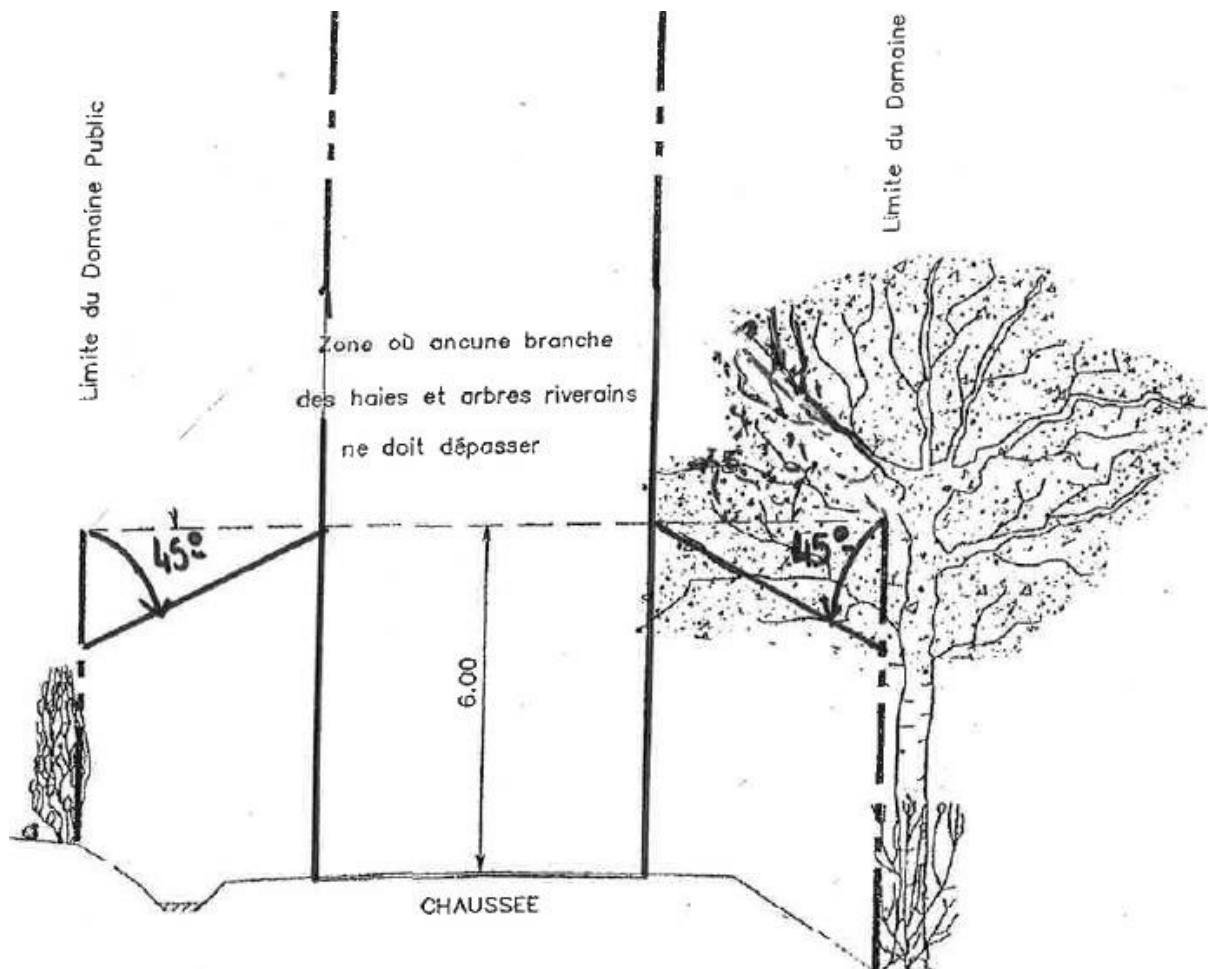
## Article 29 : Hauteur des haies vives

Aux embranchements routiers ou à l'approche des traversées de voies ferrées, la hauteur des haies ne pourra excéder 1 m au-dessus de l'axe des chaussées sur une longueur de 50 m comptée de part et d'autre du centre de ces embranchements, carrefours, bifurcations ou passages à niveau. La même hauteur doit être observée du côté du petit rayon sur tout le développement des courbes du tracé et sur une longueur de 30 m dans les alignements droits adjacents.

Nonobstant les dispositions qui précèdent, il peut toujours être commandé de limiter à 1 m la hauteur des haies vives bordant certaines parties du domaine public routier départemental lorsque cette mesure est commandée par la sécurité de la circulation.

## Article 30 : Elagage et abattage

Les arbres, les branches, et les racines qui avancent sur le sol du domaine public routier départemental doivent être coupés à l'aplomb des limites de ce domaine à la diligence des propriétaires, fermiers ou locataires, conformément au schéma suivant.



Les haies doivent toujours être conduites de manière que leur développement du côté du domaine public ne fasse aucune saillie sur celui-ci.

Au croisement avec des voies ferrées, ainsi qu'aux embranchements, carrefours ou bifurcations, les arbres à haut jet doivent être, par les soins des propriétaires, des fermiers ou locataires, élagués sur une hauteur de 3 m à partir du sol dans un rayon de 50 m compté du centre des embranchements, carrefours, bifurcations ou passages à niveau.

Les mêmes prescriptions sont applicables aux arbres à haut jet et situés à moins de 4 m de la limite du domaine public routier, sur tout le développement du tracé des courbes du côté du plus petit rayon et sur une longueur de 30 m dans les alignements droits adjacents.

Les opérations d'abattage, d'ébranchage, de débitage et autres, des arbres situés sur les propriétés riveraines empiétant sur le domaine public feront l'objet d'un arrêté de circulation.

A défaut d'exécution des travaux d'élagage des plantations riveraines, les propriétaires seront mis en demeure de procéder à leur réalisation dans un délai imposé par courrier. En cas d'urgence ou de mise en demeure non suivie d'effet, le Département pourra faire procéder à l'élagage d'office aux frais du contrevenant.



*Un défaut d'élégage peut compromettre la sécurité des usagers de la route en cachant les panneaux de signalisation.*

## **Article 31 : Droit d'accès - Généralités**

### **Article R. 111-5 du Code de l'urbanisme**

\*\*\*\*\*

L'accès est un droit de riveraineté mais il est soumis à autorisation.

Les riverains des voies publiques jouissent d'un droit d'accès au domaine public routier par unité foncière.

L'application de ce droit s'entend comme droit à UN accès par unité foncière, quel que soit le nombre de parcelles qu'elle comporte.

Sous réserve d'un accès existant sur une voirie communale ou communautaire, le Département n'accorde pas d'accès sur les voiries dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour.

Le Département se réserve le droit, pour des raisons de sécurité, de refuser l'accès au réseau routier départemental si la parcelle concernée peut être desservie par une autre voirie.

## **Article 32 : Droit d'accès – Autorisation d'accès**

\*\*\*\*\*

L'autorisation d'accès est délivrée sous forme de permission de voirie.

Elle ne peut être délivrée qu'au propriétaire du fonds desservi et est, en conséquence, nominative et non transmissible. Elle est déterminée en fonction de l'utilisation de la parcelle desservie.

Elle fixe les prescriptions techniques et réglementaires qui doivent être respectées par son bénéficiaire de manière notamment à ne pas entraver le libre écoulement des eaux, à ne pas modifier le profil normal de la route et de ses accotements et à ne pas entraîner sur la chaussée des boues ou des eaux de ruissellement issues de la propriété riveraine.

Elle est toujours délivrée à titre précaire, révocable et sous réserve des droits des tiers.

Elle peut être retirée à tout moment : en cas de non-respect de l'une de ses dispositions, au décès de son bénéficiaire, pour des motifs de salubrité ou d'ordre public, pour attitude abusive de l'occupant, pour nécessité de la construction ou de l'exploitation d'un ouvrage public, en cas de dénonciation de la part du bénéficiaire.

**Une nouvelle autorisation d'accès doit être sollicitée lors de chaque changement de propriétaire du fonds desservi, ainsi que de chaque changement d'utilisation du fonds desservi.**

En agglomération comme hors agglomération, c'est le Président du Département qui délivre la permission de voirie portant autorisation d'accès sur les routes départementales. En agglomération, l'avis du Maire est sollicité par le Département.

## Article 33 : Accès – Aménagement des accès existants ou à créer

\*\*\*\*\*

- L'autorisation précise l'emplacement des ouvertures, leurs dimensions, les niveaux, la nature des matériaux constitutifs de l'accès.
- Les conditions de visibilité à satisfaire pour toute création d'accès ou tout réaménagement d'accès existant sont définies dans la fiche procédure 6, à la fin du présent règlement.
- Les caractéristiques des buses, des aqueducs et de leurs organes techniques seront précisées dans la permission de voirie, conformément à la fiche procédure 7.
- Le pétitionnaire devra prendre toutes les dispositions pour se protéger de l'écoulement des eaux pluviales provenant de la chaussée et en assurer l'écoulement.
- Les dispositifs de sécurité (têtes de buses normalisées) sont obligatoires dans les deux sens de circulation sur toutes les routes départementales.
- La fourniture et la pose des ouvrages ainsi que toute sujétion concernant la création d'un accès sont à la charge du pétitionnaire.



*Fossé doté d'une buse installée par un concessionnaire (avec autorisation préalable) pour accès à un poteau.*

## **Article 34 : Aqueducs et ponceaux sur fossés**

Les aqueducs et ponceaux sont soumis à autorisation du Président du Département.

L'autorisation, pour l'établissement par le demandeur (propriétaires riverains, communes ou EPCI) d'aqueducs et de ponceaux sur les fossés des routes départementales, précise le mode de construction, les dimensions à donner aux ouvrages et les matériaux à employer.

Lorsque l'ouvrage a une longueur supérieure à 15 mètres, il sera demandé un ou plusieurs regards de visite et nettoyage, et tout dispositif nécessaire à la collecte des eaux de ruissellement (avaloir, grille, etc.) et d'infiltration de la chaussée.

## **Article 35 : Barrages ou écluses sur fossés**

L'établissement de barrages ou d'écluses sur les fossés des routes départementales est interdit.

## **Article 36 : Droit d'accès – entretien des ouvrages d'accès**

L'entretien des ouvrages est à la charge du bénéficiaire de l'autorisation.

A l'occasion des travaux d'entretien ou de réfection des fossés des routes départementales, la mise aux normes techniques en vigueur de certains accès peut être imposée, aux frais des propriétaires riverains, éventuellement concomitamment à la prise d'une nouvelle autorisation en lieu et place de celle précédente.



*Un accès mal entretenu peut engendrer des perturbations par exemple lors de périodes pluvieuses (la terre est emmenée sur la chaussée).*

## **Article 37 : Droit d'accès – réfection, modification, déplacement et enlèvement des ouvrages d'accès**

Préalablement aux travaux de réfection, de modification ou de déplacement d'accès existants, les propriétaires des terrains riverains des routes départementales doivent obtenir une nouvelle autorisation délivrée par le Département.

Si certains ponceaux ou aqueducs en mauvais état ou menaçant ruine ne desservent plus que des terrains riverains en friche pour lesquels le ou les propriétaires n'ont pu être retrouvés, le Département se réserve le droit de faire procéder à leur enlèvement.

## **Article 38 : Droit d'accès – Sécurité routière**

**Articles R.111-5 et R.111-6 du Code de l'urbanisme**

**Article 682 du Code civil**

L'accès des riverains au domaine public routier peut être refusé chaque fois qu'il présente un risque pour la sécurité des usagers de la voie et pour les personnes utilisant l'accès.

Dans ce cas, il appartient aux riverains de rechercher une autre desserte plus sécurisante, y compris par emprunt sur fonds voisins.

Le nombre des accès étant limité dans l'intérêt de la sécurité, lorsqu'un terrain est desservi par plusieurs voies, sa desserte devra être recherchée à partir de la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

## **Article 39 : Ecoulement des eaux pluviales**

**Articles 640 et 681 du Code civil, R214-1 à 214-56 du Code de l'environnement**

**Art. L 2226-1 du Code Général des Collectivités Territoriales**

L'écoulement des eaux dans les fossés de la route ne peut être intercepté.

Nul ne peut, sans autorisation, rejeter sur le domaine public routier départemental des eaux provenant de propriétés riveraines à moins qu'elles ne s'y écoulent naturellement.

A cet effet, le pétitionnaire devra ainsi prendre toutes les dispositions pour recueillir et diriger les eaux pluviales en provenance de sa propriété vers un exutoire et ce, en cohérence avec le schéma communal ou intercommunal de gestion des eaux pluviales.

L'autorisation délivrée par le Département fixe les conditions de ce rejet vers le fossé ou le caniveau.

Toute modification du régime d'évacuation des eaux pluviales sur le domaine public est soumise à autorisation. La demande doit être accompagnée d'une étude d'impact sur les fonds inférieurs.

L'écoulement des eaux pluviales provenant du toit ne peut se faire directement sur le domaine public. Les eaux pluviales doivent être conduites jusqu'au sol par les tuyaux de descente.

Le volume ou le débit des eaux de ruissellement issues des propriétés riveraines après travaux et dirigées vers les fossés des routes départementales ne peut, en aucun cas, être supérieur à celui généré par le terrain nu.  
Il est donc souvent nécessaire de prévoir un bassin tampon régulateur avant rejet.

Toutes les dispositions techniques devront être prises pour éviter tout ravinement et tout dépôt de terre sur le domaine public routier départemental.

Il est rappelé que la gestion des eaux pluviales est de la compétence de la commune ou de l'EPCI en agglomération.

## **Article 40 : Ecoulement des eaux issues d'un assainissement non collectif homologué**

**Arrêté du 7 septembre 2009 modifié fixant les prescriptions techniques applicables aux installations d'assainissement non collectif**

\*\*\*\*\*

Tout rejet d'eaux insalubres est interdit sur le domaine public.

Le rejet des eaux salubres issues d'un assainissement non collectif peut être autorisé dans le fossé départemental si la preuve est apportée que l'immeuble ne dispose pas d'un terrain permettant l'évacuation des eaux usées traitées. Dans ce cas, toutes les dispositions techniques doivent être prises pour garantir la sécurité des usagers et le fonctionnement pérenne du fossé.

A cet effet, un dossier de demande devra être soumis à autorisation du Président du Département. Une autorisation pourra être délivrée sous réserve de l'avis favorable du SPANC (ou tout autre organisme habilité en la matière) et du respect des prescriptions techniques édictées par ce dernier.

(Cf. procédure 8).

## **Article 41 : Accès aux établissements industriels et commerciaux**

**Article L.332-8 du Code de l'urbanisme**

**Articles L.110-3 et R.411-8.1 du Code de la route**

\*\*\*\*\*

Les accès des établissements industriels, agricoles, commerciaux et artisanaux aux routes départementales doivent être conçus de manière à assurer le maintien et la capacité de trafic sur la voie concernée ainsi que la sécurité des usagers et la conservation du domaine y compris la gestion des eaux pluviales. Le Département se réserve donc le droit d'exiger, si nécessaire, la création d'un véritable carrefour adapté à la situation rencontrée.

Une participation spécifique peut être exigée des bénéficiaires des autorisations de construire qui ont pour objet la réalisation de toute installation à caractère industriel, agricole, commercial ou artisanal qui, par sa nature, sa situation ou son importance nécessite la réalisation d'équipements publics exceptionnels.

Lorsque la réalisation des équipements publics exceptionnels n'est pas de la compétence de l'autorité qui délivre le permis de construire, celle-ci détermine le montant de la contribution correspondante, après accord de la collectivité publique à laquelle incombent ces équipements ou de son concessionnaire.

S'il s'agit de travaux affectant une route départementale classée à grande circulation, le projet devra être communiqué au représentant de l'Etat dans le Département.  
Les travaux ne pourront ensuite être entrepris qu'après la délivrance, par le Département, d'un arrêté portant permission de voirie.

## **Article 42 : Entretien des ouvrages autorisés sur le domaine public routier**

\*\*\*\*\*

Les ouvrages établis sur le domaine public routier sous le couvert de permissions de voirie doivent être soigneusement et régulièrement entretenus par leurs propriétaires de telle sorte qu'ils ne portent pas atteinte au domaine public, qu'ils ne perturbent pas le bon fonctionnement des divers dispositifs hydrauliques que comporte ce dernier et qu'ils n'occasionnent pas une insécurité routière pour les usagers de la route.

## **Article 43 : Création d'une plate-forme sur les dépendances du domaine public routier**

\*\*\*\*\*

La création d'une plate-forme sur les dépendances du domaine public routier (accotement, fossé) est soumise à permission de voirie délivrée par le Président du Département.

Préalablement à la délivrance de l'autorisation, un état des lieux sera effectué par le service chargé de la gestion du domaine public départemental afin de vérifier si le projet ne constitue pas un obstacle aux conditions de circulation et à la sécurité routière, auquel cas l'autorisation serait refusée.

## **Article 44 : Excavations et exhaussements en bordure des routes départementales**

### **Article R.421-19 à R.421-25 du Code de l'urbanisme**

\*\*\*\*\*

Il est interdit de pratiquer en bordure du domaine public routier départemental des excavations de quelque nature que ce soit, si ce n'est aux distances et dans les conditions ci-après déterminées :

1. Excavations à ciel ouvert (et notamment mares) : ces excavations ne peuvent être pratiquées qu'à 5 mètres au moins de la limite du domaine public. Cette distance est augmentée d'un mètre par mètre de profondeur de l'excavation.
2. Excavations souterraines (ex. : cave) : ces excavations ne peuvent être pratiquées qu'à 15 mètres au moins de la limite de l'emprise de la voie. Cette distance est augmentée de 1 mètre par mètre de hauteur de l'excavation.
3. Les puits ou citernes ne peuvent être établis qu'à une distance d'au moins 5 mètres de la limite de l'emprise de la voie dans les agglomérations et les endroits clos de murs et d'au moins 10 mètres dans les autres cas.

Les distances, ci-dessus fixées, peuvent être diminuées ou augmentées par arrêté du Département sur proposition des services départementaux, lorsque, eu égard à la situation des lieux et aux mesures imposées aux propriétaires cette distance est jugée compatible avec l'usage et la sécurité de la voie au voisinage duquel doit être pratiquée l'excavation.

Le propriétaire de toute excavation, située au voisinage du domaine public routier départemental, peut être tenu de la couvrir ou de l'entourer de clôtures propres à prévenir tout danger pour les usagers.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux excavations à ciel ouvert ou souterraines, qui sont régulièrement soumises à des réglementations spéciales en exécution des textes sur les mines, minières et carrières.

Il est également interdit de pratiquer des exhaussements sans autorisation. Les exhaussements ne peuvent être autorisés qu'à cinq mètres (5 m) de la limite du domaine public augmenté d'un mètre par mètre de hauteur de l'exhaussement.

Des prescriptions plus sévères peuvent être imposées en cas de création de digues retenant des plans d'eau surélevés par rapport à la voie.

## **Article 45 : Dimensions des saillies autorisées**

### **Article R.112-3 du CVR**

\*\*\*\*\*

Nul ne peut créer une saillie sur domaine public sans titre d'occupation délivrée par le Président du Département.

La mesure est toujours effectuée à partir du nu du mur de façade, au-dessus du soubassement et, à leur défaut, entre alignements.

Les titres d'occupation peuvent déroger à ces dimensions en s'alignant sur celles fixées par les règlements municipaux de voirie régulièrement approuvés, à moins que le service assurant la gestion de la voirie départementale juge celles-ci incompatibles, dans les circonstances de l'affaire, avec la commodité et la sécurité de la circulation.

Les dimensions relatives aux corniches, aux grands balcons et aux toitures ne sont pas applicables lorsque, pour des raisons d'environnement, un document d'urbanisme a prévu des règles et servitudes particulières de construction avec lesquelles elles sont incompatibles.

Aucune porte ou portail ne peut s'ouvrir en dehors de manière à faire saillie sur le domaine public routier départemental. Toutefois, cette règle ne s'applique pas – dans les bâtiments recevant du public – aux issues de secours qui ne sont pas utilisées en service normal et aux ouvrages techniques indispensables au fonctionnement de service public tels que les postes de distribution publique.

Les fenêtres et volets du rez-de-chaussée qui s'ouvrent en dehors doivent se rabattre sur le mur de façade et y être fixés.

*(Cf. annexe 6 à la fin du présent règlement).*

# TITRE V : OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER PAR DES TIERS

## Article 46 : Champ d'application

Les règles détaillées ci-après ont pour but de définir les dispositions administratives et techniques auxquelles sont soumis les travaux ou chantiers qui mettent en cause l'intégrité du domaine public départemental.

Ces règles s'appliquent à l'installation et à l'entretien de tous types d'ouvrages (réseaux divers, aériens, souterrains, voirie, ouvrages d'art, voies ferrées particulières...) situés dans l'emprise des voies publiques dont le Département est propriétaire.

Elles concernent de ce fait les travaux entrepris par ou pour le compte des personnes physiques ou morales, publiques ou privées (permissionnaires ou occupants de droit), dénommées ci-après « intervenants ».

## Sous-titre 1 : Dispositions administratives préalables aux travaux

## Article 47 : Nécessité d'une autorisation préalable

**Articles L.2122-1 du CG3P – L.113-3 du CVR**

Nul ne peut occuper le domaine public départemental, ni y exécuter des travaux, s'il n'a pas reçu au préalable une autorisation ou des prescriptions du Président du Département :

- A. Le permis de stationnement est nécessaire pour une occupation superficielle du domaine public, sans ancrage profond au sol, qui peut être démontée rapidement et n'intéresse que la liberté ou la sécurité de la circulation.  
En agglomération, le permis de stationnement est délivré par le Maire ; hors agglomération, il est délivré par le Département.
- B. La permission de voirie autorise la réalisation de travaux sur le domaine public ou en limite de celui-ci, et dans ce cas fixe les modalités d'occupation du domaine par les ouvrages pour lesquels les travaux ont été autorisés.
- C. L'accord de voirie concerne les occupants de droit. Il est traité à la suite du dossier articles 2 et 3 du décret n°2011-1697 du 1<sup>er</sup> décembre 2011 (ex. 49<sup>(1)</sup> ou 50<sup>(2)</sup>) ou le dossier d'approbation de gaz.
- D. L'accord technique est délivré en réponse aux dossiers articles 2 et 3 ou établi pour des travaux d'entretien courants réalisés par des concessionnaires, des exploitants de réseaux ou prestataires autorisés, ayant faits l'objet d'une autorisation préalable.

(Cf. procédure 1 à la fin du présent règlement).

(1) Procédure simplifiée pour les lignes électriques d'une tension inférieure à 63kV et d'une longueur maximale de 1 km.

(2) Concerne les canalisations de tension supérieure à 63kV, HTA ou BT d'une longueur supérieure à 1 km, les postes HTA/HTA, HTB/HTA.

## Article 48 : Délai d'instruction et d'exécution des travaux

Tous travaux ne peuvent commencer sans autorisation préalable. Les délais d'instruction des demandes sont mentionnés dans la procédure 1 située en annexe. Il appartient au maître d'ouvrage de fournir l'ensemble des pièces au Département (DRI-STA) dans les délais impartis pour obtenir l'autorisation correspondante.

Le pétitionnaire dispose, sauf indication contraire, d'un délai maximum d'un an, à compter de la date de l'arrêté portant permission de voirie ou accord de voirie, pour exécuter les travaux. S'il n'a pas été fait usage de ce document dans ce délai, une nouvelle demande doit être formulée.

A la fin des travaux, un contrôle relatif à l'exécution des travaux est réalisé par les services techniques départementaux (cf. procédure 1).

En outre, en cas de travaux non prévisibles effectués en cas d'urgence justifiée par la sécurité, la continuité du service public ou la sauvegarde des personnes et des biens ou en cas de force majeure dûment justifiée, et ce concomitamment avec la procédure d'avis de travaux urgents, les travaux de réparation pourront être entrepris sans délai, mais le Département devra être avisé immédiatement. La demande d'accord technique devra alors être remise, à titre de régularisation, au Département (DRI – STA), dans les 72 heures qui suivront le début des travaux. En tout état de cause, le maître d'ouvrage est responsable de la mise en place des dispositifs réglementaires garantissant la sécurité des usagers de la route tout au long de l'intervention.

L'absence d'autorisation préalable ne dispense pas le maître d'ouvrage du respect des principes généraux, et notamment de l'obligation de préservation du domaine public. Ainsi, les dispositions techniques d'intervention devront concourir au maintien des caractéristiques mécaniques et géométrique de la route et de ses dépendances. Le cas échéant, le Département imposera une intervention complémentaire dûment autorisée pour compenser les éventuels défauts justifiés par l'urgence de l'intervention initiale.

## Article 49 : Responsabilité de l'intervenant

Les intervenants sont tenus de se conformer aux prescriptions techniques du présent règlement dans l'intérêt du bon usage et de la conservation du domaine public routier.

Tous les accidents ou dommages résultant de l'exécution de leurs travaux ou de l'existence et du fonctionnement de leurs ouvrages pourront entraîner la mise en cause de leur responsabilité.

L'intervenant est tenu de mettre en œuvre, sans délai, les mesures qu'il lui serait enjoint de prendre dans l'intérêt du domaine public et de la sécurité des usagers. Pendant la durée des travaux, l'intervenant doit assurer, à ses frais, l'entretien du domaine aux abords du chantier. Durant le délai de garantie (cf. article 57), il sera tenu de procéder aux réparations nécessaires dès réception de la mise en demeure du Département.

En cas d'urgente nécessité pour assurer le maintien de la sécurité routière, le Département se réserve le droit d'exécuter sans délai et sans mise en demeure préalable les travaux qu'il jugera utiles au maintien de la sécurité routière, tout en saisissant la justice pour condamnation éventuelle du contrevenant et dans le respect des décrets 2010-1600 et 2011-1241 (réforme DT DICT).

## **Article 50 : Redevances pour occupation du domaine public départemental**

**Article L.2125-1 du CG3P**

\*\*\*\*\*

Toute occupation du domaine public est soumise à redevance, sauf cas d'exonération prévue par les textes et décidée par l'Assemblée départementale.

Le taux des redevances départementales est fixé par délibération du Département (cf. annexe 7).

## **Article 51 : Constat préalable des lieux**

\*\*\*\*\*

Préalablement à tous travaux, l'intervenant peut demander l'établissement d'un constat préalable des lieux.

En l'absence d'un constat contradictoire, les lieux sont réputés en bon état d'entretien et aucune contestation ne sera admise par la suite.

## **Article 52 : Implantation des travaux**

\*\*\*\*\*

Le permissionnaire devra avoir recherché, préalablement à toute demande d'autorisation, des solutions de passage en domaine privé.

L'occupant de droit n'est pas soumis à la prescription ci-dessus détaillée mais devra s'assurer de respecter les normes de sécurité notamment en matière de recul des obstacles ou prévoir les protections et leurs installations adaptées.

Un procès-verbal d'implantation contradictoire devra être dressé avant l'exécution des travaux dans l'emprise du domaine public.

Les tranchées doivent être réalisées à l'endroit de la voie qui perturbe le moins possible sa gestion et celle des équipements déjà existants. Dans la mesure du possible, elles sont implantées dans les zones les moins sollicitées.

Les travaux sur chaussées seront toujours réalisés selon les modalités techniques définies conjointement par les services de la voirie et l'occupant du domaine public, afin de tenir compte des droits de l'occupant du domaine public et de préserver l'intégrité du domaine public routier ainsi qu'un usage conforme à sa destination.

La mise en place de gaines d'attente ou la construction de galeries techniques peuvent être imposées.

## **Article 53 : Préservation des plantations**

\*\*\*\*\*

Les abords immédiats des plantations doivent être maintenus en état de propreté et soustraits à la pénétration de tout liquide nocif pour la végétation.

Il est interdit de planter des clous ou tout autre objet métallique dans les arbres ou de les utiliser pour amarrer ou haubaner des objets quelconques.

Aucun affouillement n'est possible à moins de 2 mètres de distance des arbres (bord de la chaussée / bord du tronc) et à moins de 1 mètre des végétaux arbustes, haies.

La distance de 2 mètres peut éventuellement être ramenée à 1.50 mètre des arbres à condition de prendre des dispositions particulières avec les propriétaires ou le gestionnaire des arbres pour éviter la détérioration des réseaux par les racines et le dépérissement des végétaux.

Il est interdit de couper les racines d'un diamètre supérieur à 5 centimètres ; le cas échéant, le gestionnaire de l'arbre doit être averti.

## Article 54 : Circulation et desserte riveraine

L'intervenant doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'exécution des travaux cause le moins de gêne possible aux usagers et aux autres occupants du domaine public routier départemental. Il doit s'attacher à assurer la liberté de la circulation notamment des services de secours et d'incendie et la protection des piétons.

Il doit également veiller à ce que la desserte des propriétés riveraines, l'accès aux bouches d'incendie et autres dispositifs de sécurité, l'écoulement des eaux de la chaussée et de ses ouvrages annexes et, d'une façon générale, le fonctionnement des réseaux des services publics soient préservés.

## Article 55 : Signalisation des chantiers

**Instruction interministérielle sur la signalisation routière – livre I – huitième partie**

**Guides « chef de chantier » du SETRA**

L'intervenant prend, de jour comme de nuit, à ses frais, toutes les mesures relatives à l'exploitation du domaine public routier départemental et à la sécurité de la circulation (mise en place, entretien, surveillance de la signalisation, alternats, etc.), conformément aux textes réglementaires en vigueur et aux dispositions ayant reçu l'accord des services du Département. Ceux-ci peuvent, en cours de chantier, prescrire toute modification de ces mesures commandées par les conditions de circulation.

La pose des panneaux de prescription (de classe 2) doit être accordée par arrêté pris par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation sur le domaine concerné (voir préambule). Cet arrêté doit être affiché sur le chantier.

En cas de défaut constaté dans la signalisation, cette même autorité met l'intervenant en demeure de la rendre conforme, sous peine d'arrêt du chantier.

Tout chantier doit comporter, à ses extrémités, les arrêtés de circulation obtenus auprès de l'autorité compétente (cf. article 3 du présent règlement).

La responsabilité de l'intervenant peut être engagée en cas d'accident pouvant survenir par défaut ou insuffisance de signalisation.

L'intervenant doit maintenir la signalisation nécessaire en place pendant toute la durée du chantier (y compris les phases sans travaux) et retirer toute signalisation dès que le chantier est achevé.

## Article 56 : Interruption temporaire des travaux

Lorsque le chantier est mené hors circulation, toute disposition doit être prise pour libérer sinon la totalité du moins la plus grande largeur possible de la chaussée pendant les arrêts de chantier (nuits, samedis, dimanches et jours fériés, autres périodes d'interruption au cours de la journée).

## Article 57 : Garantie de bonne exécution des travaux

La garantie de bonne exécution des travaux porte sur l'absence de déformation en surface de la voie et de ses dépendances et sur la bonne tenue de la couche de roulement. La durée de garantie est de dix ans pour les ouvrages d'art et d'un an pour les travaux affectant les chaussées. La garantie court à compter de la date de réception de l'attestation de conformité retournée au représentant du Département (DRI - STA).

Lorsque le Département se trouve contraint de rappeler ses obligations à l'intervenant, un délai maximum de trente jours calendaires, hors urgence avérée et nécessaire au maintien de la sécurité routière, est accordé à ce dernier pour remettre les lieux en état. Passé ce délai, le Département intervient directement aux frais exclusifs de l'occupant. En cas d'urgence, il peut exécuter d'office, sans mise en demeure préalable, et aux frais de l'occupant, les travaux qu'il juge nécessaires au maintien de la sécurité routière.

Le gestionnaire de la voie se réserve le droit de faire effectuer des contrôles de compactage et des sondages contradictoires.

Si les résultats ne sont pas satisfaisants, l'intervenant devra reprendre entièrement ces prestations sur toute la longueur ou surface concernée. Il aura également en charge le coût de ces contrôles avant et après réfection, le délai de garantie étant reporté.

## Article 58 : Les points de vente temporaires en bordure de route

En dehors des agglomérations, l'occupation temporaire du domaine public routier départemental, à des fins de vente de produits ou marchandises est soumise à autorisation préalable du Département.

A l'intérieur des agglomérations, l'occupation temporaire du domaine public routier du Département, à des fins de vente de produits ou marchandises est soumise à autorisation du Maire.

Dans tous les cas, l'implantation de panneaux publicitaires (pré-enseignes, enseignes, publicités) devra être conforme aux dispositions réglementaires en vigueur.

## Article 59 : Mise en concurrence des autorisations d'occupation du domaine public départemental pour l'exercice d'une activité économique temporaire

Ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017

Article L. 2122-1-1 du CG3P

\*\*\*\*\*

Lorsque cela est possible, pour l'implantation des points de vente directe au public, le Département organise une publicité et une sélection préalable à la délivrance de l'autorisation d'occupation temporaire.

En cas de demande spontanée, l'autorisation est délivrée au terme de la procédure n°13.

Le Département informera la commune d'implantation de la demande.

## Article 60 : Dépôt de bois sur le domaine public

\*\*\*\*\*

L'installation de dépôts de bois temporaires destinée à faciliter l'exploitation forestière peut être autorisée sur le domaine public routier départemental à l'exclusion de la chaussée, lorsqu'il n'en résulte aucun inconvénient pour la circulation, la sécurité et le maintien en bon état du domaine public.

Une autorisation préalable doit être sollicitée auprès du Département (DRI – STA).

Ces dépôts seront strictement limités à une durée et à un emplacement bien déterminé. Le choix de l'emplacement autorisé sera retenu de manière à ne pas perturber l'assainissement de la plateforme routière.

En cas de dégradation, le domaine public routier départemental est remis en état par l'occupant ou, après mise en demeure non suivie d'effet, par le Département aux frais de l'intéressé.



*Un dépôt mal placé peut générer une gêne notamment en matière de visibilité pour les automobilistes, et constituer un obstacle dangereux. Les abords de la chaussées peuvent également être abimés.*

# Article 61 : Les distributeurs de carburant hors agglomération

**Circulaire n°62 du Ministère des travaux publics du 6 mai 1954**

\*\*\*\*\*

L'autorisation d'installer des distributeurs de carburants ou des pistes pour y donner accès ne peut être accordée que si le pétitionnaire remplit les conditions exigées par la réglementation concernant respectivement l'urbanisme, les installations classées et la création ou l'extension des installations de distribution de produits pétroliers.

Toute installation est interdite dans les carrefours et dans la zone de dégagement de visibilité de ceux-ci, telle qu'elle apparaît dans les plans de dégagement.

Les pistes et bandes d'accélération et de décélération doivent être conçues de manière à permettre aux véhicules d'accéder aux appareils distributeurs sans créer de perturbation importante dans les courants de circulation et de sortir des lieux de distribution en prenant immédiatement la droite de la chaussée. Elles doivent être construites de façon à résister à la circulation qu'elles doivent supporter et de telle sorte que les différents écoulements d'eau restent parfaitement assurés.

Elles ne doivent jamais couper une piste cyclable.

Elles doivent être à sens unique ; il ne peut être exceptionnellement dérogé à cette règle que dans le cadre de routes à faible trafic.

Aucun accès riverain ne peut être autorisé sur les bandes de décélération et d'accélération, le titulaire de l'autorisation devant faire, en tant que de besoin, son affaire des opérations de désenclavement.

Les réservoirs de stockage doivent être placés en dehors du domaine public routier départemental.

Les installations et leurs abords doivent être maintenus en bon état d'entretien et de propreté.

Il est interdit au bénéficiaire de l'autorisation d'apposer ou de laisser apposer sur les distributeurs tout panneau, emblème ou message publicitaire à moins qu'il ne s'agisse d'indications relatives à la marque, à la qualité ou au prix du carburant mis en vente. Ces indications ne peuvent être portées que sur la surface même des appareils ou sur des pancartes accrochées à ceux-ci et ne dépassant pas sensiblement leur gabarit.

L'enseigne et l'éclairage doivent être disposés de manière à éviter toute confusion avec la signalisation et ne pas être éblouissants.

A chaque création, renouvellement ou transfert, une autorisation d'occupation préalable sera demandée par l'exploitant au Département.

L'autorisation est délivrée sous réserve du respect des réglementations en vigueur et, notamment celles relatives à la sécurité publique, la protection des consommateurs, etc.

A défaut de plan de dégagement, on peut admettre qu'aucune installation de distribution de carburant ne soit implantée à moins de 200 m d'un carrefour.

Aucune installation ne peut être autorisée sur les emprises du domaine public excepté sur les aires aménagées à cet effet.

Afin d'éviter les cisaillements sur certaines routes à fort trafic, il peut être imposé la création d'un poste de distribution de chaque côté de la route. Une modulation de ces dispositions pourra être adoptée selon le niveau de la voie concernée.

## Article 62 : Les distributeurs de carburant en agglomération

Les distributeurs fixes peuvent être autorisés en agglomération lorsque la largeur du trottoir permet la construction d'une piste de stationnement hors chaussée.

Deux conditions doivent être simultanément remplies :

- Le trottoir, après rescindement, doit conserver une largeur suffisante pour la circulation des piétons. La largeur utilisable ne doit en aucun cas être inférieure à 1,40 m.
- Les manœuvres d'entrée et de sortie sur la piste ne doivent causer ni danger ni gêne excessive à la circulation ; des installations ne doivent pas, notamment, être installées le long de bandes réservées aux transports en commun circulant à contre sens.

Les dimensions de la piste sont fixées par autorisation. La piste est limitée par une bordure de trottoir dont l'arête est de 0,50 m en avant de la partie la plus saillante du distributeur. Elle est constituée de façon à résister à la circulation qu'elle doit supporter, notamment à la charge des camions ravitaillant la station. Le bon écoulement des eaux de ruissellement doit toujours être assuré.

Les frais de construction et d'entretien de la piste sont à la charge du permissionnaire.

L'autorisation est délivrée sous réserve du respect des réglementations en vigueur et, notamment des prescriptions que le maire peut être amené à formuler dans son avis.

Les installations existantes non conformes à ces dispositions peuvent être maintenues tant que la sécurité des usagers (véhicules et piétons) n'est pas compromise. Des modifications peuvent être imposées lors des renouvellements d'autorisation qui interviennent en principe tous les cinq ans.

## Article 63 : Coordination et calendrier des travaux

### **Article L.131-7 et R. 131-10 du CVR**

Le Département organise annuellement la coordination des travaux de l'année N+1 sur les routes départementales hors agglomération, en lien avec les concessionnaires et occupants de droit et les mairies concernées. A l'issue de cette réunion technique, un programme de l'ensemble des travaux est établi.

## Sous-titre 2 : Conditions techniques d'exécution des ouvrages dans l'emprise du domaine public routier

### Article 64 : Ouvrages aériens franchissant les routes départementales

Les ouvrages aériens ainsi que les supports (câbles, lignes, ouvrages en franchissement) sont soumis aux règles d'autorisation préalable et accord de voirie définies aux articles précédents. Le document autorisant les travaux (permission de voirie, accord de voirie ou convention selon les cas) pourra fixer les distances et hauteurs minimales d'implantation.

Des protections des appuis ou supports par glissières peuvent être imposées si nécessaire.

Les distributeurs d'énergie électrique se conformeront aux dispositifs de l'arrêté technique interministériel du 17 mai 2001.

### Article 65 : Implantation d'obstacles en bordure de la voie publique

**Guide « traitement des obstacles latéraux » du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) – Article R113-11 du CVR**

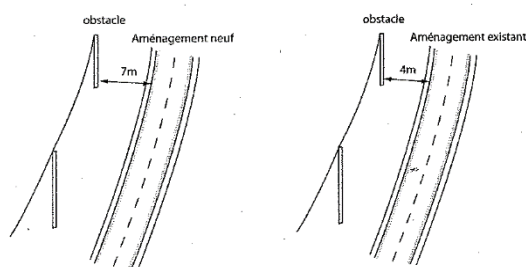
On entend par obstacle toute plantation, support ou ouvrage implanté sur le domaine public routier départemental ou en bordure de celui-ci.

Les constructions, ouvrages techniques et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif peuvent être autorisés sur le domaine public départemental sous réserve de ne pas présenter un danger pour la sécurité publique.

En tout état de cause, chaque implantation doit faire l'objet d'une autorisation préalable du Président du Département, ou d'un accord de voirie, complété le cas échéant d'une convention.

Lorsque le site le permet, il pourra être imposé, comme le préconise le guide SETRA, ainsi qu'indiqué dans le schéma ci-dessous, une largeur de sécurité à compter du bord de chaussée de :

- 4 mètres sur une route existante pour l'implantation d'un nouvel obstacle,
- 7 mètres sur un linéaire neuf pour l'implantation d'un nouvel obstacle,



Si l'emprise du domaine public ne permet pas une implantation conforme au guide SETRA, il sera recherché, par ordre de priorité :

- La possibilité d'un passage hors de l'emprise publique pour respecter les distances.
- Une implantation en limite du domaine public ; l'étude de la nécessité de l'isolation par un dispositif sera obligatoirement conduite. Si celui-ci est nécessaire, sa fourniture est à la charge du demandeur.
- En cas d'implantation à moins de un mètre du bord de chaussée, un dispositif de retenue adapté sera obligatoirement implanté par le demandeur.

Les dispositions du présent article seront également appliquées lors du remplacement du support ou lors d'un accident contre celui-ci.

## Article 66 : Stèles

La pose de stèles et autres monuments commémoratifs de quelque nature que ce soit, dans la mesure où ces éléments constituent un obstacle latéral ou que leur entretien peut générer un risque pour l'usager ou un rassemblement, est interdite sur le domaine public routier départemental.

Cette prescription n'est pas applicable aux stèles commémoratives de faits d'armes.

Tout rassemblement doit faire l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la police de circulation.

## Article 67 : Implantation d'éolienne

Toute implantation d'éolienne à proximité du domaine routier devra faire l'objet d'une autorisation préalable du Président du Département.

La distance à retenir entre une éolienne et le bord de la chaussée sera égale, au minimum, à la longueur d'une pôle, avec un minimum de 20 m, pour ne pas mettre en cause la sécurité des usagers de l'infrastructure routière.

## Article 68 : Hauteur libre sur chaussée

### *Article R.131-1 du CVR*

La hauteur libre minimale à respecter sera précisée lors de chaque autorisation ou accord de voirie. Notamment sur les voies de niveau 1, la hauteur ne pourra être inférieure à 4.75 mètres + 10 cm. Sur les ouvrages fragiles (ouvrage léger type fil, métallique et maçonnerie), elle ne sera pas inférieure à 5.50 mètres. En général, elle ne doit pas être inférieure à 4.30 mètres plus une revanche de construction et d'entretien de 10 cm.

Les distributeurs d'énergie électrique se conformeront aux dispositifs de l'arrêté technique interministériel du 17 mai 2001.

## Article 69 : Implantation de plateaux traversants et de ralentisseurs

**Article R 110- 2 du Code de la route**

**Décret 94-447 du 27 mai 1994 et norme 98-300 du 6 août 2010 pour les ralentisseurs**

**Guide 2010 « Coussins et plateaux » du CERTU**

\*\*\*\*\*  
L'implantation des ralentisseurs et des plateaux relève de la responsabilité du Département sur les routes départementales. Celle-ci devra donc faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès des services.

L'aménagement de tels équipements est autorisé uniquement en agglomération et doit résulter au préalable d'un diagnostic de sécurité du site soumis à l'accord des services du Département.

Pour toute implantation sur une RCG, l'autorisation pourra être délivrée sous réserve de l'avis favorable du Préfet et du respect des prescriptions techniques édictées par ce dernier.

Leur implantation devra tenir compte des caractéristiques du réseau routier départemental selon la hiérarchisation ci-dessous :

- routes de niveau 1 : plateaux traversants exclusivement (sous réserve d'une présence avérée de zone de trafic mixte (automobiles, piétons, cyclistes) ;
- routes de niveau 2 : plateaux traversants exclusivement ;
- routes de niveau 3 : ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal et plateaux traversants.

Les aménagements devront prendre en compte les problématiques d'écoulement des eaux pluviales.

**Il est précisé que les coussins berlinois ne sont pas autorisés par le Département sur le réseau routier départemental.**

*(cf. procédure 9.).*

## Article 70 : Les chicanes

**Guide du CERTU (Guide des chicanes et écluses sur voirie urbaine » (ISBN 978-2-11-129469-1)**

\*\*\*\*\*  
La chicane consiste en un décalage de l'axe de la chaussée avec une déflexion significative de la trajectoire et un déport latéral supérieur à 2 m.

Elle s'obtient en dévoyant les voies par un îlot central, ou en dévoyant l'ensemble de la chaussée.

Leurs fonctions consistent à réduire les vitesses pratiquées en rompant l'alignement de la chaussée. Le cas échéant, cette rupture peut permettre l'aménagement de voies de tourne à gauche ou de places de stationnement.

Il existe trois types de chicanes :

- celles qui sont implantées en entrée d'agglomération, qui exigent une visibilité et une lisibilité renforcée.
- celles qui sont dans le milieu urbain plus dense limité à 50 km/h.
- celles qui sont situées dans une zone de circulation apaisée.

L'implantation des chicanes relève de la responsabilité du Département sur les routes départementales. Celle-ci devra donc faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès des services.

L'aménagement de tels équipements est autorisé uniquement en agglomération et doit résulter au préalable d'un diagnostic de sécurité du site soumis à l'accord des services du Département.

Pour toute implantation sur une RCG, l'autorisation pourra être délivrée sous réserve de l'avis favorable du Préfet et du respect des prescriptions techniques édictées par ce dernier.

(cf. procédure 10).

## Article 71 : Les écluses

**Guide du CERTU (Guide des chicanes et écluses sur voirie urbaine » (ISBN 978-2-11-129469-1)**

\*\*\*\*\*

L'écluse est un aménagement de voirie résultant d'un rétrécissement de chaussée bidirectionnelle en une seule de circulation, imposant ainsi le passage d'un seul véhicule à la fois. C'est cette contrainte qui oblige les véhicules venant en sens opposé au véhicule engagé à ralentir, voire à s'arrêter.

À la différence des chicanes, ce ne sont pas les contraintes de trajectoire qui imposent systématiquement le ralentissement, mais plutôt le conflit de passage entre les véhicules.

Elle permet d'élargir ponctuellement les espaces latéraux pour les autres usagers (vélos, piétons...).

Il existe deux types d'écluses :

- les écluses simples avec rétrécissement latéral ou axial.
- les écluses doubles.

L'implantation des écluses relève de la responsabilité du Département sur les routes départementales. Celle-ci devra donc faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès des services.

L'aménagement de tels équipements peut être autorisé sur les routes départementales et doit résulter au préalable d'un diagnostic de sécurité du site soumis à l'accord des services du Département.

Pour toute implantation sur une RCG, l'autorisation pourra être délivrée sous réserve de l'avis favorable du Préfet et du respect des prescriptions techniques édictées par ce dernier.

(cf. procédure 11).

## Article 72 : L'implantation des tranchées

En agglomération, l'implantation des tranchées est à privilégier sous trottoir.  
En cas d'impossibilité technique, celle-ci pourra se faire sous chaussée avec avis du Président du Département.

Hors agglomération, l'implantation des tranchées est à prévoir sous accotement, à 0,60 mètres minimum entre le bord de la chaussée et le bord de la tranchée.

En cas d'impossibilité technique, le gestionnaire pourra autoriser l'implantation :

- soit sous chaussée selon des prescriptions détaillées,
- soit dans le fossé avec reconstitution du fond de fossé par engazonnement, empierrement, etc.

## Article 73 : Les traversées de chaussées

Le fonçage ou le forage sont les techniques recherchées le plus souvent possible sur les routes départementales de niveau 1 et 2 (quel que soit l'âge du revêtement), sauf impossibilité technique démontrée qui fera l'objet d'un accord écrit exceptionnel des services techniques départementaux.

Dans les chaussées et trottoirs dont le revêtement de surface a moins de 3 ans, l'ouverture des tranchées est interdite sauf urgence avérée (fuite d'eau, de gaz). Des dérogations pourront être accordées en cas de nécessité publique dûment justifiée ainsi que dans les cas de travaux de branchement.

## Article 74 : Découpe de la chaussée

La découpe de la chaussée sera obligatoirement réalisée par sciage ou par tout autre moyen permettant une découpe franche et rectiligne.

## Article 75 : Profondeur des tranchées

La distance entre la génératrice supérieure de la canalisation, du câble ou de sa gaine de protection :

- sera au minimum égale à 0,80 mètre du niveau de la chaussée,
- sera au minimum égale à 0,60 mètre de l'accotement ou du trottoir,

sauf contraintes techniques dûment justifiées ou nécessité imposée par la structure de chaussée existante.

Les couvertures minimales à respecter au-dessus du réseau à enterrer seront conformes à la norme NF P 98-331 et, sous réserve d'absence de dispositions propres à chaque nature de réseau plus contraignantes.

## Article 76 : Ouverture de tranchées

Que la circulation soit maintenue ou non sur la chaussée, les tranchées seront le plus souvent possible refermées en fin de journée.

En cas d'impossibilité technique, le nécessaire sera fait pour sécuriser les lieux sous la responsabilité de l'occupant.

L'ouverture pourra se faire par tout moyen technique permettant de respecter les prescriptions édictées par l'autorisation de voirie délivrée par le Département (DRI - STA).

## Article 77 : Détection présence en teneur d'hydrocarbure aromatique polycyclique (HAP) et d'amiante

**Articles L 4121-3, L 4531-1 et R 4412-97 du Code du travail**

**Code de l'environnement**

**Note d'information n°27 « responsabilités des maîtres d'ouvrage et dispositions à prendre lors d'opérations de fraisage, de démolition, de recyclage ou de réutilisation d'enrobés bitumineux » (IDDRIM)**

Certaines couches bitumineuses mises en œuvre antérieurement peuvent contenir des constituants aujourd'hui interdits en technique routière et reconnus comme pouvant générer des problèmes de santé pour les travailleurs lors de leur manipulation ou à leur contact ou par respiration d'émissions générées par des matériaux chauffés.

Tout concessionnaire ou propriétaire de réseaux publics ou privés, toute entreprise autorisée par le Département à intervenir sur le domaine public départemental sera responsable de l'implantation et de la quantification des analyses pour effectuer à sa charge, des recherches de présence ou non d'amiante et en teneur de HAP. Toutefois, le Département exige à minima deux échantillons par zone homogène, et à défaut un prélèvement tous les 200 mètres. Ces résultats devront être fournis au Département.

Dans le cas des travaux effectués, le Département exigera, au plus tard 3 mois après l'obtention de la permission de voirie la production des documents suivants :

- Certificat pour absence d'amiante
- Certificat pour la teneur en HAP (en fonction des seuils)
- Fiche technique du produit (FTP)
- Fiche technique des agrégats d'enrobés contenus dans le produit mis en place

Le emploi en l'état de matériaux contenant des HAP ou de l'amiante est proscrit dans le cadre de travaux réalisés sur le domaine public routier départemental.

## Article 78 : Eau dans les tranchées

L'occupant du domaine public devra se protéger du risque d'accumulation d'eau dans les tranchées ouvertes en prévoyant, notamment, leur remblayage le plus rapidement possible après l'intervention. Cela permettra d'éviter, par exemple, que les tranchées ne servent de drain.

Si des tranchées ouvertes ou non totalement remblayées se remplissent d'eau, il est impératif que cette eau soit totalement évacuée avant remblayage et que les remblais déjà mis en place soient remplacés. Il pourra être préconisé de prévoir, quand c'est possible, des drains d'évacuation pour la période de chantier.

## Article 79 : Fourreaux ou gaines de traversées

Dans le cadre d'un permis de construire ou de lotir, le Président du Département peut imposer au titulaire du permis, et à sa charge financière :

- Que le réseau soit placé sous gaine ou fourreau aux traversées de chaussée, afin d'éviter l'ouverture d'une tranchée en cas de problème sur celui-ci, sauf en cas de réseau gaz, placé obligatoirement en pleine terre.
- Ou, lors de l'ouverture d'une tranchée qu'il soit mis en place des fourreaux supplémentaires, en nombre suffisant, afin de permettre à l'ensemble des concessionnaires de placer leurs réseaux sans avoir à terrasser de nouveau la chaussée.

S'il est prévu qu'un réseau gaz soit mis en place, il pourra être installé avant les autres réseaux. L'ensemble des réseaux est posé conformément aux règles de distance et de voisinage édictées par la norme NF P 98-332.

Le Président du Département pourra également imposer la construction d'une chambre ou d'un regard de part et d'autre de la chaussée lorsque la canalisation enterrée est susceptible d'être remplacée.

Dans le cas d'un branchement réalisé par un concessionnaire de réseaux (eau, électricité, gaz, télécommunication), le génie civil implanté sous le domaine public doit être effectué sous la maîtrise d'ouvrage de l'exploitant de réseau lui-même.

## Article 79 bis : Fourreaux ou gaines pour fibre optique

Le Département se réserve le droit, lors d'interventions et après études des conditions de faisabilité, de demander aux propriétaires de réseaux ou leurs concessionnaires, l'implantation de fourreaux pour le déploiement du très haut débit.

## Article 80 : Remblayage des fouilles et reconstitution de la chaussée et des accotements

*Guide technique « Remblayage des tranchées et réfection des chaussées » (SETRA-LCPC)*

Les tranchées seront remblayées conformément aux schémas types suivants en tenant compte des précisions ci-après :

- Les tranchées sur routes de niveau 1 seront remblayées selon les schémas types 1, 3 ou 4 prescrits dans la permission de voirie.
- Les tranchées sur routes de niveau 2 seront remblayées selon les schémas types 1, 2, 3, 4 ou 5 prescrits dans la permission de voirie.
- Les tranchées sur routes de niveau 3 seront remblayées selon les schémas types prescrits dans la permission de voirie.

D'autres solutions techniques favorisant entre autre le développement durable ou la réduction des délais de travaux seront susceptibles d'être autorisées après examen contradictoire des parties et émission d'un accord technique du Département. Les niveaux de performance attendus ne pourront être inférieurs à ceux découlant des schémas type.

Il est à noter que :

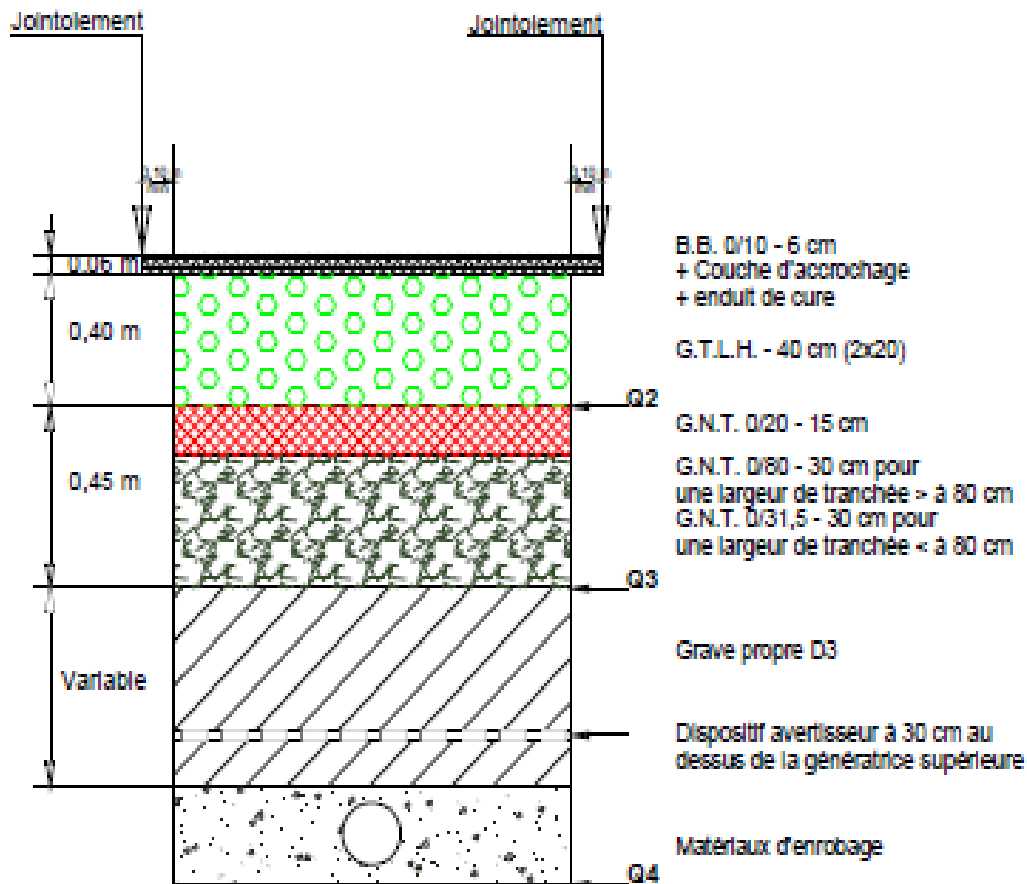
- Le remblayage s'effectue au fur et à mesure de l'avancement des travaux conformément aux normes en vigueur.
- En cas d'affouillements latéraux, une nouvelle découpe du corps de chaussée ou du trottoir est nécessaire pour assurer le compactage des matériaux sous-jacents.
- Les matériaux seront mis en œuvre et compactés par couches. L'épaisseur des couches et l'énergie de compactage seront données par le guide des terrassements routiers en fonction du type de compacteur utilisé et de la classification LCPC (Laboratoire central des Ponts et chaussées) des matériaux.
- Les couches de matériaux granulaires devront être montées par couche de 20 cm avant compactage.
- Le compactage devra être réalisé de façon à obtenir les objectifs de densification figurant sur les schémas types ci-après.
- Le gestionnaire de voirie peut préconiser l'utilisation du béton de tranchée auto-compactant et ré-excavable.
- Il est interdit d'abandonner dans les fouilles des corps métalliques et déchets de toute nature.
- Après ouverture de la tranchée, si une couche est inférieure à celle du schéma indiqué dans l'autorisation délivrée, l'occupant devra strictement respecter les préconisations du schéma. A l'inverse, si une couche est supérieure à celle indiquée, le remblaiement se fera à l'identique.
- Les accotements végétalisés devront être recouverts de terre végétale conformément au schéma type.
- Les accotements végétalisés devront être engazonnés après la reconstitution de la tranchée.

## REMBLAYAGE DE TRANCHEES SOUS CHAUSSEE

### Chaussée Semi-rigide

#### Schéma type 1

(Découpe préalable du bord de tranchée pour raccordement rectiligne)



### LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION

Q4 P.I.R. Enrobage + Fond de tranchée	Q3 P.S.R. Couche de forme	Q2 Couche de roulement Assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un bon épaulement des sols environnants.	Pour obtenir l'effet "enclume" et faciliter le compactage des couches supérieures.	Pour obtenir des performances mécaniques correctes afin de résister au trafic et rétablir l'étanchéité de l'ouvrage

#### Légende :

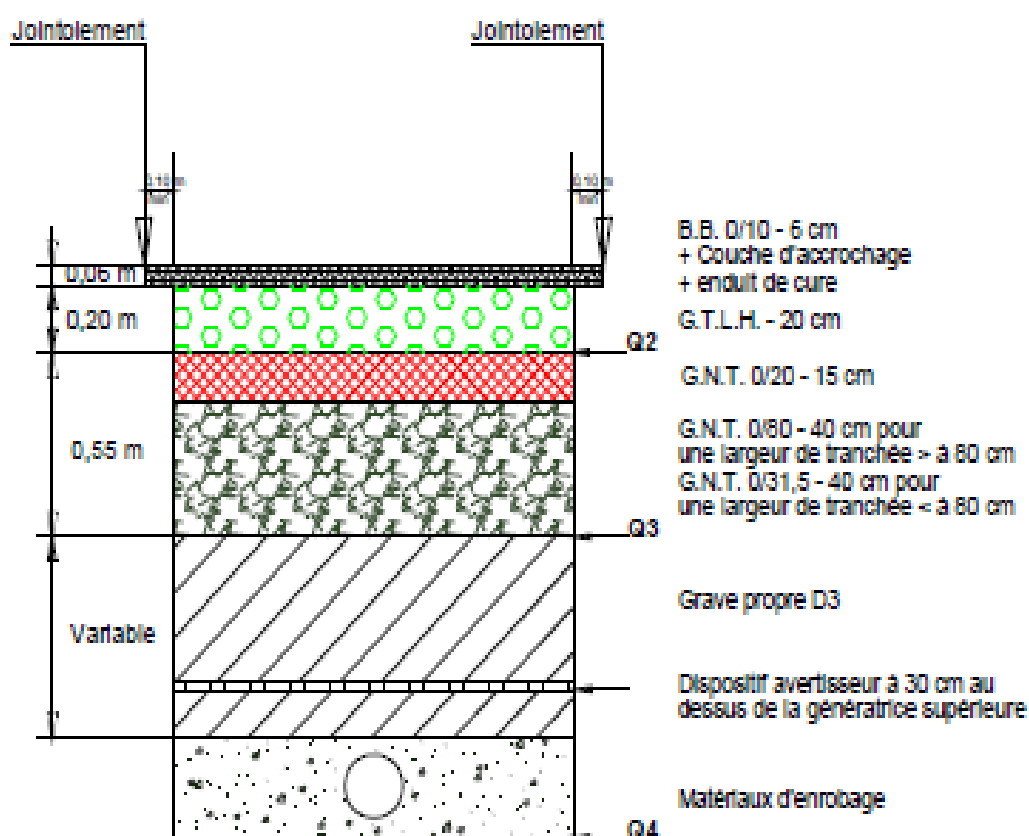
Q2, Q3, Q4 : classification des objectifs de compactage  
 B.B. : Béton Bitumineux  
 G.B. : Grave Bitume  
 G.T.L.H. : Grave Traitée au Liant Hydraulique

G.N.T. : Grave Non Traitée  
 P.I.R. : Partie Inférieure du Remblai  
 P.S.R. : Partie Supérieure du Remblai

## REMBLAYAGE DE TRANCHEES SOUS CHAUSSEE

### Chaussée Semi-rigide Schéma type 2

(Découpe préalable du bord de tranchée  
pour raccordement rectiligne)



#### LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION

Q4 P.I.R. Enrobage + Fond de tranchée	Q3 P.S.R. Couche de forme	Q2 Couche de roulement Assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un bon épaulement des sols environnants.	Pour obtenir l'effet "enclume" et faciliter le compactage des couches supérieures.	Pour obtenir des performances mécaniques correctes afin de résister au trafic et rétablir l'étanchéité de l'ouvrage

#### Légende :

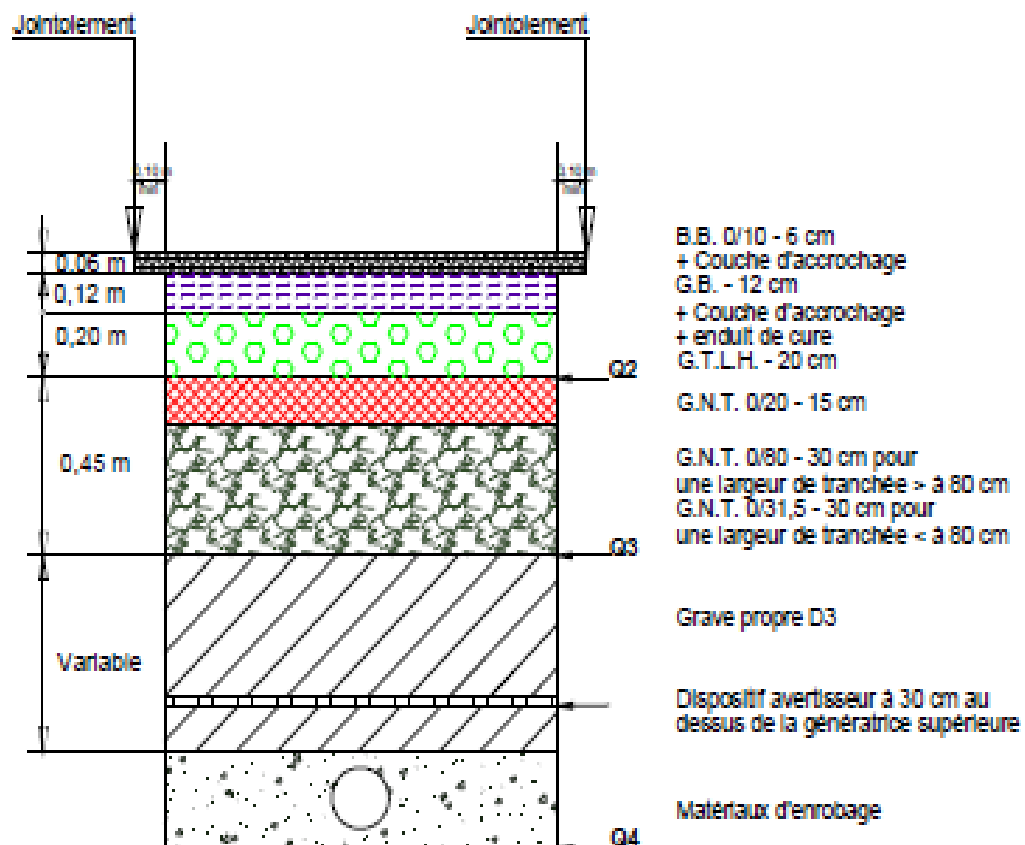
Q2, Q3, Q4 : classification des objectifs de compactage  
B.B. : Béton Bitumineux  
G.B. : Grave Bitume  
G.T.L.H. : Grave Traitée au Liant Hydraulique

G.N.T. : Grave Non Traitée  
P.I.R. : Partie Inférieure du Remblai  
P.S.R. : Partie Supérieure du Remblai

## REMBLAYAGE DE TRANCHÉES SOUS CHAUSSEE

### Chaussée Mixte Schéma type 3

(Découpe préalable du bord de tranchée pour raccordement rectiligne)



#### LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION

Q4 P.I.R. Enrobage + Fond de tranchée	Q3 P.S.R. Couche de forme	Q2 Couche de roulement Assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un bon épaulement des sols environnants.	Pour obtenir l'effet "enclume" et faciliter le compactage des couches supérieures.	Pour obtenir des performances mécaniques correctes afin de résister au trafic et rétablir l'étanchéité de l'ouvrage

#### Légende :

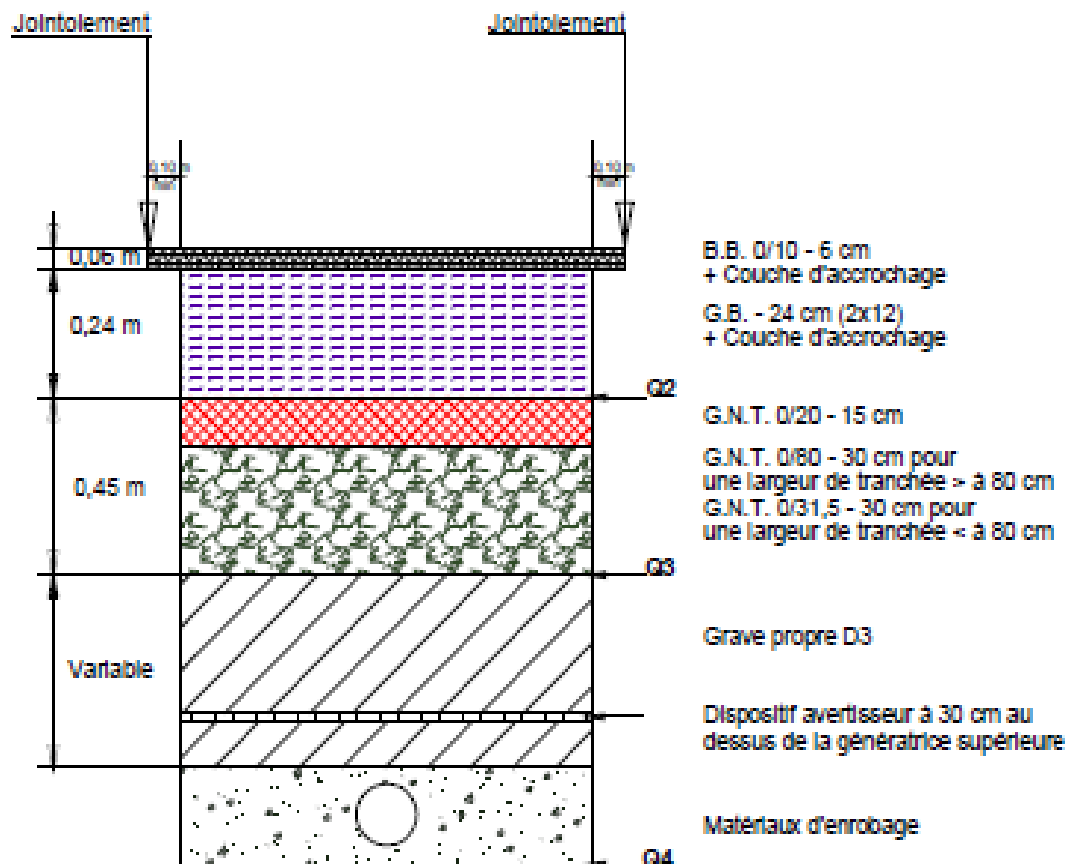
Q2, Q3, Q4 : classification des objectifs de compactage  
B.B. : Béton Bitumineux  
G.B. : Grave Bitume  
G.T.L.H. : Grave Traité au Liant Hydraulique

G.N.T. : Grave Non Traitée  
P.I.R. : Partie Inférieure du Remblai  
P.S.R. : Partie Supérieure du Remblai

## REMBLAYAGE DE TRANCHEES SOUS CHAUSSEE

### Chaussée Bitumineuse Schéma type 4

(Découpe préalable du bord de tranchée pour raccordement rectiligne)



#### LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION

Q4 P.I.R. Enrobage + Fond de tranchée	Q3 P.S.R. Couche de forme	Q2 Couche de roulement Assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un bon épaulement des sols.	Pour obtenir l'effet "enclume" et faciliter le compactage des couches supérieures.	Pour obtenir des performances mécaniques correctes afin de résister au trafic et rétablir l'étanchéité de l'ouvrage.

#### Légende :

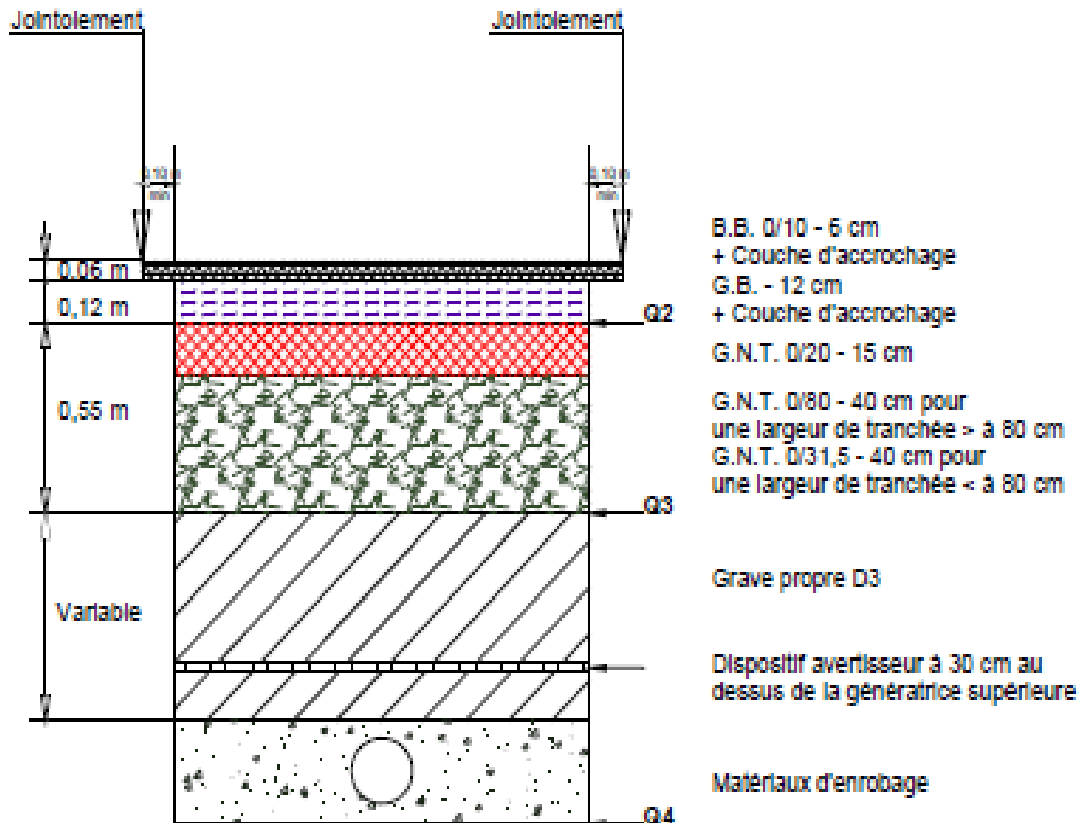
Q2, Q3, Q4 : classification des objectifs de compactage  
B.B. : Béton Bitumineux  
G.B. : Grève Bitume  
G.T.L.H. : Grève Traitée au Liant Hydraulique

G.N.T. : Grève Non Traitée  
P.I.R. : Partie Inférieure du Remblai  
P.S.R. : Partie Supérieure du Remblai

## REMBLAYAGE DE TRANCHEES SOUS CHAUSSEE

### Chaussée Bitumineuse Schéma type 5

(Découpe préalable du bord de tranchée pour raccordement rectiligne)



#### LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION

Q4 P.I.R. Enrobage + Fond de tranchée	Q3 P.S.R. Couche de forme	Q2 Couche de roulement Assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un bon épaulement des sols environnants.	Pour obtenir l'effet "enclume" et faciliter le compactage des couches supérieures.	Pour obtenir des performances mécaniques correctes afin de résister au trafic et rétablir l'étanchéité de l'ouvrage.

#### Légende :

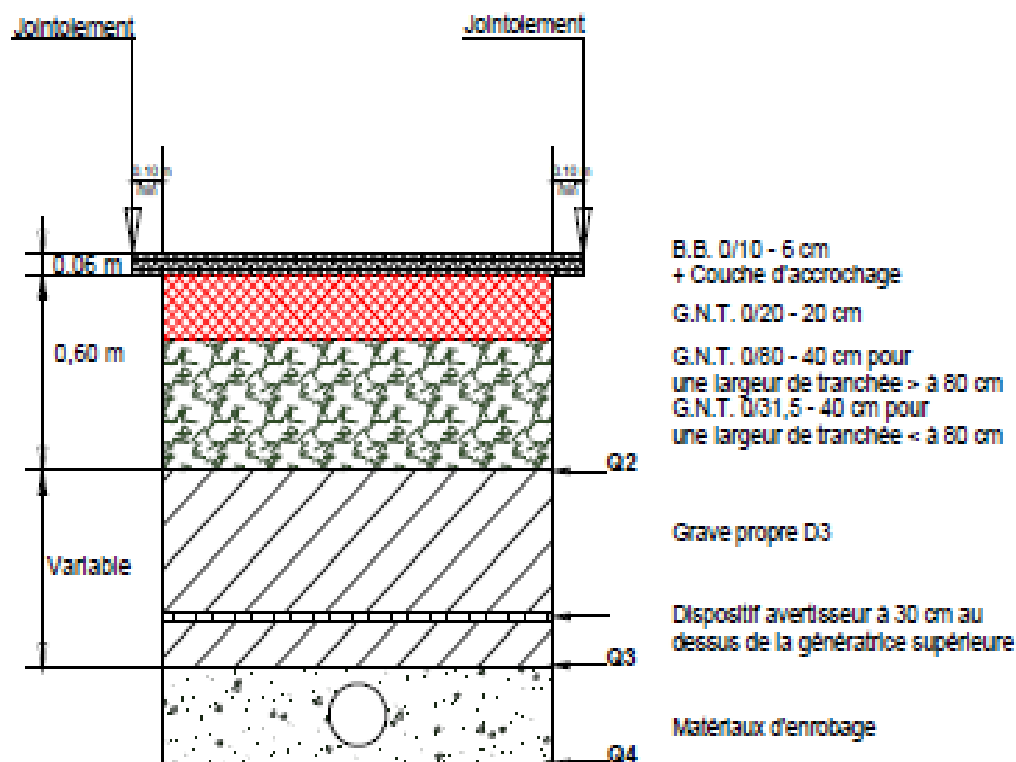
Q2, Q3, Q4 : classification des objectifs de compactage  
B.B. : Béton Bitumineux  
G.B. : Grève Bitume  
G.T.L.H. : Grève Traité au Liant Hydraulique

G.N.T. : Grève Non Traitée  
P.I.R. : Partie Inférieure du Remblai  
P.S.R. : Partie Supérieure du Remblai

## REMBLAYAGE DE TRANCHEES SOUS CHAUSSEE

### Chaussée Souple Schéma type 6

(Découpe préalable du bord de tranchée pour raccordement rectiligne)



### LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION

Q4 P.I.R. Enrobage + Fond de tranchée	Q3 P.S.R. Couche de forme	Q2 Couche de roulement Assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un bon épaulement des sols environnants.	Pour obtenir l'effet "enclume" et faciliter le compactage des couches supérieures.	Pour obtenir des performances mécaniques correctes afin de résister au trafic et rétablir l'étanchéité de l'ouvrage.

#### Légende :

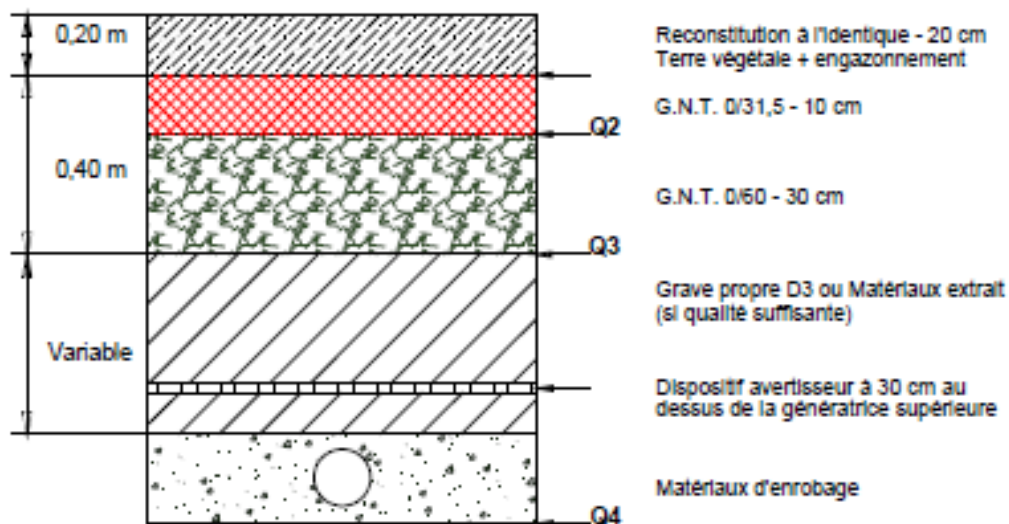
Q2, Q3, Q4 : classification des objectifs de compactage  
B.B. : Béton Bitumineux  
G.B. : Grava Bitume  
G.T.L.H. : Grava Traité au Liant Hydraulique

G.N.T. : Grava Non Traité  
P.I.R. : Partie Inférieure du Remblai  
P.S.R. : Partie Supérieure du Remblai

**REMBLAYAGE DE TRANCHEES SOUS ACCOTEMENT (à une distance inférieure à 1,00 m du bord de chaussée)**

Schéma type 7 A

(Découpe préalable du bord de tranchée pour raccordement rectiligne)



**LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION**

Q4 P.I.R. Enrobage + Fond de tranchée	Q3 P.S.R. Couche de forme	Q2 Couche de roulement Assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un bon épaulement des sols environnants.	Pour obtenir l'effet "endume" et faciliter le compactage des couches supérieures.	Pour obtenir des performances mécaniques correctes afin de résister au trafic et rétablir l'étanchéité de l'ouvrage

**Légende :**

Q2, Q3, Q4 : classification des objectifs de compactage  
 B.B. : Béton Bitumineux  
 G.B. : Grave Bitume  
 G.T.L.H. : Grave Traitée au Liant Hydraulique

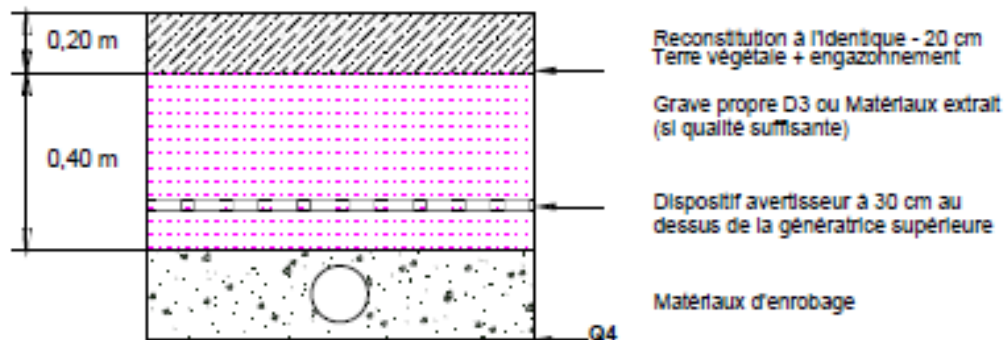
G.N.T. : Grave Non Traitée  
 P.I.R. : Partie Inférieure du Remblai  
 P.S.R. : Partie Supérieure du Remblai

Source : Direction des routes et des infrastructures

**REMBLAYAGE DE TRANCHEES SOUS ACCOTEMENT** (à une distance supérieure à 1,00 m du bord de chaussée)

Schéma type 7 B

(Prescriptions minimales)



**LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION**

Q4 P.I.R. Enrobage + Fond de tranchée	Q3 P.S.R. Couche de forme	Q2 Couche de roulement Assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un bon épaulement des sols environnants.	Pour obtenir l'effet "enclume" et faciliter le compactage des couches supérieures.	Pour obtenir des performances mécaniques correctes afin de résister au trafic et rétablir l'étanchéité de l'ouvrage

Légende :

Q2, Q3, Q4 : classification des objectifs de compactage  
 B.B. : Béton Bitumineux  
 G.B. : Grave Bitume  
 G.T.L.H. : Grave Traité au Liant Hydraulique

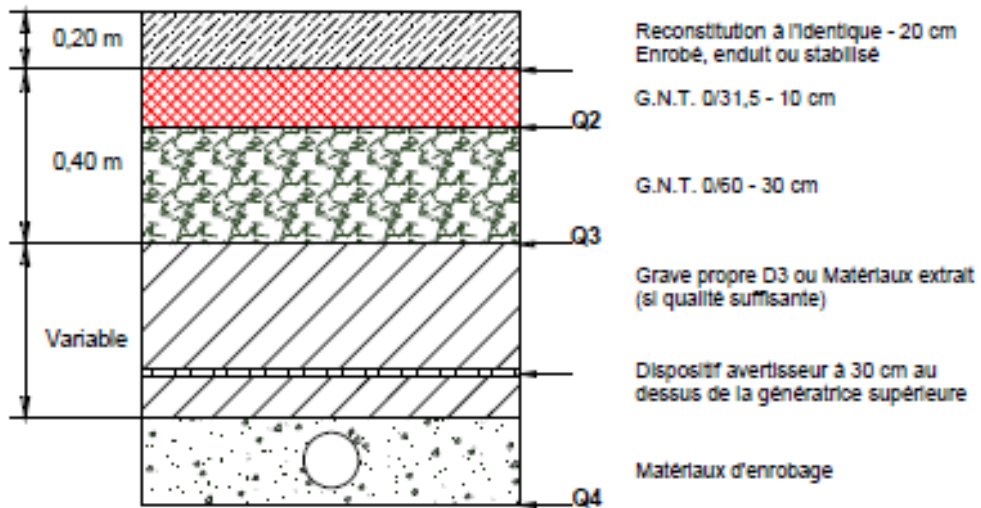
G.N.T. : Grave Non Traitée  
 P.I.R. : Partie Inférieure du Remblai  
 P.S.R. : Partie Supérieure du Remblai

Source : Direction des routes et des infrastructures

**REMBLAYAGE DE TRANCHEES (à une distance inférieure à 1,00 m du bord de chaussée) SOUS TROTTOIR/STABILISE**

Schéma type 7 C

(Découpe préalable du bord de tranchée pour raccordement rectiligne)



**LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION**

Q4 P.I.R. Enrobage + Fond de tranchée	Q3 P.S.R. Couche de forme	Q2 Couche de roulement Assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un bon épaulement des sols environnants.	Pour obtenir l'effet "enclume" et faciliter le compactage des couches supérieures.	Pour obtenir des performances mécaniques correctes afin de résister au trafic et rétablir l'étanchéité de l'ouvrage

**Légende :**

Q2, Q3, Q4 : classification des objectifs de compactage  
 B.B. : Béton Bitumineux  
 G.B. : Grave Bitume  
 G.T.L.H. : Grave Traitée au Liant Hydraulique

G.N.T. : Grave Non Traitée  
 P.I.R. : Partie Inférieure du Remblai  
 P.S.R. : Partie Supérieure du Remblai

Source : Direction des routes et des infrastructures

## Article 81 : Le contrôle du compactage

L'intervenant s'assurera de la qualité du compactage par un moyen à sa convenance et le soumettra au Département.

A titre d'exemple, les compactages pourront être réalisés par l'intervenant avec des mesures aux pénétromètres PDG 1000 et PANDA ou de type similaire ayant la référence pour l'appréciation de la qualité du compactage du remblai des tranchées.

Le nombre minimum des points de contrôle est fonction de la longueur de tranchée à réaliser, et par exemple :

- 1 essai pour une tranchée inférieure ou égale à 50 m
- Pour les tranchées plus longues, 1 essai tous les 50 m.

Les résultats seront mis à disposition du gestionnaire et annexés à l'avis de fin de travaux.

En cas de résultats insuffisants et sur demande du Président du Département, l'intervenant devra exécuter un complément de compactage. Le Président du Département se réserve le droit de faire effectuer, par l'intervenant, des contrôles de compactage contradictoires.

Si les résultats ne sont pas satisfaisants, l'occupant devra reprendre entièrement le remblayage et la réfection sur toute la longueur de la tranchée concernée. Dans ce cas, le pétitionnaire aura également en charge le coût des nouveaux contrôles nécessaires à la vérification de l'obtention de la qualité souhaitée.

## Article 82 : Reconstitution du corps de chaussée

Les travaux de remise en état provisoire et définitive des chaussées sont définis techniquement ci-après :

- Les couches de fondation et de base ainsi que la couche de roulement seront dimensionnées en fonction du niveau hiérarchique de la voie et de sa structure
- Lorsque les travaux de réfection définitive des chaussées seront réalisés, l'intervenant transmettra l'avis de fin de travaux au Département (DRI – STA)
- La qualité des réfections définitives de la couche de roulement devra être irréprochable avec entre autre un respect des profils en long et en travers existants
- Une couche d'accrochage et des joints d'imperméabilisation de type pontage de fissure (l'émulsion de bitume est interdite sur le réseau routier départemental) devront être réalisés ainsi qu'un épaulement de 10 cm à minima de part et d'autre de la tranchée

## Article 83 : Réfection provisoire de la couche de roulement

Pour des raisons d'exploitation de la route, une réfection provisoire pourra être exigée dont les conditions seront prescrites dans la permission de voirie (enduit ou enrobé à froid). Une réfection provisoire ne peut pas excéder 6 mois, période pendant laquelle l'occupant est tenu d'en assurer l'entretien.

## Article 84 : Contrôle des travaux

\*\*\*\*\*  
Dans le mois qui suit la mise en service des ouvrages exécutés, le maître d'ouvrage retourne au Département (DRI - STA) l'attestation de conformité complétée et signée.

Cette attestation est un engagement de respect des prescriptions édictées dans la permission de voirie, par le maître d'ouvrage qui donnera lieu à un contrôle par le gestionnaire de voirie.

Si un écart est constaté, un procès-verbal de contravention sera dressé et le chantier sera repris, à la charge du maître d'ouvrage.

Si aucun problème n'est constaté, le délai de garantie de l'ouvrage court dès la réception de l'attestation de conformité par le Département (DRI – STA). En cas de désaccord, ce délai débutera dès que le litige sera réglé.

*(voir procédure 1).*

# TITRE VI : GESTION, POLICE ET CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC

## Article 85 : Les interdictions et mesures conservatoires

### *Art R 116-2 du Code de la voirie routière*

Il est interdit de dégrader les chaussées et dépendances des routes départementales, ainsi que de compromettre la sécurité ou la commodité de la circulation des usagers sur ces routes. Il est notamment interdit :

1. sans autorisation, d'empiéter sur le domaine public routier ou d'accomplir un acte portant ou de nature à porter atteinte à l'intégrité de ce domaine ou de ses dépendances, ainsi qu'à celle des ouvrages, installations, plantations établis sur ledit domaine ;
2. de dérober des matériaux entreposés sur le domaine public routier et ses dépendances pour les besoins de la voirie ;
3. sans autorisation préalable et d'une façon non conforme à la destination du domaine public routier, d'occuper tout ou partie de ce domaine ou de ses dépendances ou d'y effectuer des dépôts ;
4. de laisser écouler ou de répandre ou de jeter sur les voies publiques des substances susceptibles de nuire à la salubrité et à la sécurité publiques ou d'incommoder le public ;
5. en l'absence d'autorisation, d'établir ou de laisser croître des arbres ou haies à moins de deux mètres de la limite du domaine public routier ;
6. sans autorisation préalable, d'exécuter un travail sur le domaine public routier ;
7. sans autorisation, de creuser un souterrain sous le domaine public routier.

## Article 86 : Infractions à la police de conservation du domaine public routier

### *Articles L.116-1 et suivants et R.116-1 et suivants du CVR*

Ces infractions sont constatées par des agents assermentés et commissionnés à cet effet par le Président du Département.

Le Département poursuit les auteurs des infractions qui peuvent être amenés à rembourser les frais occasionnés conformément au barème et aux marchés (de fournitures et de travaux) en vigueur adoptés par l'Assemblée départementale (cf. annexe 8).

## **Article 87 : Contributions spéciales suite à dégradations**

**Article L.131-8 du CVR**

\*\*\*\*\*

Toutes les fois qu'une route départementale est, habituellement ou temporairement, soit empruntée par des véhicules dont la circulation entraîne des détériorations anormales, soit dégradée par des exploitations de mines, de carrières, de forêt ou de toute entreprise, il est imposé aux entrepreneurs ou propriétaires des contributions spéciales, dont la quotité est proportionnée à la dégradation causée.

Ces contributions sont acquittées dans des conditions arrêtées dans une convention. A défaut d'accord amiable ou de convention, le Département saisit le Tribunal Administratif compétent pour définir, après expertise, les contributions annuelles à recouvrer comme en matière d'impôts directs.

Préalablement à toute utilisation susceptible d'entraîner une dégradation du domaine public routier, l'intervenant peut demander l'établissement d'un constat contradictoire des lieux. En l'absence d'un tel constat, les lieux sont réputés en bon état d'entretien et aucune contestation ne sera admise.

Les convois exceptionnels et les compétitions de véhicules motorisés sont également concernés par le présent article.

## **Article 88 : La publicité sur le domaine public départemental**

**Articles R.418-3 et R.418-5 du Code de la route, L.581-3 à L.581-14 du Code de l'environnement**

\*\*\*\*\*

Hors agglomération, l'implantation de publicité, d'enseignes publicitaires et de pré-enseignes est interdite sur l'emprise du domaine public routier départemental. La publicité, les enseignes publicitaires et les pré-enseignes visibles des routes départementales sont interdites de part et d'autres de celles-ci sur une largeur de 20 mètres mesurés à partir des bords extérieurs de la chaussée.

En agglomération, l'implantation de mobilier urbain aménagé pour recevoir des enseignes publicitaires sur le domaine public routier départemental peut être autorisée au cas par cas, par une permission de voirie accordée dans les conditions prévues par le présent règlement.

Quelle que soit leur localisation, sont interdites la publicité, les enseignes publicitaires et pré-enseignes qui sont de nature soit à réduire la visibilité ou l'efficacité des signaux réglementaires, soit à éblouir les usagers des voies publiques, soit à solliciter leur attention dans des conditions dangereuses pour la sécurité routière.

Toute peinture publicitaire sur la chaussée est également interdite sur les routes départementales.

## **Article 89 : Immeubles menaçant ruine**

*Articles L.511-1 à L.511-6 du Code de la Construction et de l'Habitation*

*Article L.2212-2 du Code général des Collectivités territoriales*

\*\*\*\*\*

Lorsqu'un immeuble riverain d'une route départementale menace ruine et constitue un danger pour la circulation, il appartient au Maire d'entamer et de poursuivre la procédure prévue dans le Code de la construction et de l'habitation, que ce soit en agglomération ou hors agglomération.

Hors agglomération, le Département peut être amené à prendre des mesures particulières de restriction de la circulation.

## **Article 90 : Réserve du droit des tiers**

\*\*\*\*\*

Les autorisations et accords de voirie sont délivrés sous réserve du droit des tiers et des règlements en vigueur, notamment en matière d'environnement, d'urbanisme ou d'installations classées. Elles ne dispensent en aucun cas l'occupant de satisfaire aux obligations découlant des travaux et ouvrages à réaliser. Elles ne préjugent en rien des sujétions ou servitudes qui peuvent être imposées au titre de la voirie nationale ou communale lorsque les ouvrages ou installations sont également installées en bordure ou dans l'emprise de celles-ci.

## **Article 91 : Abrogation de l'ancien règlement**

\*\*\*\*\*

Le présent règlement annule et remplace le règlement départemental de voirie du 21 décembre 2012 modifié.

Code civil.

Code de la construction et de l'habitation.

Code de l'environnement.

Code de l'expropriation.

Code général des Collectivités territoriales.

Code générale de la propriété des personnes publiques.

Code de la route.

Code rural et de la pêche maritime.

Code de l'urbanisme.

Code de la voirie routière.

Code du travail.

Code de la santé publique.

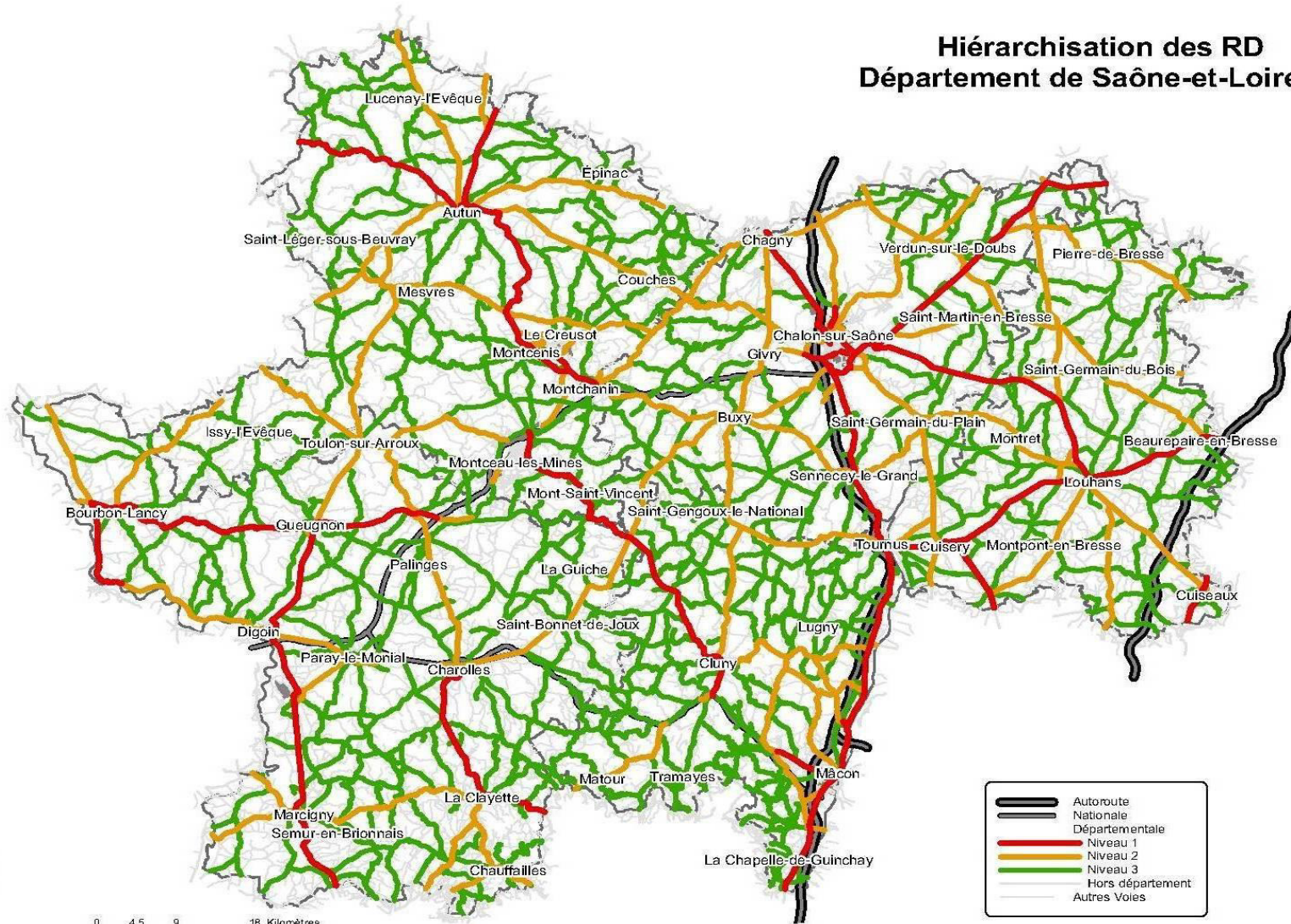
Autres textes de Lois :

- Circulaires/notes :
  - Circulaire n°62 du Ministère des travaux publics du 6 mai 1954 : distributeurs de carburant hors agglomération
  - Note d'information n°27 « responsabilités des maîtres d'ouvrage et dispositions à prendre lors d'opérations de fraisage, de démolition, de recyclage ou de réutilisation d'enrobés bitumineux » (IDDRIM)
- Décrets :
  - N°2006-1133 du 8/09/2006 : occupation du domaine public routier
  - N°2005-1220 du 28/09/2005 et décret du 2/08/2006 : cadavres d'animaux
  - N°94-447 du 27 mai 1994 : caractéristiques et conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal
  - N°2010-1600 et n°2011-1241 : DT/DICT
  - N°2011-1697 du 1<sup>er</sup> décembre 2011 : dossiers article 2 et 3
- Instructions :
  - N°81-85 du 23 septembre 1981 : signalisation verticale
  - Instruction interministérielle sur la signalisation routière – livre I – huitième partie : signalisation de chantiers
- Arrêtés :
  - Arrêté du 7 septembre 2009 modifié fixant les prescriptions techniques applicables aux installations d'assainissement non collectif
- Ordonnances :
  - Ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques, article 59 : mise en concurrence des autorisations d'occupation du domaine public
- Lois :
  - N°2007-1787 du 20/12/2007, article 17 : routes Express

## Annexe 2 : Carte de la hiérarchisation du réseau

+++++

### Hiérarchisation des RD Département de Saône-et-Loire <sup>(71)</sup>



0 4,5 9 18 Kilomètres

©I.G.N. - Paris - BDCARTO©2009 - Licence n°2009-CISE29-85 REPRODUCTION INTERDITE

## Annexe 3 : Tableau des voies classées à grande circulation

Tableau des voies classées à grande circulation :

Route	Nouvelle Numérotation	PrD <sup>(1)</sup>	Absd <sup>(2)</sup>	PrF <sup>(3)</sup>	AbsF <sup>(4)</sup>
D19		3	450	16	600
D19		16	720	17	1032
D24		53	-235	57	29
D319		0	0	0	680
D369		0	0	1	785
D61		12	-705	26	251
D62		6	147	7	-722
D69		0	0	2	68
D83		0	0	6	122
D933		0	0	22	393
D977		21	268	21	906
D978		0	0	22	119
D978		76	0	84	656
D978B		0	0	1	775
D979		44	555	61	300
D980		0	0	48	405
D981		17	504	22	750
D981		24	-588	35	190
D985		82	520	87	272
D994		49	721	56	465
D996		0	0	22	24
N72	<b>D672</b>	0	0	0	814
N79	<b>D1079</b>	80	0	80	216
N6	<b>D906</b>	0	0	91	1049
N73	<b>D673</b>	2	51	4	781
N73	<b>D673</b>	29	728	39	1010
N78	<b>D678</b>	0	0	17	755
N80	<b>D673</b>	0	0	2	51
N80	<b>D680</b>	40	-156	75	1033
N81	<b>D981</b>	12	370	21	632
N81	<b>D981</b>	23	718	35	1352
N83	<b>D1083</b>	8	0	14	17
		gérée par CD 39			

- (1) Point Repère Début  
 (2) Abscisse Début  
 (3) Point Repère Fin  
 (4) Abscisse Fin

## Annexe 4 : Listes des routes à statut de déviation d'agglomération et des routes express

+++++

### a) Liste des routes à statut de déviation d'agglomération :

- RD 906 - Champforgeuil

### b) Liste des routes express :

- RD 906 - Chalon-sur-Saône (pénétrante Nord)
- RD 906 - Chagny
- RD 1083 - Cuiseaux Joudes

\*\*\*\*\*

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

*Direction générale  
des transports intérieurs.*

*Direction des routes  
et de la circulation routière.*

*Service de l'exploitation routière  
et de la sécurité.*

*Sous-direction  
de l'exploitation routière.*

*Bureau R/ER 1.*

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR  
ET DE LA DÉCENTRALISATION

*Direction de la réglementation  
et du contentieux.*

*Sous-direction de la circulation  
et de la sécurité routière.*

**INSTRUCTION N° 81-85 DU 23 SEPTEMBRE 1981  
relative à la répartition des charges financières afférentes à la fourniture, la pose,  
l'entretien, l'exploitation, le remplacement et éventuellement la  
suppression des dispositifs de signalisation routière (art. 16).**

*(Non parue au Journal officiel.)*

*Le ministre d'Etat,  
ministre de l'intérieur et de la décentralisation,*

*Le ministre d'Etat, de transports, ministre*

*à*

*Messieurs les préfets ;*

*Monsieur le préfet de police ;*

*Messieurs les préfets délégués pour la police des Bouches-du-Rhône, du Nord et du Rhône ;*

*Messieurs les préfets des départements d'outre mer ;*

*Messieurs les directeurs départementaux de l'équipement.*

Conformément aux dispositions de l'arrêté du 7 juin 1977 portant approbation de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, et en particulier l'article 16 de la dite instruction, la présente circulaire a pour objet de définir la répartition des charges financières afférentes à la fourniture, la pose, l'entretien, l'exploitation, le remplacement et éventuellement la suppression des dispositifs de signalisation routière.

Ces prescriptions financières ne préjugent en rien de l'autorité chargée de la mise en place et de la bonne gestion de cette signalisation.

Les règles énoncées ne s'appliquent aux collectivités locales bénéficiant de la procédure des plans de circulation que dans la mesure où elles ne s'opposent pas à celles définies dans le cadre de cette procédure.

L'expression « à la charge de » sans autre précision vise les frais de fourniture, de pose, d'entretien, d'exploitation, de remplacement et éventuellement de suppression des signaux.

Chaque collectivité (Etat, département, commune, etc.) prend à sa charge les signaux dont l'implantation est nécessaire dans l'emprise de ses propres routes. Au débouché des voies privées ouvertes à la circulation publique où, de ce fait, les prescriptions du Code de la route s'appliquent, la signalisation en règle générale est à la charge de la collectivité dont dépend la route sur laquelle débouchent ces voies privées<sup>1</sup>.

Toutefois, les panneaux comportant une prescription ou une simple indication, les panneaux A 13 a et A 13 b ainsi que les feux de circulation, sont à la charge de la collectivité (Etat, Département, Commune), qui prend l'initiative de leur installation.

Par exception à ces règles :

1. Dans la mesure où un danger à signaler est imputable à un tiers, la signalisation mise en place par la collectivité gestionnaire de la voirie est à la charge de ce tiers quand celui-ci peut être identifié.  
Ainsi les panneaux A 4 a dont la pose est rendue nécessaire par une pollution anormale de la chaussée due à des transports agricoles sont à la charge du responsable de la situation (sucrierie, exploitant d'un silo, etc.).
2. Les frais de fourniture des signaux avancés A 6 prévus à l'article 32, de la 2e partie, du livre 1er de l'instruction sur la signalisation routière concernant les ponts mobiles sont supportés par le service chargé de la voie d'eau ; les frais de pose, d'entretien et de remplacement sont supportés par le service de la voirie de qui dépend la route. Les signaux de position (barrières, disques, accessoires) sont à la charge du service duquel relève le pont mobile.
3. Pour la signalisation concernant les passages à niveau gardés ou non gardés prévue aux articles 34, 34-1, 34-2, 35, 35-1 et 36 de la 2e partie de la présente instruction, les signaux avancés sont à la charge du service routier à l'exception des panneaux B 14, des panneaux portant l'inscription « Signal automatique » ou « Feu rouge clignotant » et des panneaux spéciaux pour lignes électrifiées, dont les frais de fourniture sont à la charge de l'exploitant de la voie ferrée.  
Toutefois, en cas de modification de cette signalisation, les frais de fourniture des signaux sont à la charge de l'administration dont la demande a provoqué cette modification.  
La signalisation de position est à la charge de l'exploitant de la voie ferrée, le service chargé de l'entretien de la voirie peut procéder, aux frais de ce dernier, à l'entretien de cette signalisation.  
En ce qui concerne la signalisation des passages à niveau des voies ferrées visées par l'article 37, de la 2e partie, du livre 1er de l'instruction sur la signalisation routière, les signaux tant avancés que de position sont à la charge du gestionnaire de la voie ferrée.  
En conséquence, chaque fois qu'une autorisation de traverser une voie publique par une voie ferrée industrielle est accordée ou renouvelée, il doit être spécifié que le permissionnaire supportera la charge de la signalisation correspondante, ainsi que le prévoit d'ailleurs pour les routes nationales l'arrêté d'autorisation type annexé à la

---

<sup>1</sup> Les propriétaires ou syndics de copropriétés de grands ensembles immobiliers desservis par des voies privées ouvertes à la circulation publique peuvent y faire placer à leurs frais des panneaux de signalisation avec l'accord du maire. Rien n'empêche cependant les autorités municipales de prendre en charge tout ou partie des frais si elles le jugent opportun.

circulaire interministérielle n° 79-99 du 16 octobre 1979 (fascicule n° 47 de 1979) relative à l'occupation du domaine routier national modifié par la circulaire n° 80-78 du 19 juin 1980 (fascicule n° 28 de 1980).

4. Les panneaux A 14 (autres dangers), les panneaux A 15 a (passages d'animaux domestiques) ou A 15 c (passage de cavaliers) sont à la charge du responsable du danger.
5. Le panneau A 17 est à la charge de la collectivité qui a établi les feux tricolores.
6. Le panneau A 18 (circulation à double sens) est à la charge de la collectivité (Etat, Département, Commune) qui a établi un sens unique dont la fin nécessite l'implantation dudit panneau.
7. Le panneau A 19 (risque de chutes de pierres) est à la charge de la collectivité (Etat, Département, Commune) dont dépend la route, sauf dans le cas où cette signalisation peut être mise à la charge des propriétaires ou exploitants de terrains riverains quand les chutes à signaler peuvent résulter de leurs activités.
8. Le panneau A 23 ainsi que les panneaux de position et de prescription posés pour signaler la proximité ou la traversée d'une aérogare sont à la charge de l'autorité responsable de celle-ci.
9. Les frais de fourniture et de pose de l'ensemble de la signalisation afférente aux régimes de propriété définis à l'article R. 26-1 (cédez le passage) et à l'article R. 27 (stop) du Code de la route, sont supportés par le demandeur. Les frais d'entretien et de remplacement des panneaux A B 3 a et A B 4 sont supportés par la collectivité gestionnaire de la route prioritaire.  
L'entretien des panneaux A B 3 b ou A B 5 reste à la charge de la collectivité gestionnaire de la route sur laquelle ils sont implantés. Toutefois, la collectivité gestionnaire de la voie prioritaire assume les frais de remplacement.
10. Sur les routes classées à grande circulation en rase campagne, et sur les routes classées à priorité en agglomération (cf. art. 43-10, de la 3e partie, du livre I er de l'instruction sur la signalisation routière), la signalisation des régimes de priorité est à la charge de la collectivité qui assume la gestion de la route prioritaire.  
En agglomération, la collectivité gestionnaire d'une voie classée à grande circulation supporte les frais de fourniture et de pose de la signalisation de priorité relative à une voie assurant la continuité de l'itinéraire dans l'agglomération ou rendue prioritaire en application de l'article R. 26, paragraphe 2, du Code de la route.  
Toutefois :
  - les frais de fourniture et de pose des panneaux AB4 et AB5 sont à la charge du demandeur lorsque le régime de priorité « Stop » est substitué au régime « Cédez le passage » ;
  - les frais d'entretien des panneaux AB4, AB5, AB6 et AB7 sont supportés par la collectivité gestionnaire de la route sur laquelle ils sont implantés. Toutefois, la collectivité gestionnaire de la voie prioritaire supporte les frais de remplacement.
11. Les panneaux de type C et C E routiers sont à la charge du demandeur ou de la collectivité ou association qui a pris les mesures ou a effectué l'installation rendant ces panneaux nécessaires.
12. Les panneaux de direction proprement dits, placés au carrefour, sont à la charge de la collectivité dont dépendent la ou les routes desservant les localités dont la direction est indiquée par ces signaux, même si ces derniers sont implantés dans l'emprise d'une route relevant d'une autre collectivité.  
Lorsqu'un groupe de signaux portent les noms de localités auxquelles on accède par des routes de catégories différentes la dépense des panneaux est répartie entre les parties correspondantes.  
Les supports et notamment les portiques ou potences sont à la charge de la collectivité qui a pris l'initiative de leur installation.
13. Les panneaux de jalonnement établis dans les agglomérations le long d'itinéraires empruntés par la circulation générale sont à la charge de l'Etat s'ils conduisent vers une route nationale, à la charge du département s'ils conduisent vers un chemin

départemental, et cela quelle que soit la catégorie des routes traversées, à la charge de la commune dans les autres cas.

14. Tous les panneaux implantés sur les routes et donnant des indications relatives aux autoroutes, ainsi que la fourniture et la pose des panneaux routiers dont la modification ou le remplacement résulte de la mise en place de panneaux relatifs au jalonnement vers les autoroutes (cf. application de l'article 12, paragraphe A 3, et de la première partie du livre Ier de l'instruction sur la signalisation routière) sont à la charge du service autoroutier (Etat, concessionnaire) gestionnaire de l'autoroute intéressée.

Cependant lorsque la modification de l'infrastructure routière nécessite une mise à jour de la signalisation relative à l'autoroute, la charge de cette mise à jour incombe au gestionnaire de l'autoroute quand la modification de l'infrastructure routière est liée à l'existence de l'autoroute, au gestionnaire de la route dans les autres cas.

15. Les panneaux de localisation de type E indiquant les limites d'une agglomération sont à la charge de la collectivité (Etat, Département, Commune) qui gère, hors agglomération, la route au bord de laquelle ils sont implantés.
16. Tous les panneaux d'intérêt touristique ou local sont à la charge du demandeur (commune, exploitant d'un service public, etc.).

Dans le cas où les frais de fourniture des panneaux indiquant les monuments historiques et les sites classés ont été supportés par le ministère chargé des affaires culturelles, les frais de pose, d'entretien, et de remplacement sont supportés par les services gestionnaires de la voie sur laquelle ils sont implantés.

17. Lorsque, par application de l'article 12, paragraphe A 3, de la 1<sup>re</sup> partie du livre Ier de l'instruction sur la signalisation routière, on est amené à rendre rétro-réfléchissants les panneaux d'un groupe, les frais de fourniture et de pose sont à la charge de la collectivité qui a pris l'initiative de l'opération. L'entretien et le remplacement sont soumis aux mêmes règles que dans le cas des panneaux non rétro-réfléchissants.
18. Les frais d'établissement, d'entretien, de remplacement et d'alimentation en électricité des feux de signalisation (prévus à la 6<sup>e</sup> partie du livre Ier de l'instruction sur la signalisation routière) et des panneaux éclairés (prévus à l'art. 23 de la 1<sup>re</sup> partie du livre Ier de l'instruction sur la signalisation routière) sont répartis entre les différentes collectivités (n° 74-76 du 25 avril 1974, B. O. n° 74-43) relative à l'éclairage, aux feux de signalisation et aux passages nivelés sur routes nationales. Les frais d'établissement, d'entretien et d'alimentation en électricité des panneaux éclairés, prévus à l'article 13 peuvent, dans certains cas, être répartis entre l'Etat et les collectivités locales concernées conformément à une convention à établir dans chaque cas particulier. Cette convention est soumise à l'adhésion de l'inspecteur général de la circonscription. En principe, la fourniture du courant, la surveillance et l'entretien des signaux sont à la charge de la collectivité locale. Elle supporte en outre, une part de l'augmentation des frais de premier établissement par rapport à une signalisation ordinaire.
19. Signalisation horizontale :
  - a) Hors agglomération, elle est à la charge de la collectivité dans le domaine de laquelle se trouve la voie en cause.
  - b) En agglomération, elle est à la charge de la collectivité qui en prend l'initiative. Des modalités différentes peuvent éventuellement être déterminées par convention entre les collectivités concernées.
  - c) Les lignes axiales posées à la demande de l'exploitant d'une voie ferrée près d'un passage à niveau par application de l'article 116, paragraphe E, de la 7<sup>e</sup> partie du livre Ier de l'instruction sur la signalisation routière sont à la charge de cet exploitant.
20. Signalisation temporaire :
  - a) Chantiers routiers.

La signalisation de chantier mise en place en application de la 8<sup>e</sup> partie du livre Ier de l'instruction sur la signalisation routière est, en principe, à la charge des

collectivités (Etat, Département, Commune) des services publics (E. D. F., service des Eaux) ou personnes privées au bénéfice desquels sont effectués les travaux. Lorsque des travaux ne sont pas effectués directement par ceux-ci et, sauf clause contraire prévue par contrat ou par l'arrêté d'autorisation, la signalisation temporaire est à la charge des services ou entreprises publics ou privés qui effectuent les travaux.

b) Autres dangers temporaires.

Leur signalisation incombe à la collectivité (Etat, Département, Commune) dans le domaine de laquelle se trouve la voie en cause. Toutefois, dans la mesure où le danger à signaler est imputable à un tiers, la signalisation mise en place par le service de la voirie est à mettre à la charge de ce tiers quand celui-ci peut être identifié.

La disposition de la circulaire n° 77-182 du 21 décembre 1977 par laquelle l'article 16 de l'instruction interministérielle du 22 octobre 1963 modifiée restait applicable, est annulée.

Je vous demande de bien vouloir donner à cette circulaire la plus large publicité, en particulier en la diffusant au recueil des actes administratifs de votre département.

Pour le ministre d'Etat,  
ministre de l'intérieur et de la décentralisation :  
Le directeur de la réglementation  
et du contentieux,  
CLAUDE GOUDET.

Pour le ministre d'Etat, ministre des transports :  
Le directeur des routes  
et de la circulation routière,  
MICHEL FEVE.

## Annexe 6 : Dimensions des saillies autorisées

\*\*\*\*\*

Les saillies autorisées ne doivent pas excéder, suivant la nature des ouvrages, les dimensions indiquées ci-dessous :

1. <u>Soubassements</u> :	0,05 m
2. <u>Colonnes, pilastres</u> , ferrures de portes et fenêtres, jalousies, persiennes, contrevents, appuis de croisées, barres de support, panneaux publicitaires fixés sur une façade à l'alignement :	0,10 m
3. <u>Tuyaux et cuvettes</u> : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ revêtements isolants sur façade de bâtiments existants, devantures de boutique (y compris les glaces, là où il existe un trottoir de largeur égale ou supérieure à 1,40 m, grilles, rideaux et autres clôtures ;</li> <li>■ corniches où il n'existe pas de trottoir ;</li> <li>■ enseignes lumineuses ou non lumineuses et tous attributs et ornements quelconques pour les hauteurs au-dessus du sol inférieures à celles prévues au paragraphe 7 ci-après ;</li> <li>■ grilles des fenêtres du rez-de-chaussée.</li> </ul>	0,16 m
4. <u>Socles de devantures de boutique</u> :	0,20 m
5. <u>Petits balcons de croisées</u> au-dessus du rez-de-chaussée :	0,22 m
6. <u>Grands balcons et saillies de toitures</u> : Ces ouvrages ne peuvent être établis que sur les voies dont la largeur est supérieure à 8 m, ils doivent être placés à 4,30 m au moins au-dessus du sol, à moins qu'il existe devant la façade un trottoir de 1,40 m de largeur au moins, auquel cas la hauteur de 4,30 m peut être réduite jusqu'au minimum de 3,50 m.	0,80 m
7. <u>Lanternes, enseignes lumineuses ou non lumineuses, attributs</u> : S'il existe un trottoir d'au moins 1,40 m de largeur, ces ouvrages peuvent être établis quelle que soit la largeur de la voie et la hauteur de 4,30 m peut être réduite jusqu'à un minimum de 3 m. Dans le cas contraire, ils ne peuvent être établis que sur les voies dont la largeur n'est pas inférieure à 8 m et doivent être placés à 4,30 m au moins au-dessus du sol. Ils doivent être supprimés sans indemnité lorsque des raisons d'intérêt public conduisent le Département à exhausser le sol ou à réduire la largeur du trottoir.	0,80 m

<p>8. <u>Auvents et marquises</u> :</p> <p>Ces ouvrages ne sont autorisés que sur les façades devant lesquelles il existe un trottoir d'au moins 1,40 m de largeur. Aucune partie de ces ouvrages, ni de leurs supports, ne doit être à moins de 3 m au-dessus du trottoir.</p> <p>Les marquises peuvent être garnies de draperies flottantes dont la hauteur au-dessus du trottoir ne doit pas être inférieure à 2,50 m.</p> <p>Lorsque le trottoir a plus de 1,40 m de largeur, la saillie des marquises peut être supérieure à 0,80 m. La permission de voirie fixe alors les dispositions et dimensions de ces ouvrages qui restent assujetties aux prescriptions ci-dessus relatives à la hauteur au-dessus du sol, mais doivent, en outre, satisfaire à certaines conditions particulières.</p> <p>Leur couverture doit être translucide. Elles ne peuvent ni recevoir de garde-corps ni être utilisées comme balcons. Les eaux pluviales qu'elles reçoivent ne doivent s'écouler que par les tuyaux de descente appliqués contre le mur de façade et disposés de manière à ne pas déverser ces eaux sur le trottoir. les parties les plus saillantes doivent être à 0,50 m au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir ou, s'il existe une plantation sur le trottoir, à 0,80 m au moins de la ligne d'arbres la plus voisine et, en tout cas, à 4 m au plus du nu du mur de façade. Leur hauteur, non compris les supports, ne doit pas excéder 1 m.</p>	0,80 m
<p>9. <u>Bannes</u> :</p> <p>Ces ouvrages ne peuvent être posés que devant les façades où il existe un trottoir.</p> <p>Leurs parties les plus en saillie doivent être à 0,50 m au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir ou, s'il existe une plantation d'arbres sur le trottoir, à 0,80 m au moins de l'axe de la ligne d'arbres la plus voisine, et en tout cas, à 4 m au plus du nu du mur de façade.</p> <p>Aucune partie de ces ouvrages ni de leur support ne doit être à moins de 2,50 m au-dessus du trottoir. Cette dernière prescription ne s'applique pas aux parties des supports ou aux organes de manœuvre dont la saillie sur le nu du mur de façade ne dépasse pas 0,16 m.</p>	0,50 m
<p>10. <u>Corniches d'entablement, corniches de devantures et tableaux</u> sous corniche, y compris tous ornements pouvant y être appliqués lorsqu'il existe un trottoir :</p>	
<p>a) ouvrages en plâtre : dans tous les cas, la saillie est limitée à :</p>	0,16 m
<p>b) ouvrages en tous matériaux autres que le plâtre :</p>	
<p>■ jusqu'à 3 m de hauteur au-dessus du trottoir :</p>	0,16 m
<p>■ entre 3 et 3,50 m de hauteur au-dessus du trottoir :</p>	0,50 m
<p>■ à plus de 3,50 m de hauteur au-dessus du trottoir :</p>	0,80 m
<p>Le tout sous la réserve que les parties les plus saillantes des ouvrages soient à 0,50 m au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir.</p>	
<p>11. <u>Panneaux muraux publicitaires</u></p>	0,10 m
<p>12. <u>Blocs de climatisations, pompes à chaleur (PAC), aérations</u> :</p> <p>S'il existe un trottoir, ces ouvrages peuvent être établis que si la largeur de ce dernier une fois réduite reste supérieur à 1,40 m laissant le libre passage aux personnes à mobilité réduite.</p>	0,40 m

\*\*\*\*\*

### **I. Occupations exonérées du paiement d'une redevance :**

- Accès aux propriétés privées ou commerciales (station-service, centre commercial), avec ou sans aménagement.
- Branchements particuliers aux réseaux.
- Rejet sur le Domaine Public Routier d'eaux pluviales (autres que celles s'écoulant naturellement), de drainage ou salubres après traitement.
- Saillies, balcons, corniches, appuis, soubassements.
- Bordures de trottoirs, ralentisseurs, bandes sonores, feux tricolores, panneaux de signalisation construits ou installés par des collectivités publiques.
- Abribus, mobiliers urbains, panneaux d'information et en général tout dispositif non commercial, installés par des collectivités publiques.
- Equipements de sécurité installés par l'Etat ou les collectivités publiques (radars fixes ou pédagogiques).

### **II. Occupation interdite sur le réseau routier départemental**

Le Département de Saône-et-Loire n'autorise aucune privatisation de son réseau routier pour quelque motif que ce soit à l'exception des manifestations sportives ou non ayant fait l'objet d'une autorisation du Préfet ou de l'autorité compétente.

### III. Occupations soumises au paiement d'une redevance et tarifs :

Nature de l'occupation	Montant de la redevance	Montant de référence	Formules de revalorisation
<b>Occupations du domaine public à titre privatif</b>			
Terrain utilisé pour un aménagement avec ancrage au sol (terrasse de restaurant, local fermé à usage commercial, abri à menus, distributeur de carburant)	4,77 €/m <sup>2</sup> /an avec un forfait minimum de 150 € (l'année est indivisible)	3,1 €/m <sup>2</sup> /an	Montant de référence X (indice INSEE du coût de la construction connu au 1 <sup>er</sup> janvier de chaque année (valeur brute) / (indice INSEE du coût de la construction connu au mois de janvier 2000 soit 1080)
Terrain utilisé pour un échafaudage (échafaudage de pied, échafaudage volant en surplomb du domaine public)	1,23 €/m <sup>2</sup> /jour avec un forfait minimum de 45 €	0,8 €/m <sup>2</sup> /jour	
Terrain utilisé pour un emplacement temporaire de chantier (matériels et matériaux), plateforme, stationnement de véhicules	1,23 €/m <sup>2</sup> /jour avec un forfait minimum de 45 €	0,8 €/m <sup>2</sup> /jour	
Terrain utilisé pour dépôt de bois (stère ou grume)	0,05 €/m <sup>2</sup> /jour avec un forfait minimum de 45 €	0,03 €/m <sup>2</sup> /jour	
Canalisations ou câbles installés dans ou au-dessus du domaine public pour des intérêts privés	1,23 €/ml/an avec un forfait minimum de 45 € (l'année est indivisible)	0,8 €/ml/an	
Galerie souterraine quelle que soit sa destination	4,77 €/m <sup>2</sup> /an avec un forfait minimum de 150 € (l'année est indivisible)	3,1 €/m <sup>2</sup> /an	
Terrain utilisé pour un point de vente directe au public temporaire (camion snack, baraque, camion boutique)	Forfait minimum de 1 €/m <sup>2</sup> /jour + majoration en application de la procédure n° 13	/	/
<b>Occupations soumises à des tarifs réglementaires</b>			
Installations de télécommunication <i>Décret 2005-1676 du 27/12/2005</i>	39,28 €/km d'artère (utilisation du sol ou du sous-sol) 26,19 €/m <sup>2</sup> au sol pour autres installations/an (à l'exception de l'emprise des supports des artères qui ne sont pas assujettis) 52,38 €/km autres cas (installations aériennes)	30 €/km  20 €/m <sup>2</sup>  40 €/km	Montant de référence X (moyenne des index des 4 dernières valeurs trimestrielles Année N-1 de l'index général TP 01) x coefficient de raccordement de 6,5345 / (moyenne des index des 4 dernières valeurs trimestrielles de l'index général TP 01 année 2005 soit 522,375)
Transport et distribution d'énergie électrique <i>Décret 2002-409 du 26/03/2002</i>	(0,0457 P + 15 245) € X 1,3254 <i>P représente la population départementale totale publiée par l'INSEE</i>	/	(0,0457 P + 15 245) X taux de revalorisation* *évolution sur 12 mois de l'index ING connu au 1er janvier de l'année en cours
Transport du gaz <i>Décret 2007-606 du 25/04/2007</i>	[(0,035 € X L) + 100 €] X 5 % x 1,20  <i>L = longueur en mètres du linéaire des réseaux gaz</i>	/	Redevance N-1 X (ING N0 / ING N-1) ING N0 = dernier index connu au 1er janvier année en cours (ex : août N-1) et ING N-1 = index connu au 1er janvier de l'année N-1
Distribution du gaz <i>Décret 2007-606 du 25/04/2007</i>	(0,035 € X L) + 100 € X 1,20  <i>L = longueur en mètres du linéaire des réseaux gaz</i>	/	[(0,035 € X L) + 100] X taux de revalorisation* *évolution sur 12 mois de l'index ING connu au 1er janvier de l'année en cours

Nature de l'occupation	Montant de la redevance	Montant de référence	Formules de revalorisation
Distribution en eau et assainissement <i>Décret 2009-1686 du 30/12/2009</i>	30 €/km de réseau hors branchement 2 €/m <sup>2</sup> d'emprise au sol pour les ouvrages bâtis non linéaires, hors regards de réseaux d'assainissement	/	<i>Redevance N-1 X (ING NO / ING N-1)</i>
<b>Occupations provisoires par les chantiers de travaux sur les réseaux</b>			
Occupation provisoire pour les chantiers portant sur un réseau de transport d'électricité <i>Décret 2015-334 du 25/03/2015</i>	0,35 x LT  <i>LT = longueur en mètres, des lignes de transport d'électricité installées et remplacées sur le domaine public départemental, et mises en service au cours de l'année N-1</i>	/	/
Occupation provisoire pour les chantiers portant sur un réseau de distribution d'électricité <i>Décret 2015-334 du 25/03/2015</i>	PRD/10  <i>PRD = plafond de redevance due par le gestionnaire du réseau de distribution au titre de l'article R. 2333-105</i>	/	/
Occupation provisoire pour les chantiers portant sur un réseau de transport et distribution de gaz <i>Décret 2015-335 du 25/03/2015</i>	0,35 x L  <i>L = longueur en mètres des canalisations construites ou renouvelées sur le domaine public départemental et mises en gaz au cours de l'année N-1</i>	/	/

(\*) en fonction du montant de redevance annuelle, la Collectivité peut proposer des encaissements par trimestre.

*Le barème s'applique au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, à toutes les occupations d'intérêts privé du domaine public départemental.*

## Annexe 8 : Barème d'intervention – dommages au domaine public et autres prestations

\*\*\*\*\*

*Les tarifs ci-dessous ont été adoptés par l'Assemblée Départementale en 2018 et sont remis à jour annuellement.*

Désignation de la dépense	Unité	Heure de jour (entre 7h00 et 22h00)	Heure sup. de nuit (entre 22h00 et 7h00)	Dimanche et jours fériés (entre 7h00 et 22h00)	Montant de référence	Coefficient de revalorisation
Forfait d'intervention	1	90,00	90,00	90,00	/	/
<b>Main d'œuvre</b>						
Personnel d'encadrement	1 h	22,86	45,71	38,09	22,72	Valeur du point au 1 <sup>er</sup> janvier de chaque année.
Technicien	1 h	26,18	52,35	43,63	26,02	
Personnel d'exploitation	1h	20,67	41,35	34,46	20,55	
Expert (chef STA)	1 h	43,97			43,71	
<b>Véhicules</b>						
Véhicules de liaison	1 h	9,09	9,09	9,09	8,50	Tarif kilométrique revu en lien avec le barème kilométrique des services fiscaux.  Tarif horaire revu par rapport à l'indice TRTP connu au 1 <sup>er</sup> janvier de chaque année sur le montant de référence.
	Km	0,32	0,32	0,32	/	
Fourgonnette	1 h	9,62	9,62	9,62	9,00	
	Km	0,32	0,32	0,32	/	
Fourgon	1 h	14,97	14,97	14,97	14,00	
	Km	0,42	0,42	0,42	/	
Camion jusqu'à 16t	1 h	40,80	40,80	40,80	38,16	
	Km	0,62	0,62	0,62	/	
Camion 16t et plus	1 h	48,11	48,11	48,11	45,00	
	Km	0,73	0,73	0,73	/	
Tracto-pelle	1 h	42,76	42,76	42,76	40,00	
	Km	0,73	0,73	0,73	/	
Tracteur et ses accessoires	1 h	37,42	37,42	37,42	35,00	
	Km	0,73	0,73	0,73	/	
Compresseur	1 h	5,35	5,35	5,35	5,00	
Absorbant	1 litre	1,00	1,00	1,00	/	Moyenne des factures payées l'année N-1 par les 5 STA.
Ouverture de balises et glissières (passage convois exceptionnels) – RD 673	1	245,87	245,87	245,87	230,00	Indice TRTP connu au 1 <sup>er</sup> janvier de chaque année sur la base de l'année 2010.

*Le samedi est considéré comme un jour de semaine (l'heure de 7h00 à 22h00 est égale au tarif de jour, et on pratique + 100 % entre 22h00 et 7h00).*

*Le nombre d'heures compté pour un véhicule s'entend temps d'immobilisation compris (par exemple, si 20 mn pour aller sur les lieux et 2 heures d'immobilisation, on facture 20 mn pour l'aller + 20 mn pour le retour + 2 heures d'immobilisation, soit 2h40 d'utilisation du véhicule).*

## Procédure 1 : Modalités pour entreprendre des travaux

### I) PERMIS DE STATIONNER

Cette autorisation est demandée pour l'occupation du domaine sans ancrage, par exemple : dépôt de bois, dépôt de matériaux, échafaudage...

Si le projet est :


- en agglomération ⇒ demande auprès de la mairie,
- hors agglomération ⇒ demande auprès de la Direction des routes et infrastructures du Département (Service territorial d'aménagement - STA), comme expliqué dans la procédure suivante :

**L'occupant** écrit à Monsieur le Président du Conseil départemental à l'adresse du STA afin de demander **1 mois** avant toute occupation une autorisation et si nécessaire 15 jours avant un arrêté de circulation.

*Document type sur le site [www.saoneetloire71.fr](http://www.saoneetloire71.fr) » rubrique Se déplacer / Routes et infrastructures / Formulaire de demande de permis de stationnement*

Instruction si dossier complet puis envoi d'un arrêté au demandeur.

**5 jours calendaires avant l'occupation effective** l'occupant informe le STA (par un fax ou un mail) de la date exacte d'intervention.

 Une occupation illicite du domaine public peut être sanctionnée par une amende de 5<sup>ème</sup> classe (1 500 à 3 000 €), conformément à l'article R116-2 du Code de la voirie routière.

*Le chantier pourra être contrôlé par les agents départementaux.*

### II) ACCORD TECHNIQUE

Préalablement à tous travaux d'entretien sur le domaine public routier départemental ou en limite de celui-ci, sur un ouvrage existant ayant fait l'objet d'une autorisation préalable, ce document doit être transmis par les concessionnaires, exploitants de réseaux.

La demande d'accord technique est faite par l'intervenant comme suit :

L'intervenant écrit au STA  
**1 mois avant tous travaux d'entretien**  
pour solliciter un accord technique  
(à l'exception des travaux urgents –  
régularisation dans les 72 H)

Instruction si dossier complet puis  
envoi de la lettre d'accord  
technique valable un an.

### III) PERMISSION DE VOIRIE ou ACCORD DE VOIRIE

Ce document est demandé pour une occupation du domaine avec ancrage, par exemple : implantation d'un ralentisseur, aménagement d'un carrefour giratoire, création de trottoirs, tranchées, réseaux ...

Que le projet soit situé en agglomération ou hors agglomération, l'occupant fait sa demande auprès de la Direction des routes et infrastructures du Département (Service territorial d'aménagement).

Il est judicieux que le Maître d'Ouvrage (MO) demande une permission de voirie au Département lors de sa programmation de travaux, afin d'avoir des éléments techniques à fournir aux entreprises avant la consultation.

**Le MO** écrit au STA afin de demander **1 mois** avant toute occupation une autorisation et si nécessaire 15 jours avant un arrêté de circulation

Document type sur le site « [www.saoneetloire71.fr](http://www.saoneetloire71.fr) », rubrique *Se déplacer / Routes et infrastructures / Permission de voirie / Formulaire de demande de permission de voirie ou Formulaire de demande accord de voirie.*

Pièces à joindre à la demande :

- Description des travaux.
- Plan de situation (repérage des travaux par rapport à un point connu).
- Plan d'exécution à l'échelle au 1/500 et, le cas échéant, les ouvrages, à une plus grande échelle.
- Calendrier prévisionnel de réalisation.
- Note sur les contraintes prévisibles liées à la sécurité et à la pérennité de la circulation.
- Modalités de remblaiement ou de reconstitution des ouvrages.
- Avis du Maire si le projet est situé en agglomération.



Instruction si dossier complet puis envoi d'un arrêté accompagné d'une attestation de conformité au MO par le STA.



Le MO transmet la permission de voirie à l'entreprise qu'il a missionnée.



**5 jours calendaires avant le commencement des travaux :**  
l'entreprise informe, dans des délais raisonnables, le STA (par un fax ou un mail) de la date exacte d'intervention.

Réalisation des travaux.

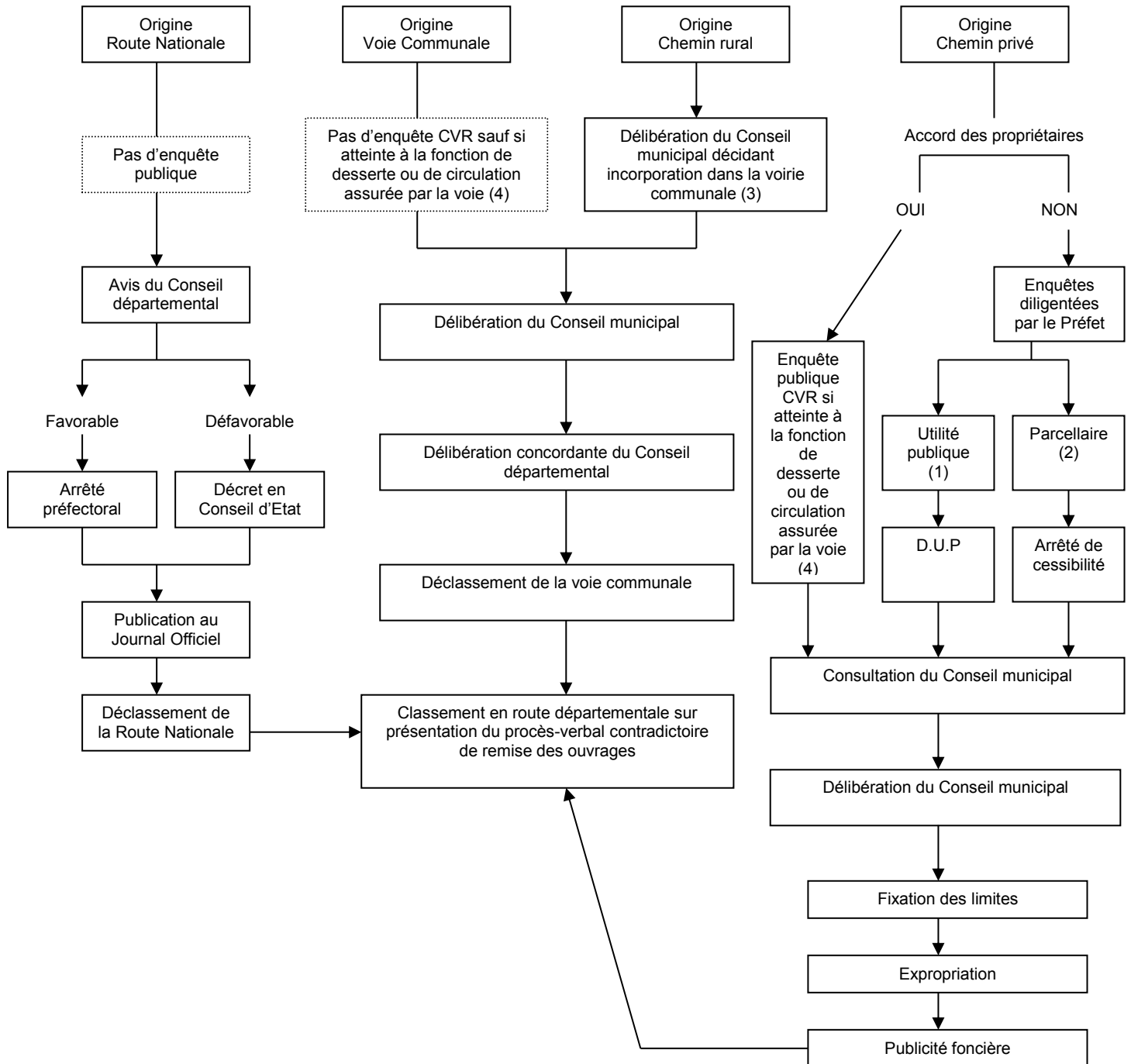
A la fin des travaux, retour au STA, par le MO, de l'attestation de conformité (engagement du respect des prescriptions édictées dans la permission de voirie).  
**NB : le délai de parfait achèvement court à partir de la date de l'attestation de conformité.**

Si contrôle conforme  
→ dossier classé.

Si contrôle NON conforme → rédaction d'un procès-verbal de contravention et reprise du chantier par le MO.

Contrôle réalisé par les services départementaux.

## Procédure 2 : Classement d'une route départementale



### Légende :

*D.U.P : Déclaration d'Utilité Publique*

*P.C.D. : Président du Département*

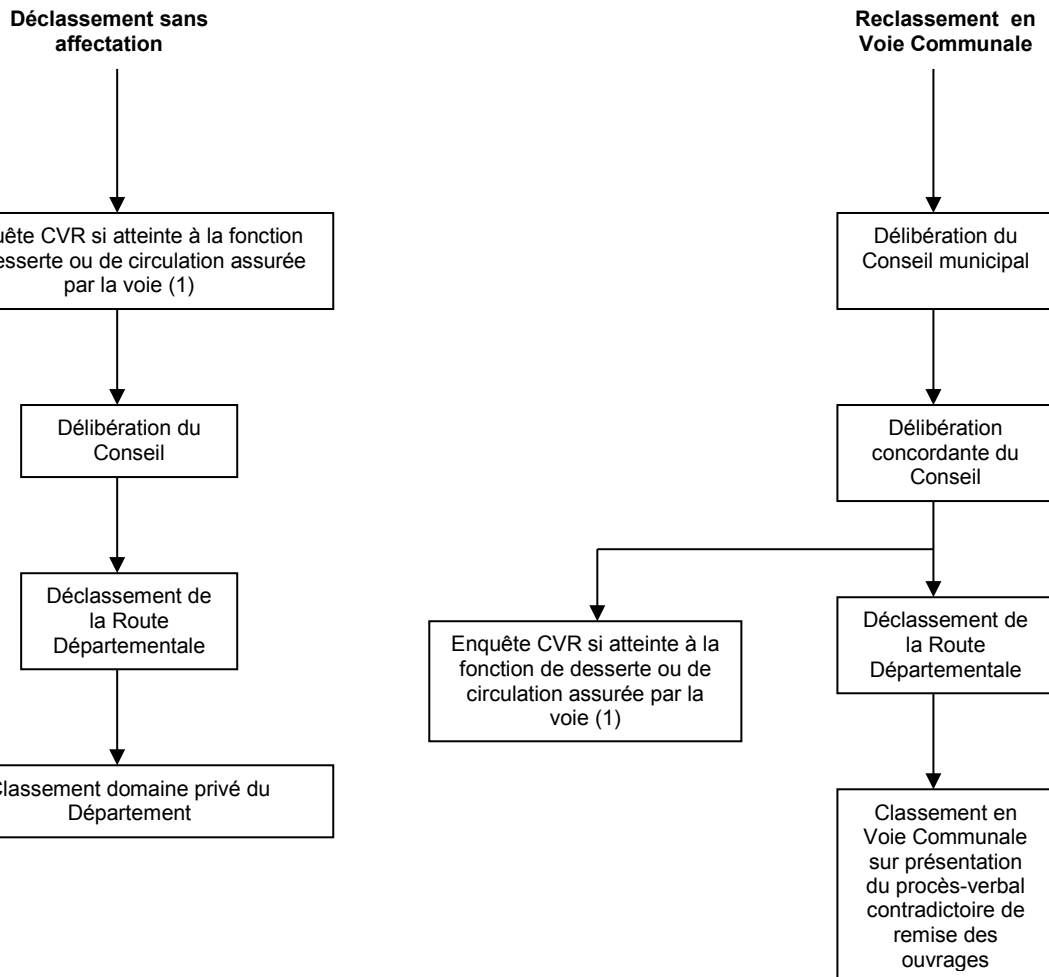
*(1) Art. R.11-14-1 à R.11-14-15 du Code de l'expropriation*

*(2) Art. R.11-19 à R.11-28 du Code de l'expropriation*

*(3) Art. L 161-6 et R 161-1 du Code de la Voirie Routière*

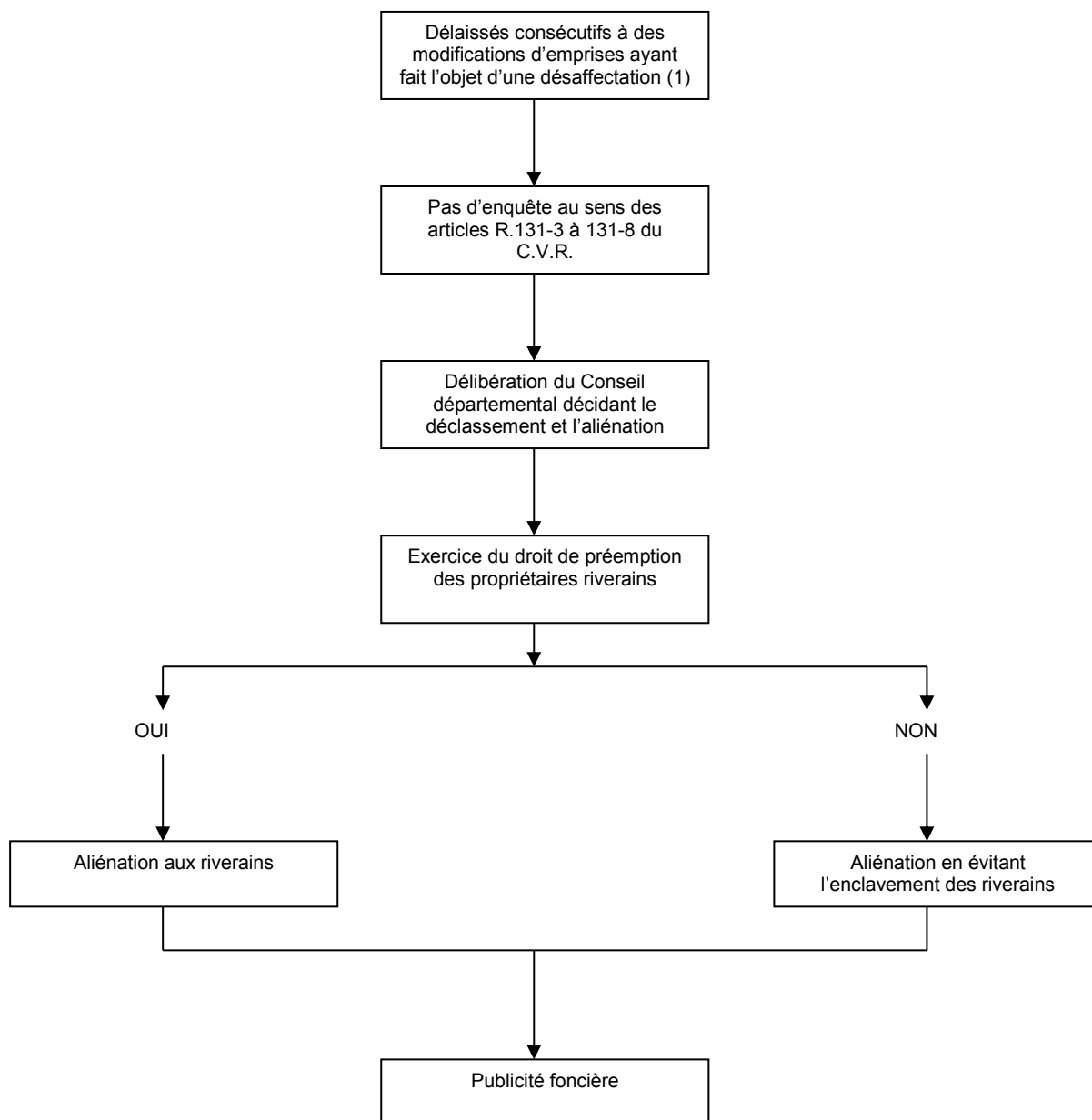
*(4) Art. R 131-3 à R 131-8 du Code de la Voirie Routière*

## Procédure 3 : Déclassement d'une route départementale



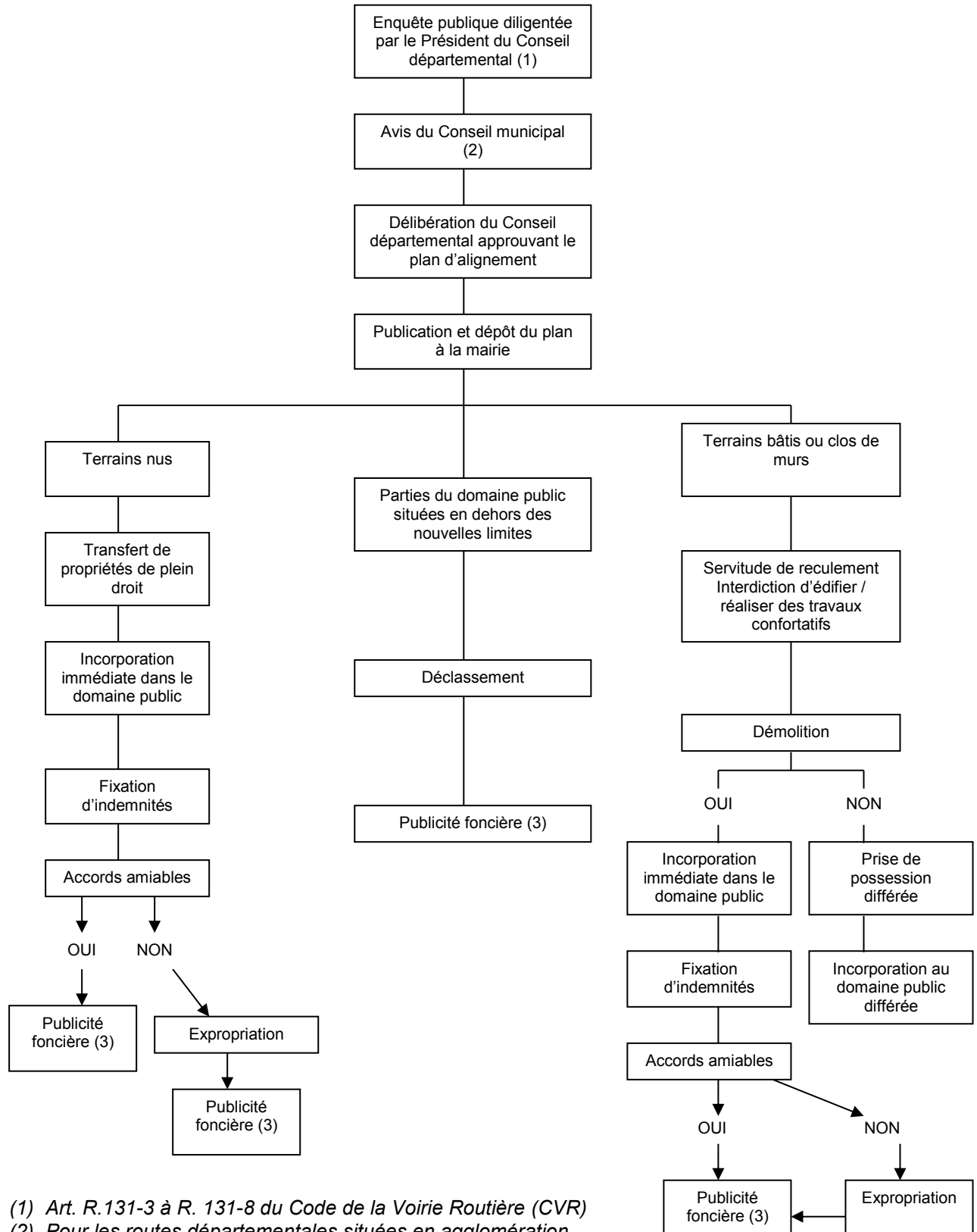
(5) Art. R.131-3 à R.131-8 du Code de la Voirie Routière  
 C.V.R. : Code de la Voirie Routière  
 P.C.D. : Président du Département

## Procédure 4 : Aliénation d'une route départementale



(1) CE 29-13-1901 affaire ROUMY  
CE 27-09-1989 affaire MOUSSIAN

## Procédure 5 : Plan d'alignement d'une route départementale



- (1) Art. R.131-3 à R. 131-8 du Code de la Voirie Routière (CVR)  
 (2) Pour les routes départementales situées en agglomération  
 (3) Lors du transfert de propriété

## Procédure 6 : Conditions de visibilité relatives à la création / modification / aménagement d'un accès

### 1. Domaine d'emploi :

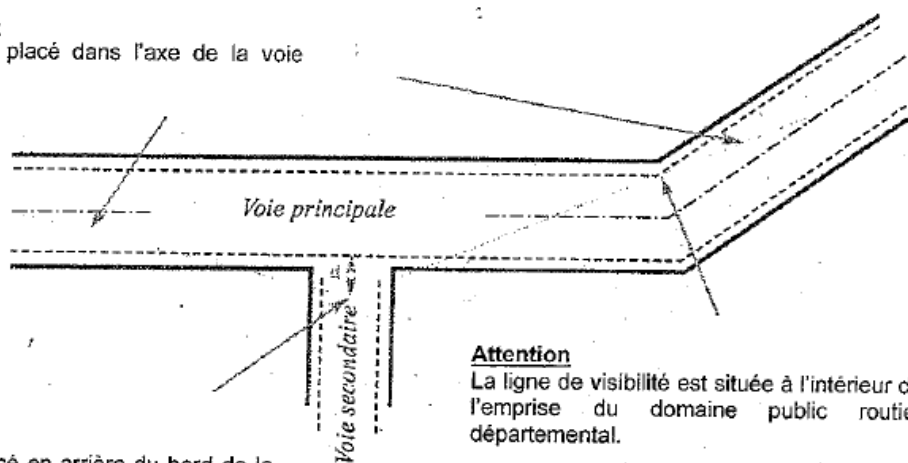
Ces conditions concernent la création de tout accès sur le domaine public routier départemental, qu'il découle d'une procédure d'urbanisme ou non, excepté les parcelles à vocation agricole non bâties.

Dans chaque situation, l'accès sera toujours, le cas échéant, créé sur la voie publique la moins circulée.

### 2. Conditions de la mesure :

**Point observé**

Hauteur 1 m, placé dans l'axe de la voie concernée.



**Oeil observateur**

Hauteur 1 m, placé en arrière du bord de la chaussée principale à une distance (d) de :

- 4 m pour les voies importantes.
- 2.50 m pour les autres voies.

**Attention**

La ligne de visibilité est située à l'intérieur de l'emprise du domaine public routier départemental.

### 3. Conditions de visibilité :

L'usager de la route non prioritaire ou de l'accès doit disposer du temps nécessaire pour s'informer de la présence d'un autre usager sur la route prioritaire, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser sa manœuvre de traversée, avant qu'un véhicule prioritaire initialement masqué ne survienne.

Il est nécessaire pour cela qu'il voie à une distance correspondant à 8 secondes (de préférence, sinon 6 secondes constituent un minimum impératif) à la vitesse V85 pratiquée sur la route principale.

### 4. Tableau récapitulatif des vitesses et des distances de visibilité :

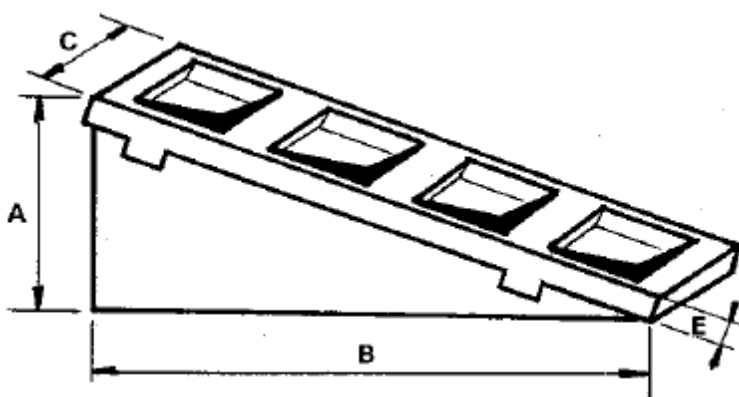
Vitesse	Distance minimum de visibilité	Distance normale de visibilité
30 km/h	50 mètres	66 mètres
50 km/h	85 mètres	111 mètres
70 km/h	116 mètres	155 mètres
90 km/h	150 mètres	200 mètres

## Procédure 7 : Caractéristiques des buses, aqueducs et organes techniques

### 1. Généralités :

Les têtes d'aqueduc de sécurité préfabriquées sont destinées à diminuer le caractère agressif et dangereux présenté pour les véhicules par les extrémités d'aqueducs longitudinaux placés dans les fossés sur l'ensemble du réseau routier.

Suivant la configuration des lieux, la tête d'aqueduc peut avoir les caractéristiques suivantes :



Diamètre (mm)	A (mm)	B (mm)	C (mm)	E (mm)	Poids (kg)
300 / 400	620	1 800	540	80	290
500	780	2 340	680	90	600
600	910	2 750	800	100	870
800	1 150	3 450	1 050	125	1 800

### 2. Classes de résistance des tuyaux :

Les tuyaux PVC et PEHD doivent être de classe CR8 au minimum.

### 3. Prescriptions :

- Un accès est toujours raccordé au bord de la chaussée sans creux ni saillie.
- L'aqueduc sur fossé est construit avec des tuyaux de béton armé (135 A) ou PEHD ou PVC dont le diamètre est défini dans la permission de voirie délivrée par les services techniques du Département.
- Le fil d'eau des tuyaux respecte la pente du fossé existant et n'entrave pas le libre écoulement.

### 1. Conditions d'autorisation du rejet :

- **Vérification du projet, puis des travaux, par le Service Public d'Assainissement Non Collectif (SPANC), et obtention pour ces deux contrôles d'un avis favorable du SPANC.**

Le Projet doit préciser le dispositif d'assainissement qui sera choisi en concordance avec la réglementation en vigueur et démontre qu'aucune autre solution d'évacuation n'est envisageable (*arrêté du 7 septembre 2009 modifié fixant les prescriptions techniques applicables aux systèmes d'assainissement non collectif*).

Pour ce faire, le propriétaire s'engage à avertir le SPANC et devra se conformer aux dispositions du règlement du service public d'assainissement non collectif.

- **Sortie accessible et possibilité de prélèvement** : afin de protéger le tuyau de rejet lors de l'entretien du fossé, une protection en béton sera mise en place. Le prélèvement doit être possible soit en sortie au fossé (chute d'eau) soit au niveau du regard de collecte de l'installation.
- **Entretien de l'installation** : le propriétaire de la future installation d'ANC veillera au bon entretien de son dispositif d'assainissement non collectif, et assurera notamment les vidanges régulières des prétraitements par une entreprise agréée par le Préfet (*art. L1331-1-1 du code de la santé publique*) et la maintenance électromécanique nécessaire (*Voire Guide Technique pour les filières agréées*).
- **Recours** : En cas de pollution ou de nuisance dans le fossé due au rejet des eaux de l'ANC, le Département exigera du propriétaire de l'ANC de faire cesser l'infraction. Il pourra aller jusqu'au retrait de l'autorisation de rejet suivi de l'obturation du tuyau de rejet.

Le Département pourra ainsi exiger une analyse en sortie de traitement, de la DBO5 et des MES, à la charge du propriétaire de l'ANC.

En cas de détérioration des caractéristiques des eaux rejetées, le Maire grâce à son pouvoir de police, assurera la salubrité publique et fera cesser les pollutions de toutes natures (*article L2212-2 du CGCT*).

***L'autorisation n'est délivrée qu'à titre précaire et révoquant, elle peut donc être remise en cause dès l'apparition de la moindre pollution.***

### 2. Constitution du dossier :

La demande d'autorisation se fait auprès du propriétaire de l'exutoire ou de son gestionnaire.

Pour les demandes de rejet en fossé :

- Rejet dans un fossé communal : demande à adresser à la mairie.
- Rejet dans un fossé départemental : demande à adresser au Département, au Service Territorial d'Aménagement (STA) du secteur concerné.
- Une copie du zonage d'assainissement de la commune du secteur concerné.
- Le dossier du SPANC avec avis motivé.

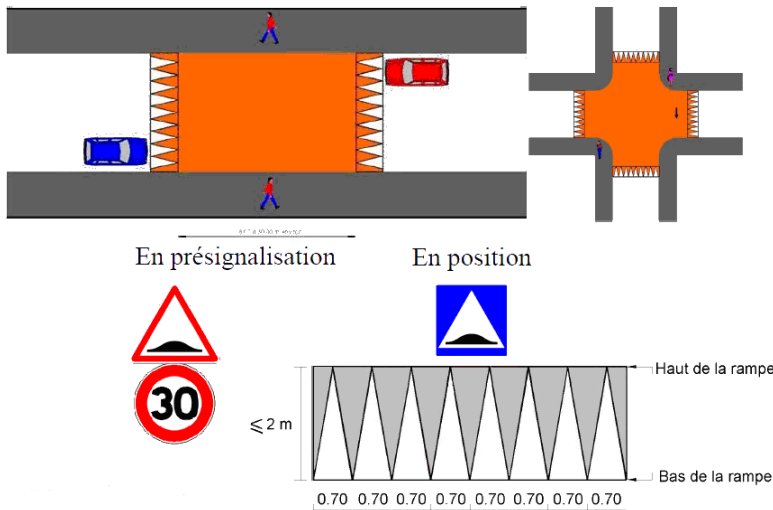
### 3. Dispositifs de traitement réglementaires :

La liste régulièrement mise à jour est consultable sur les sites internet suivants :

- <http://www.assainissement-non-collectif.developpement-durable.gouv.fr>
- <http://www.saoneetloire71.fr/preserver/eau-et-assainissement/assainissement-non-collectif>

## PLATEAUX TRAVERSANTS

### Dispositions signalétiques



Possibilité d'utiliser un autre marquage dans le cas d'une rampe claire



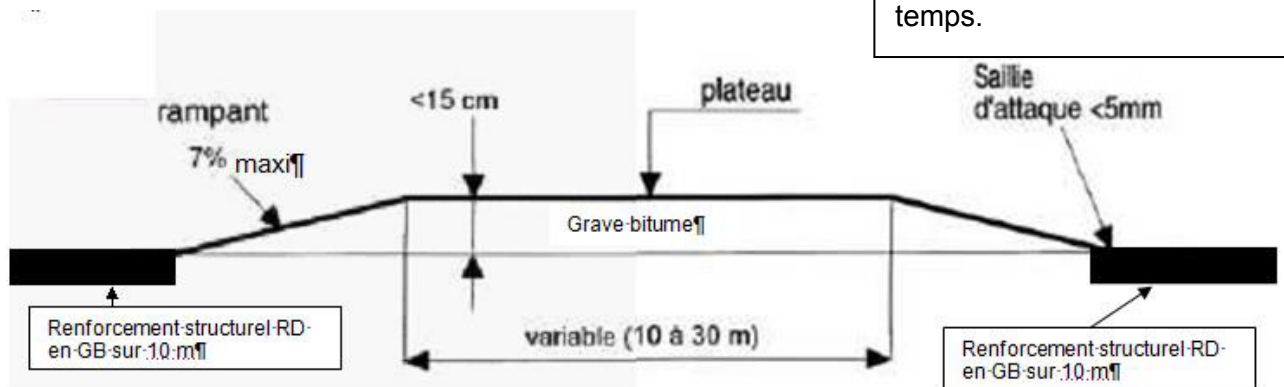
Sources : CERTU / CEREMA

### Dispositions constructives

- hauteur limitée à 15 cm ; longueur de rampe limitée à 2m maxi
- longueur minimale 10 m ; maximale 30 m
- rampes perpendiculaires à la chaussée
- cassures des rampes franches et non arrondies
- pente des rampes comprises entre 5% et 10% avec limite à 7% si ligne régulière de transport en commun (TC) à trafic significatif de bus
- coefficient d'adhérence minimum exigé (SRT  $\geq 0,45$ )
- angle d'attaque  $\leq 5$  mm
- bonne perception exigée à 25m
- parfaite cohésion du plateau
- tenue garantie dans le temps

Les spécifications et la mise en œuvre des matériaux bitumineux constituant le plateau surélevé devront être conformes aux normes EN 13108-1 et NF P 98-150-1.

Ils devront adoptés le profil type en long ci-dessous avec des bordures et des caniveaux en pied et haut de rampe pour limiter les dégradations dans le temps.

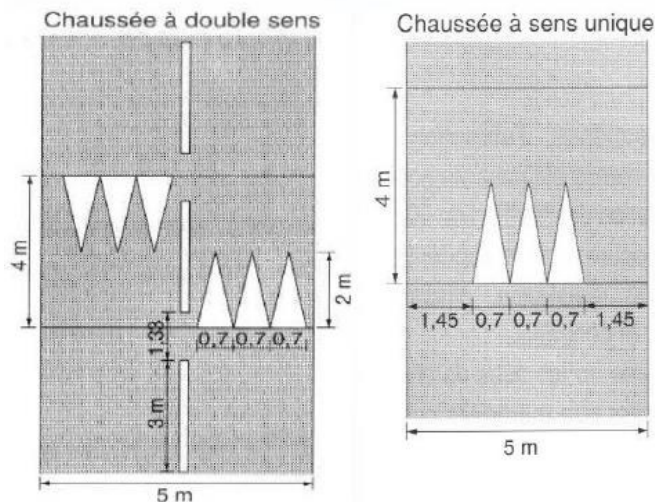
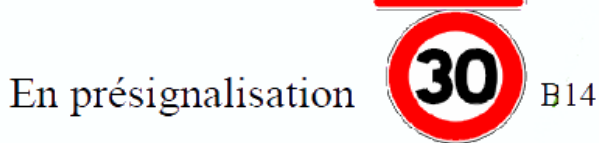


Source : Direction des routes et des infrastructures

# RALENTISSEURS

## Ralentisseurs de type dos d'âne

### Dispositions signalétiques



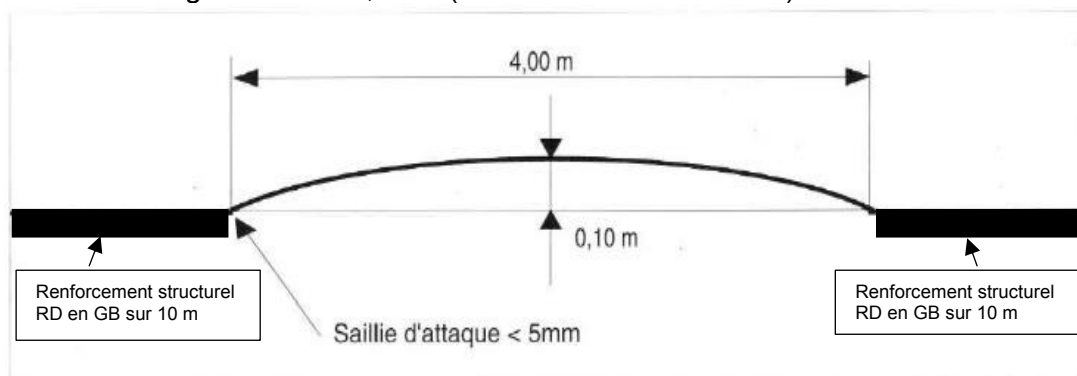
Sources : CERTU / CEREMA

### Dispositions constructives

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

Ses dimensions sont :

- hauteur  $10 \text{ cm} \pm 1 \text{ cm}$  (tolérance de construction)
- longueur  $4 \text{ m} \pm 0,20 \text{ m}$  (tolérance de construction)



Source : Direction des routes et des infrastructures

## Ralentisseurs de type trapézoïdal

### Dispositions signalétiques

En présignalisation  
10 m à 50 m



A13b



M9d



B14

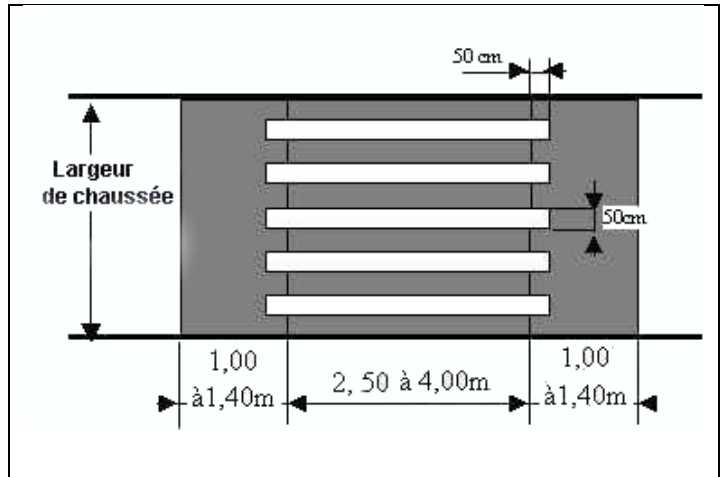
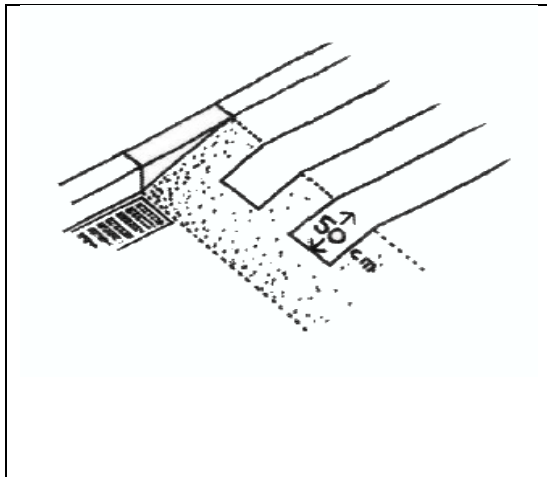
En position



C20a



M9d

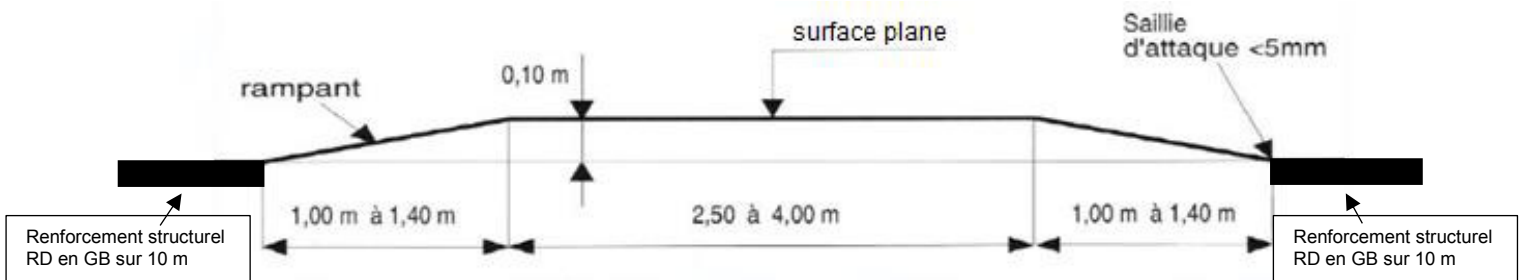


### Marquages des passages pour piéton

Sources : CERTU / CEREMA

### Dispositions constructives

Le profil en long du ralentisseur comporte une surface plane surélevée et deux parties en pente, dénommées rampants. Il est de forme trapézoïdale.



Source : Direction des routes et des infrastructures

### 1 – Généralités :

En milieu urbain, on distingue trois types de chicanes :

- Celles qui sont implantées en entrée d'agglomération, qui exigent une visibilité et une lisibilité renforcée.



- Celles qui sont dans le milieu urbain plus dense limité à 50 km/h.



- Celles qui sont situées dans une zone de circulation apaisée.



Pour chacune d'entre elles, il conviendra de prendre des mesures adaptées et différenciées.

On distingue également deux formes de chicanes :

- Avec îlot central, généralement le mieux adapté en entrée d'agglomération.



- Sans îlot central, que l'on trouve plus fréquemment en milieu urbain dense.



Sur les voiries de desserte, le stationnement peut donner à lui seul l'opportunité de créer l'effet chicane.

Issue d'une analyse globale et préalable du site, la chicane trouve son efficacité à la fois dans une implantation judicieuse et dans un aménagement pertinent en lien avec son environnement. La chicane ne doit ainsi pas s'imposer à son environnement, mais plutôt en tirer profit.

L'aménagement d'une chicane est conditionné par la prise en compte de tous les usagers. Il est indispensable que la modification de l'assiette de la chaussée ne nuise pas aux piétons sur le trottoir. Il est également indispensable de prendre en compte les deux-roues motorisés, qui sont des usagers particulièrement vulnérables, et pour lesquels la visibilité, la lisibilité et l'état de la chaussée sont essentiels.

Enfin, il convient de bien dimensionner ces aménagements pour permettre le passage de tous les véhicules automobiles, poids-lourds et bus notamment, mais également pour que la viabilité hivernale puisse être assurée.

## **2 - Les chicanes avec îlot :**

Selon la configuration initiale du site, plusieurs formes de chicanes sont envisageables. La forme ne doit pas s'imposer au site environnant, mais plutôt en découler, de façon à valoriser l'insertion de la chicane dans son environnement.

Parmi celles-ci, les chicanes à îlot ou terre-plein central sont particulièrement adaptées au traitement des entrées d'agglomération par la contrainte qu'elles apportent. Cette contrainte se caractérise par une déviation de la trajectoire et une contrainte aux limites par des bordures aux points d'inflexions et aux abords.

Elles peuvent toutefois être mises en œuvre dans d'autres circonstances.

### *Références*

La chicane avec îlot est un dispositif non réglementé et non normé. À ce jour, il n'existe pas de réglementation spécifique aux chicanes. Cependant, l'aménagement doit être réalisé selon les règles de conception de toute voirie urbaine, notamment la réglementation de l'accessibilité à la voirie des personnes handicapées et à mobilité réduite, les codes de la route, de la voirie routière et de l'environnement, l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et le guide des chicanes et des écluses du Certu.

### *Domaine d'utilisation*

Le domaine d'utilisation des chicanes est limité aux agglomérations au sens du Code de la route.

Le choix d'un type d'aménagement et de son dimensionnement dépend pour partie des vitesses d'approche des véhicules. La conception de la chicane doit donc être adaptée au contexte rencontré, et être en cohérence avec l'urbanité des lieux, la vie locale et ses activités.



Il existe ainsi une multitude d'opportunités pour une implantation judicieuse : stationnement en alternat, débouché d'un accès ou d'une voie secondaire, élargissement ponctuel de l'emprise, place, écoles, rétrécissement ponctuel, arrêt de bus ... Par exemple, l'utilisation d'une intersection pour placer une chicane avec îlot central peut permettre d'assurer aussi le traitement des mouvements tournants.

Son principal intérêt :

- Écrêter les vitesses à une valeur donnée par la modulation de la contrainte géométrique.
- Rompre l'alignement de la chaussée.
- Ajouter ou renforcer d'autres fonctions du lieu.

Ses qualités particulières :

- Permet la modération des vitesses (influence forte sur les usagers rapides).
- Permet la mise en valeur des entrées d'agglomération et de marquer la transition entre la rase campagne et l'agglomération.
- Permet de limiter les nuisances sonores.
- Permet de traiter le fonctionnement d'un accès ou d'une intersection.
- Offre une bonne perception (visibilité et lisibilité)

Ses inconvénients :

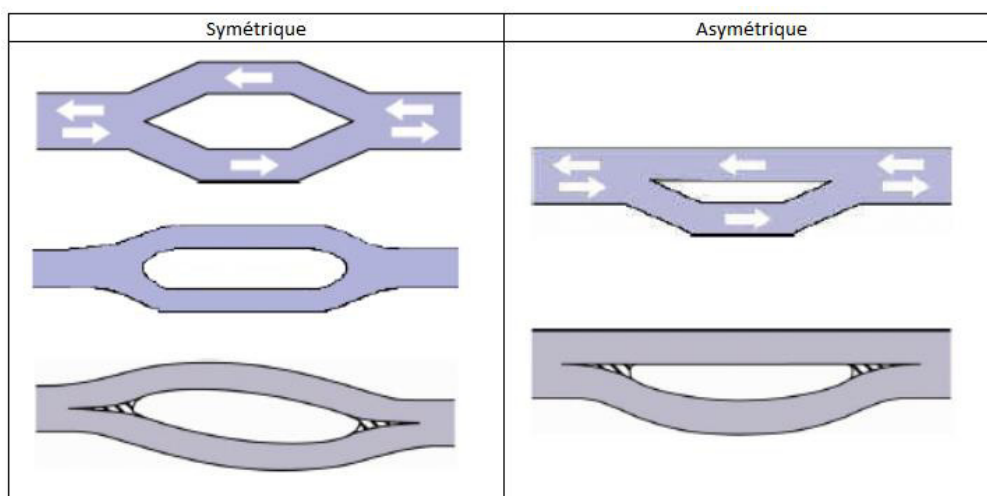
- Elle est consommatrice d'espace (emprise) et nécessite souvent une acquisition foncière.
- Elle présente une efficacité relative sur les deux-roues motorisés.
- Elle peut inciter à éviter la contrainte en passant à contre-sens dans le cas de chicane asymétrique. Par ailleurs, elle est inefficace dans le sens non contraint.
- Elle peut présenter un danger pour les cycles (nécessité d'une voie d'évitement si le trafic cycliste est important).

### Caractéristiques

Les caractéristiques géométriques doivent être adaptées à la configuration des lieux. Afin d'être efficace, la chicane doit générer une contrainte de conduite sans pour autant constituer un danger. Cette contrainte se caractérise par une déviation de la trajectoire et un effet de paroi au niveau de certains points de celle-ci. Elle dépend de la pente et de l'amplitude du déport géométrique, des types de bordures, de la largeur de la voie, et de la longueur de la chicane.

La difficulté consiste principalement à trouver une géométrie contraignante pour un véhicule, sachant que l'emprise disponible est souvent limitée à la plate-forme de la voie.

Les différentes formes de chicanes avec îlot sont les suivantes :



Par ailleurs, il convient de veiller aux éléments suivants :

- Déport géométrique et pente de ce déport.
- Alignement entre deux déports.
- Pente de déport en entrée et en sortie.
- Largeur de voie d'entrée de la chicane.
- Largeur de la voie au niveau du déport de la chicane.
- Perception de l'aménagement (visibilité et lisibilité).
- Prise en compte des cycles insérés dans le flux routier.

### Critères d'implantation

L'implantation de chicane(s) est inadaptée dans les cas suivants :

- Dans une courbe à faible rayon ou en sommet de côte.
- Directement après un sommet de côte.
- Distance de visibilité inférieure à la distance d'arrêt sur chaussée humide, avec un temps de réaction de 2 s côté extérieur de l'agglomération et de 1 s côté intérieur (ou en) de l'agglomération.
- En cas d'emprise insuffisante conduisant à un dimensionnement minimaliste.

Le respect des distances de visibilité est impératif, comme suit :

Implantation de la chicane	Distance de visibilité minimum à partir d'un point d'observation en amont de la chicane
Entrée d'agglomération (à l'intérieur de l'agglomération dans les 50 m après le panneau d'entrée d'agglomération)	- V=90 km/h hors agglomération : 130m si chicane en alignement droit, 150m si chicane en courbe. - V=70 km/h hors agglomération : 85m si chicane en alignement droit, 95m si chicane en courbe
Au cœur de l'agglomération sur une voie à 50 km/h	- V=50 km/h : 45m - V=70 km/h (cas particulier) : 85m
Dans une zone 30	20 m
Dans une zone de rencontre	15 m

Selon la configuration de l'éclairage de la voirie urbaine, deux cas sont envisageables :

- Si la voie n'est pas éclairée en amont et en aval, il n'est pas conseillé d'éclairer l'aménagement. Toutefois, une attention particulière doit être apportée à la perception des éléments de l'aménagement.
- Si la voie est déjà éclairée, il convient d'éclairer également l'aménagement, selon les mêmes performances lumineuses.

### En Saône-et-Loire, les restrictions d'implantation sur le réseau routier départemental sont les suivantes :

		Type de réseau →	Niveau 1 (structurant)	Niveau 2 (complémentaire)	Niveau 3 (desserte locale)
			Recommandé	Recommandé	Recommandé
Chicanes	avec îlot	symétrique	Recommandé	Recommandé	Recommandé
		asymétrique	Déconseillé	Possible	Possible

*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*

Par ailleurs :

- elles ne peuvent pas être implantées en sommet de côte, ou directement après un sommet de côte.
- côté rase campagne, le traitement des îlots et des bordures ne doit pas présenter un caractère agressif.
- obligation d'implantation d'une balise J5 de gamme normale pour les chicanes avec îlot implantées en entrée d'agglomération.

## Signalisation

La chicane en agglomération ne bénéficie pas réglementairement de signalisation verticale spécifique. L'implantation d'une balise J5 ou d'un panneau B21a1 en tête d'îlot est possible et peut contribuer à une meilleure perception de la chicane, en particulier en l'absence d'éléments verticaux et décoratifs.

Si une balise J5 est implantée, elle est obligatoirement précédée d'une ligne continue.



Balise J5



Panneau B21a1

Le marquage de rive au sol dans la chicane n'est pas indispensable.

### 3 - Les chicanes sans îlot :

Selon la configuration initiale du site, plusieurs formes de chicanes sont envisageables. La forme ne doit pas s'imposer au site environnant, mais plutôt en découler, de façon à valoriser l'insertion de la chicane dans son environnement.

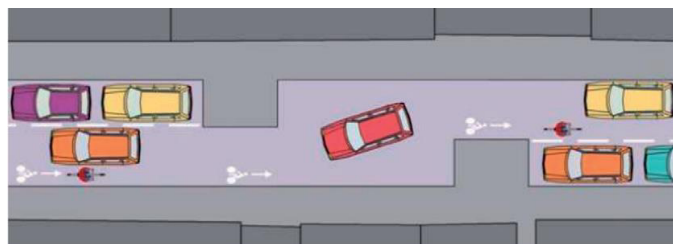
Parmi celles-ci, les chicanes sans îlot sont plus particulièrement adaptées pour des vitesses d'approche de l'ordre de 50 km/h. Elles sont ainsi moins conseillées en entrée d'agglomération. Comme les chicanes avec îlot, la contrainte apportée se caractérise par une déviation de la trajectoire et une contrainte aux limites par des bordures aux points d'inflexions et aux abords.

#### Références

La chicane sans îlot est un dispositif non réglementé et non normé. À ce jour, il n'existe pas de réglementation spécifique aux chicanes. Cependant, l'aménagement doit être réalisé selon les règles de conception de toute voirie urbaine, notamment la réglementation de l'accessibilité à la voirie des personnes handicapées et à mobilité réduite, les codes de la route, de la voirie routière et de l'environnement, l'instruction interministérielle sur la signalisation routière...

#### Domaine d'utilisation

Le domaine d'utilisation des chicanes est limité aux agglomérations au sens du Code de la route. Le choix d'un type d'aménagement et de son dimensionnement dépend pour partie des vitesses d'approche des véhicules. La conception de la chicane doit donc être adaptée au contexte rencontré, et être en cohérence avec l'urbanité des lieux, avec la vie locale et ses activités. Il existe ainsi une multitude d'opportunités pour une implantation judicieuse : stationnement en alternat, débouché d'un accès ou d'une voie secondaire, élargissement ponctuel de l'emprise, place, écoles, rétrécissement ponctuel, arrêt de bus... Par exemple, l'implantation de stationnement longitudinal d'un côté puis de l'autre de la chaussée crée un effet de chicane.



Son principal intérêt :

- Ecrêter les vitesses à une valeur donnée par la modulation de la contrainte géométrique,
- Rompre l'alignement de la chaussée,
- Ajouter ou renforcer d'autres fonctions du lieu.

Ses qualités particulières :

- Elle permet de maintenir des vitesses modérées,
- Elle permet la mise en valeur de l'agglomération,
- Elle permet d'éviter les nuisances sonores.

Ses inconvénients :

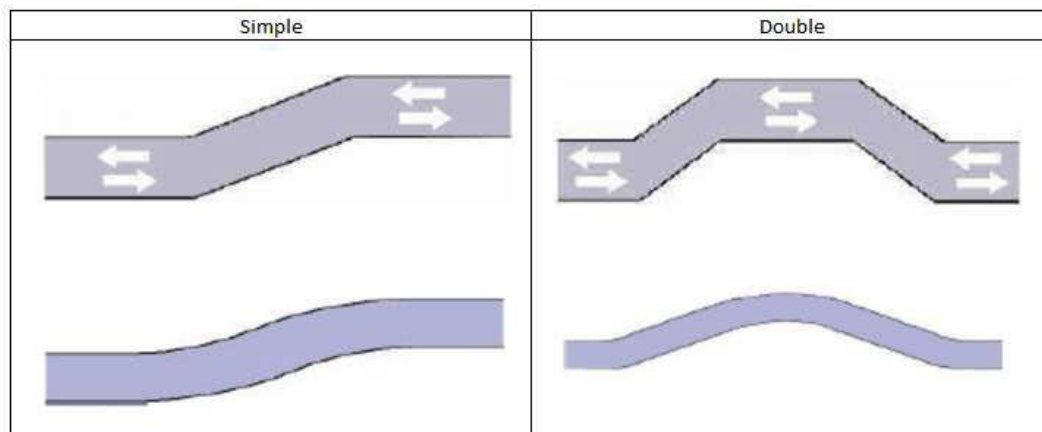
- Elle présente une efficacité relative sur les deux-roues motorisés,
- Déport moins lisible du fait de l'absence de séparation marquée des flux,
- Tentation d'éviter la contrainte en « coupant » la trajectoire (déport sur la voie opposée).

### Caractéristiques

Les caractéristiques géométriques doivent être adaptées à la configuration des lieux. Afin d'être efficace, la chicane doit générer une contrainte de conduite sans pour autant constituer un danger. Cette contrainte se caractérise par une déviation de la trajectoire et un effet de paroi au niveau de certains points de la trajectoire. Elle dépend de la pente et de l'amplitude du déport géométrique, des types de bordures, de la largeur de la voie, et de la longueur de la chicane.

La difficulté consiste principalement à trouver une géométrie contraignante pour un véhicule, sachant que l'emprise disponible est souvent limitée à la plate-forme de la voie.

Les différentes formes de chicanes sans îlot sont les suivantes :



Par ailleurs, il convient de veiller aux éléments suivants :

- Déport géométrique et pente de ce déport.
- Alignement entre deux déports.
- Pente de déport en entrée et en sortie.
- Largeur de voie d'entrée de la chicane.
- Largeur de la voie au niveau du déport de la chicane.
- Perception de l'aménagement (visibilité et lisibilité).
- Prise en compte des cycles insérés dans le flux routier.

## Critères d'implantation

L'implantation de chicane(s) est inadaptée dans les cas suivants :

- Dans une courbe à faible rayon ou en sommet de côte.
- Directement après un sommet de côte.
- Distance de visibilité inférieure à la distance d'arrêt sur chaussée humide, avec un temps de réaction de 2 s côté extérieur de l'agglomération et de 1 s côté intérieur (ou en) de l'agglomération.
- En cas d'emprise insuffisante conduisant à un dimensionnement minimaliste.

Le respect des distances de visibilité est impératif, comme suit :

Implantation de la chicane	Distance de visibilité minimum à partir d'un point d'observation en amont de la chicane
Entrée d'agglomération (à l'intérieur de l'agglomération dans les 50 m après le panneau d'entrée d'agglomération)	- V=90 km/h hors agglomération : 130m si chicane en alignement droit, 150m si chicane en courbe. - V=70 km/h hors agglomération : 85m si chicane en alignement droit, 95m si chicane en courbe
Au cœur de l'agglomération sur une voie à 50 km/h	- V=50 km/h : 45m - V=70 km/h (cas particulier) : 85m
Dans une zone 30	20 m
Dans une zone de rencontre	15 m

Selon la configuration de l'éclairage de la voirie urbaine, deux cas sont envisageables :

- Si la voie n'est pas éclairée en amont et en aval, il n'est pas conseillé d'éclairer l'aménagement. Toutefois, une attention particulière doit être apportée à la perception des éléments de l'aménagement.
- Si la voie est déjà éclairée, il convient d'éclairer également l'aménagement, selon les mêmes performances lumineuses.

		Type de réseau →	S (carburant)	E (économique)	L (dessert locale)
Chicanes	Sans îlot	Simple	Déconseillé <sup>(1)</sup>	Possible <sup>(2)</sup>	Possible <sup>(3)</sup>
		Double	Déconseillé	Possible	Possible

<sup>(1)</sup> possibilité de dérogation, au cas par cas, en fonction du trafic et des enjeux départementaux.

<sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> sous conditions et dans la limite des règles fixées par le Département.

## Signalisation

La chicane en agglomération ne bénéficie pas réglementairement de signalisation verticale spécifique. La balise J4 monochevron peut être utilisée en rive pour signaler une modification de trajectoire, mais son usage n'est à prévoir que si la modification de trajectoire présente des problèmes de visibilité, la balise J4 étant peu compatible avec une ambiance urbaine.



Le marquage de rive au sol dans la chicane n'est pas indispensable.

Source : Guide du CERTU «Guide des chicanes et écluses sur voirie urbaine» (ISBN 978-2-11-129469-1).

### 1 – Généralités :

On distingue deux types d'écluses :

- Les écluses simples avec rétrécissement latéral ou axial.



- Les écluses doubles.



En section courante, l'écluse s'obtient selon deux techniques :

- Par la création d'un ou plusieurs îlots latéraux sans modification du tracé de la rue.
- Par la tracé même de la rue, sa configuration et ses contraintes (bâti, ouvrages ...).

L'aménagement d'une écluse est conditionné par la prise en compte de tous les usagers. Il est indispensable que la modification de l'assiette de la chaussée ne nuise pas aux piétons, comme aux cycles. Il est également indispensable de prendre en compte les deux-roues motorisés, qui sont des usagers particulièrement vulnérables, et pour lesquels la visibilité, la lisibilité et l'état de la chaussée sont essentiels.

Enfin, il convient de bien dimensionner ces aménagements pour permettre le passage de tous les véhicules automobiles, poids-lourds et bus notamment, mais également pour que la viabilité hivernale puisse être assurée.

### 2 - Les écluses simples :

Ce type d'écluse se caractérise par un rétrécissement de chaussée :

- D'un seul côté pour les écluses simples avec rétrécissement latéral. Elles imposent des modifications de trajectoire seulement dans un sens. La modération des vitesses n'est pas forcément garantie à tout moment.

Vers le centre pour les écluses simples avec rétrécissement axial. Elles imposent des modifications de trajectoire identiques aux usagers, quel que soit leur sens de circulation. Généralement mieux perçues que les précédentes, elles imposent toutefois de plus faibles contraintes de trajectoire, et n'ont donc une efficacité sur la modération des vitesses que lorsque les volumes de trafic sont assez soutenus.

### Références

L'écluse est un dispositif non réglementé et non normé. À ce jour, il n'existe pas de réglementation spécifique aux écluses. Cependant, l'aménagement doit être réalisé selon les règles de conception de toute voirie urbaine, notamment la réglementation de l'accessibilité à la voirie des personnes handicapées et à mobilité réduite, les codes de la route, de la voirie routière et de l'environnement, l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ...

### Domaine d'utilisation

Le domaine d'utilisation des écluses est limité aux agglomérations au sens du Code de la route.

L'écluse s'utilise généralement dans un espace bâti plus ou moins dense situé au cœur de l'agglomération, en zone résidentielle ou en entrée d'agglomération. Dans ce dernier cas, la visibilité et la lisibilité de l'aménagement demeurent incontournables.

Comme pour les chicanes, la conception de l'écluse doit être adaptée au contexte rencontré, et être en cohérence avec l'urbanité des lieux, avec la vie locale et ses activités.

Par ailleurs, compte tenu de son mode de fonctionnement (alternat de circulation), la capacité de l'écluse en termes de trafic doit être vérifiée.

Son principal intérêt :

- Modérer la vitesse des véhicules par un rétrécissement de chaussée qui impose une circulation alternée.
- Rompre l'alignement de la chaussée.

Ses qualités particulières :

- Facile à réaliser.
- Peu onéreuse.
- Expérimentation très facile.
- Fonctionne bien pour des trafics < 1000 uvp/h (1VL=1uvp, 1PL=2uvp, 1semi=3uvp)

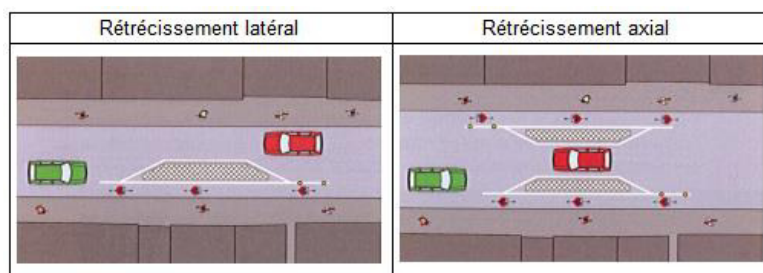
Ses inconvénients :

- Son fonctionnement est fortement lié à son type et au niveau de trafic.
- Elle n'est pas adaptée au trafic pendulaire.
- Elle présente une efficacité relative sur les deux-roues motorisés.
- Elle peut présenter un danger pour les cycles.

### Caractéristiques

Pour être efficace, l'écluse doit resserrer suffisamment la chaussée pour ne laisser le passage qu'à un seul véhicule à la fois. Les caractéristiques géométriques doivent être adaptées à la configuration des lieux. Afin d'être efficace, l'écluse doit générer une contrainte de conduite sans pour autant constituer un danger.

Les différentes formes d'écluses simples sont les suivantes :



Exemples avec prise en compte des cycles

Pour les écluses avec rétrécissement latéral, le véhicule venant, dans le schéma d'illustration, de la gauche, plus contraint par l'aménagement, laisse généralement le passage à celui venant d'en face qui n'est pas contraint, même s'il n'y a pas de règle de priorité. L'effet sur la vitesse est limitée dans l'un des deux sens.

Pour les écluses avec rétrécissement axial, la modification de trajectoire est identique pour tous les usagers, quel que soit leur sens de circulation. Ces écluses sont généralement mieux perçues que les précédentes. Toutefois, elles imposent des faibles contraintes de trajectoire, et n'ont donc une efficacité sur la modération des vitesses que lorsque les volumes de trafic sont assez soutenus.

Par ailleurs, il convient de veiller aux éléments suivants :

- Déport géométrique et pente du déport.
- Largeur de voie de l'écluse.
- Perception de l'aménagement (visibilité et lisibilité).
- Prise en compte des cycles insérés dans le flux routier.

### Critères d'implantation

L'implantation d'écluses simples est inadaptée dans les cas suivants :

- Dans une courbe à faible rayon ou en sommet de côte.
- Directement après un sommet de côte.
- Distance de visibilité inférieure à la distance d'arrêt sur chaussée humide, avec un temps de réaction de 2 s côté extérieur de l'agglomération et de 1 s côté intérieur (ou en) de l'agglomération.
- En cas d'emprise insuffisante conduisant à un dimensionnement minimaliste.
- Trafic pendulaire.

Le respect des distances de visibilité est impératif, comme suit :

Implantation de la chicane	Distance de visibilité minimum à partir d'un point d'observation en amont de la chicane
Entrée d'agglomération (à l'intérieur de l'agglomération dans les 50 m après le panneau d'entrée d'agglomération)	- V=90 km/h hors agglomération : 130m si chicane en alignement droit, 150m si chicane en courbe. - V=70 km/h hors agglomération : 85m si chicane en alignement droit, 95m si chicane en courbe
Au cœur de l'agglomération sur une voie à 50 km/h	- V=50 km/h : 45m - V=70 km/h (cas particulier) : 85m
Dans une zone 30	20 m
Dans une zone de rencontre	15 m

Selon la configuration de l'éclairage de la voirie urbaine, deux cas sont envisageables :

- Si la voie n'est pas éclairée en amont et en aval, il n'est pas conseillé d'éclairer l'aménagement. Toutefois, une attention particulière doit être apportée à la perception des éléments de l'aménagement.

- Si la voie est déjà éclairée, il convient d'éclairer également l'aménagement, selon les mêmes performances lumineuses.

**En Saône-et-Loire, les restrictions d'implantation sur le réseau routier départemental sont les suivantes :**

		Type de réseau →	Niveau 1 (structurant)	Niveau 2 (complémentaire)	Niveau 3 (desserte locale)
Ecluses	simple	rétrécissement latéral	EXCLU	Déconseillé	Possible
		rétrécissement axial	EXCLU	Déconseillé	Possible

*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*

Par ailleurs :

- elles ne peuvent pas être implantées en sommet de côte, ou directement après un sommet de côte.
- côté rase campagne, le traitement des bordures ne doit pas présenter un caractère agressif.
- obligation d'implantation de balise(s) J4 monochevron de gamme normale pour les écluses implantées en entrée d'agglomération.
- obligation d'une phase d'expérimentation avant implantation définitive.

**Signalisation**

Aucun texte réglementaire n'oblige à équiper une écluse d'une signalisation verticale ou d'un marquage spécifique. Toutefois, cette signalisation peut s'avérer utile, implantée comme suit :

- En présignalisation, panneaux A3, A3a ou A3b signalant le rétrécissement, éventuellement associé à une limitation de vitesse.
- En position, panneaux B15 et C18 (en fonction du sens prioritaire).
- En tête d'îlot, implantation éventuelle de panneau B21a1 et B21a2 (à éviter s'il est prévu un contournement cyclable de l'écluse), ou d'une balise J4 monochevron afin d'avertir l'usager de la présence de l'îlot.



Le marquage de rive au sol dans l'écluse n'est pas indispensable. Il facilite toutefois la lecture de l'aménagement.

**3 - Les écluses doubles :**

Ce type d'écluse se caractérise par un rétrécissement de chaussée vers la gauche, puis un déport de trajectoire vers la droite. Elles ont de fait un effet double, celui d'une écluse et celui d'une chicane.

**Références**

L'écluse est un dispositif non réglementé et non normé. À ce jour, il n'existe pas de réglementation spécifique aux écluses. Cependant, l'aménagement doit être réalisé selon les règles de conception de toute voirie urbaine, notamment la réglementation de l'accessibilité à la voirie des personnes handicapées et à mobilité réduite, les codes de la route, de la voirie routière et de l'environnement, l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ...

### Domaine d'utilisation

Le domaine d'utilisation des écluses est limité aux agglomérations au sens du Code de la route.

L'écluse s'utilise généralement dans un espace bâti plus ou moins dense situé au cœur de l'agglomération, en zone résidentielle ou en entrée d'agglomération. Dans ce dernier cas, la visibilité et la lisibilité de l'aménagement demeurent incontournables.

Comme pour les chicanes, la conception de l'écluse doit être adaptée au contexte rencontré, et être en cohérence avec l'urbanité des lieux, avec la vie locale et ses activités.

Par ailleurs, compte tenu de son mode de fonctionnement (alternat de circulation), la capacité de l'écluse en termes de trafic doit être vérifiée.

Son principal intérêt :

- Modérer la vitesse des véhicules par une modification de trajectoire identiques aux usagers, même lorsqu'aucun véhicule ne se présente en face d'eux.
- Rompre l'alignement de la chaussée.

Ses qualités particulières :

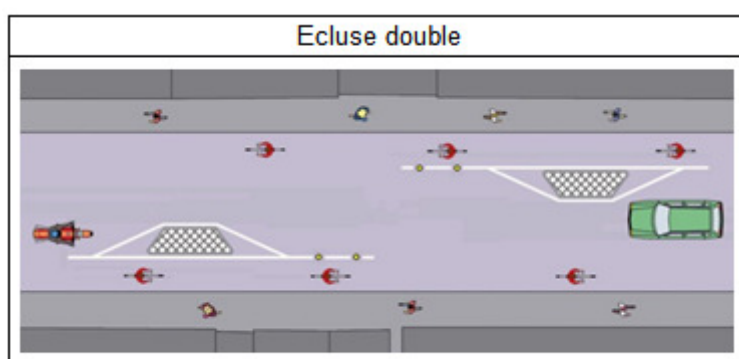
- Facile à réaliser.
- Peu onéreuse.
- Expérimentation très facile.
- Efficace sur les vitesses même pour des trafics faibles.

Ses inconvénients :

- Son fonctionnement est fortement lié à son type et au niveau de trafic.
- Elle n'est pas adaptée au trafic pendulaire.
- Elle présente une efficacité relative sur les deux-roues motorisés.
- Elle peut présenter un danger pour les cycles.
- Gênante pour des trafics > 1000 uvp/h (1VL=1uvp, 1PL=2uvp, 1semi=3uvp)

### Caractéristiques

Pour être efficace, l'écluse doit resserrer suffisamment la chaussée pour ne laisser le passage qu'à un seul véhicule à la fois. Les caractéristiques géométriques doivent être adaptées à la configuration des lieux. Afin d'être efficace, l'écluse doit générer une contrainte de conduite sans pour autant constituer un danger.



Exemple avec prise en compte des cycles

Si la distance entre les deux îlots excède 25 m, on peut considérer que l'on n'a plus affaire à une écluse double, mais plutôt à deux écluses simples.

Par ailleurs, il convient de veiller aux éléments suivants :

- Déport géométrique et pente du déport.
- Largeur de voie de l'écluse.
- Perception de l'aménagement (visibilité et lisibilité).
- Prise en compte des cycles insérés dans le flux routier.



## Critères d'implantation

L'implantation d'écluse double est inadaptée dans les cas suivants :

- Dans une courbe à faible rayon ou en sommet de côte.
- Directement après un sommet de côte.
- Distance de visibilité inférieure à la distance d'arrêt sur chaussée humide, avec un temps de réaction de 2 s côté extérieur de l'agglomération et de 1 s côté intérieur (ou en) de l'agglomération.
- En cas d'emprise insuffisante conduisant à un dimensionnement minimaliste.

Le respect des distances de visibilité est impératif, comme suit :

Implantation de la chicane	Distance de visibilité minimum à partir d'un point d'observation en amont de la chicane
Entrée d'agglomération (à l'intérieur de l'agglomération dans les 50 m après le panneau d'entrée d'agglomération)	-V80 km/h hors agglomération : 130m si chicane en alignement droit, 150m si chicane en courbe. - V=70 km/h hors agglomération : 85m si chicane en alignement droit, 95m si chicane en courbe
Au cœur de l'agglomération sur une voie à 50 km/h	- V=50 km/h : 45m - V=70 km/h (cas particulier) : 85m
Dans une zone 30	20 m
Dans une zone de rencontre	15 m

Selon la configuration de l'éclairage de la voirie urbaine, deux cas sont envisageables :

- Si la voie n'est pas éclairée en amont et en aval, il n'est pas conseillé d'éclairer l'aménagement. Toutefois, une attention particulière doit être apportée à la perception des éléments de l'aménagement.
- Si la voie est déjà éclairée, il convient d'éclairer également l'aménagement, selon les mêmes performances lumineuses.

### En Saône-et-Loire, les restrictions d'implantation sur le réseau routier départemental sont les suivantes :

Ecluses	double	Type de réseau →		
		Niveau 1 (structurant)	Niveau 2 (complémentaire)	Niveau 3 (desserte locale)
		EXCLU	Déconseillé	Possible

*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*

Par ailleurs :

- elles ne peuvent pas être implantées en sommet de côte, ou directement après un sommet de côte.
- côté rase campagne, le traitement des bordures ne doit pas présenter un caractère agressif.
- obligation d'implantation de balise(s) J4 monochevron de gamme normale pour les écluses implantées en entrée d'agglomération.
- obligation d'une phase d'expérimentation avant implantation définitive.

## Signalisation

Aucun texte réglementaire n'oblige à équiper une écluse d'une signalisation verticale ou d'un marquage spécifique. Toutefois, cette signalisation peut s'avérer utile, implantée comme suit :

- En présignalisation, panneaux A3, A3a ou A3b signalant le rétrécissement, éventuellement associé à une limitation de vitesse.
- En position, panneaux B15 et C18 (en fonction du sens prioritaire).
- En tête d'îlot, implantation éventuelle de panneau B21a1 et B21a2 (à éviter s'il est prévu un contournement cyclable de l'écluse), ou d'une balise J4 monochevron afin d'avertir l'utilisateur de la présence de l'îlot.



Le marquage de rive au sol dans l'écluse n'est pas indispensable. Il facilite toutefois la lecture de l'aménagement.

Source : Guide du CERTU «Guide des chicanes et écluses sur voirie urbaine» (ISBN 978-2-11-129469-1).

### I. Définition

Le plan d'actions pour la mobilité active (PAMA) prévues par le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 a modifié l'article R 412-9 du Code de la route afin de permettre aux gestionnaires de voirie de matérialiser au sol une trajectoire pour les cycles correspondant aux « marquages au sol » exigés par l'article L 228-2.

### II. Les caractéristiques techniques des marquages

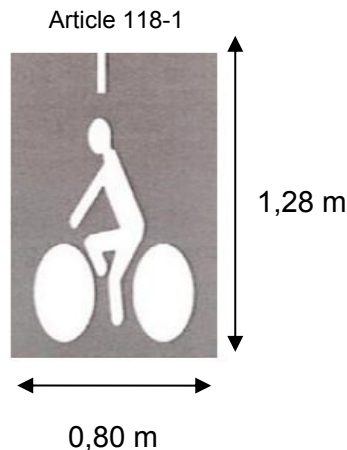
La référence réglementaire est la septième partie de l'IISR au chapitre 6 intitulé – Autres marques selon l'article 118-1 : *C - Marques complémentaires*.

Par conséquent, les implantations des marquages cyclables sur les voiries départementales devront suivre les prescriptions techniques qui suivent :

- **Figurines au sol :**

Le schéma représente un cycliste de profil regardant vers la gauche. Il est de **couleur blanche** et ses dimensions sont 0,80 m x 1,28 m. elle est à réaliser en peinture routière ou en **résine thermocollée** pour une meilleure durabilité.

D.1.-FIGURINE POUR VOIE CYCLABLE

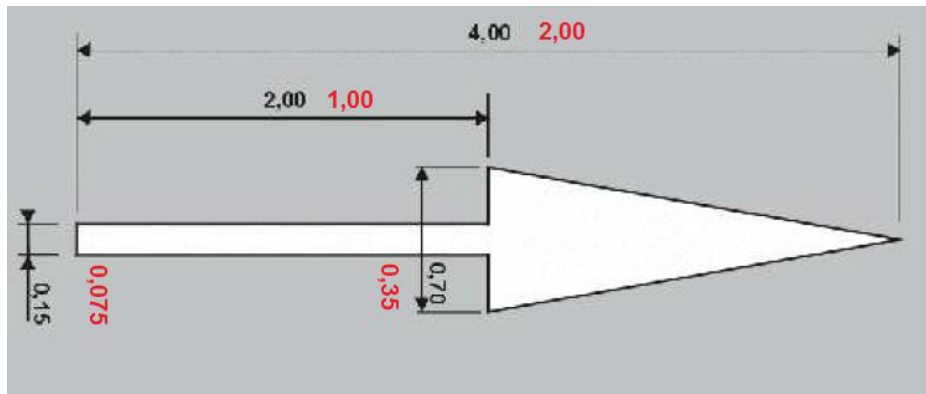


- **Flèches au sol :**

Les flèches sont de couleur blanche et réalisées en peinture routière ou en **résine thermocollée** pour une meilleure durabilité.

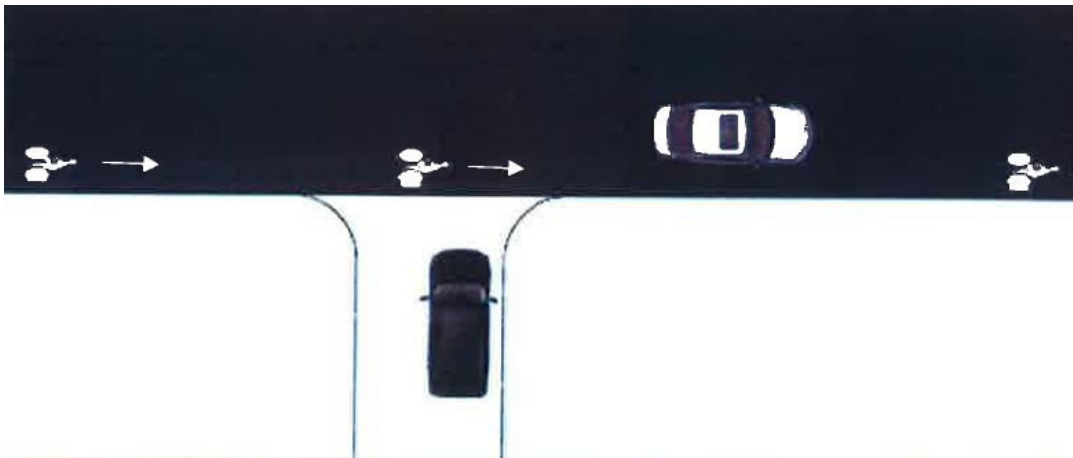
Pour obtenir la dimension de la flèche de marquage cyclable, il faut déduire des flèches employées sur la route par une homothétie de rapport  $\frac{1}{2}$ .

Les dimensions indiquées en rouge sont celles qui doivent être utilisées pour le marquage des flèches accompagnant l'idéogramme cycliste figurant ci-avant.



- **Positionnement de l'idéogramme PAMA :**

Il est placé devant les points singuliers (les carrefours, les entrées et sorties de parking.....) et en l'absence de points singuliers, elle est répétée tous les 20 m environ.



**A noter :** l'absence de marquage en ligne discontinue ou continue pour délimiter la zone réservée aux cycles, seuls les idéogrammes marquent le tracé à suivre.

Les dispositions réglementaires du PAMA légitiment la matérialisation au sol des trajectoires cyclables grâce à des marquages routiers simples. Les idéogrammes de signalisation horizontales peuvent dans ce nouveau contexte être réalisés en accompagnement d'aménagements cyclables de type bandes ou voies cyclables, ou être utilisés seuls. Ils permettent de s'affranchir de la contrainte de création de pistes ou de voies cyclables, notamment lorsque les emprises routières sont insuffisantes.

Source : Direction des routes et des infrastructures

**Procédure 13 : Modalités pour toute demande spontanée de stationnement pour l'implantation d'un point de vente directe au public temporaire situé à proximité d'un cœur de ville ou d'une zone commerciale**

**1. Procédure de publicité sur le site du Département :**

Toute demande de stationnement pour l'implantation d'un point de vente directe au public temporaire situé à proximité d'un cœur de ville ou d'une zone commerciale fera l'objet d'une publicité sur le site du Département sous la forme suivante. Il conviendra, pour tout pétitionnaire, de compléter le tableau ci-dessous.

Avis de publicité préalable :

En application des articles L 2122-1-1 et suivants du Code de la propriété des personnes publiques, il est porté à connaissance des personnes morales et physiques intéressées les possibilités d'obtention de permis de stationnement suivant(s) :

N° permis de stationnement	Lieu	Objet de l'occupation	Redevance annuelle		Jours souhaités	Plages horaires désirées	Date limite de candidature	Durée limitée à 2 ans
			Forfait	% supplémentaire proposé				
			<i>Forfait minimum 1€/m<sup>2</sup>/jour</i>				<i>Au cas par cas</i>	

Les candidats pourront déposer leur dossier en indiquant la référence du permis de stationnement concerné, sous enveloppe ou par courriel à l'adresse suivante [af-dp@saoneetloire71.fr](mailto:af-dp@saoneetloire71.fr) avant la date figurant ci-dessus, accompagné des pièces suivantes :

- Kbis, comptes sociaux des deux dernières années, description du projet incluant les éléments liés aux critères de sélection,
- Formulaire demande de permis de stationnement du Département de Saône-et-Loire
- Plan de situation
- Attestation des services sanitaires autorisant l'installation
- Jours et heures précises de stationnement
- Montant de la redevance annuelle proposée (faire des propositions pour 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 jours). Il est rappelé que le montant minimum forfaitaire est de 1 €/m<sup>2</sup> par jour. Indiquer ainsi le pourcentage supplémentaire proposé. Cette redevance doit tenir compte des éventuels investissements à réaliser par le demandeur.

Le choix de l'occupant se fera sur la base des critères suivants :

- 1) Impact sur le site (20 %)
- 2) Fréquence de l'occupation (20 %)
- 3) Montant (40 %)
- 4) Qualité des prestations (20 %)

Le Département comparera l'ensemble des candidatures déposées, et fera son choix au regard de la qualité des prestations et services proposés par les candidats, ainsi que de la valorisation du Domaine Public proposée.

En fonction de la superficie du lieu d'occupation, le Département se réserve la possibilité de limiter le nombre de jours de stationnement et ce, pour assurer la libre concurrence.

L'installation des infrastructures ainsi que le raccordement au compteur électrique reste à la charge de l'occupant.

Le Département informera de son choix par courrier simple l'ensemble des candidats, qu'ils soient retenus ou non.

Les candidats retenus se verront délivrer un permis de stationnement.

## **2. Affichage sur site :**

En parallèle de cette publicité, le Service territorial d'aménagement fera un affichage sur le lieu du stationnement pour informer tous les tiers :

*Exemple d'affichage : Le Département a reçu une demande pour le stationnement d'un food truck sur ce délaissé de la RD XX. Pour consulter ce dossier et déposer une éventuelle demande, rendez-vous à l'adresse suivante : [www.saoneetloire71.fr](http://www.saoneetloire71.fr).*