

# Règlement de voirie métropolitain

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

- La Métropole : la Métropole Aix-Marseille Provence ;
- Le Gestionnaire de voirie : la Direction de bassin de voirie métropolitaine territorialement compétente, déterminée en fonction de la localisation de l'intervention ou de la demande (voir organisation territoriale présentée en Préambule et Annexe 11 – *Cartographie de la compétence voirie Métropole / Coordonnées des services*) ;
- Le ou les intervenant(s) : Maîtres d'Ouvrages et entreprises chargées de travaux de voirie, tels que définis au Titre I de la Partie III du Règlement ;
- Le Règlement : le présent règlement de voirie ;
- ABF : Architectes des Bâtiments de France ;
- AOT : Autorisation d'Occupation Temporaire ;
- ATU : Avis de Travaux Urgents ;
- DICT : Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux ;
- DT : Déclaration de projet de travaux ;
- PMR : Personne à Mobilité Réduite ;
- ZAE : Zones d'Activités Economiques ;
- TCSP : Transports en Commun en Site Propre ;
- DRAAF : Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt ;
- RTM : Régie des Transports Marseillais ;
- PLU(i) : Plan Local d'Urbanisme (intercommunal) ;
- ARCEP : Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse ;
- GLO : Gabarit Limite d'Obstacle (proximité du Tramway)

# SOMMAIRE

PRÉAMBULE .....	7
<i>Cadre institutionnel et périmètre de compétence de la Métropole .....</i>	<i>7</i>
<i>Organisation territoriale de la gestion de la voirie métropolitaine .....</i>	<i>8</i>
<b>PARTIE 1 - LE GESTIONNAIRE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER MÉTROPOLITAIN : DROITS ET OBLIGATIONS ...</b>	<b>10</b>
<i>Article 1 : La limite d'Agglomération .....</i>	<i>10</i>
<i>Article 2 : La Police de Circulation .....</i>	<i>10</i>
<i>Article 3 : La Police de la Conservation .....</i>	<i>10</i>
<b>PARTIE 2 - LE RIVERAIN DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER MÉTROPOLITAIN : DROITS ET OBLIGATIONS.....</b>	<b>12</b>
<i>Article 4 : Généralités .....</i>	<i>12</i>
<i>Article 5 : Droit d'Accès.....</i>	<i>12</i>
5.1. Aménagement des accès .....	12
5.2. Cas de la suppression .....	14
5.3. Prescriptions techniques relatives aux travaux des accès .....	14
<b>Accès riverains.....</b>	<b>14</b>
<b>Accès aux stations de distribution de carburant ou d'énergie .....</b>	<b>14</b>
<b>Situation en agglomération .....</b>	<b>15</b>
<b>Situation hors agglomération .....</b>	<b>15</b>
<b>Accès aux zones et établissements à caractère industriel, commercial, agricole et artisanal .....</b>	<b>15</b>
<b>Accès aux zones et bâtiments à usage d'habitation .....</b>	<b>16</b>
5.4. Aqueducs et ponceaux dans les fossés .....	16
<i>Article 6 : L'alignement et les clôtures.....</i>	<i>16</i>
6.1. Définition de l'alignement .....	16
6.2. Demande de délivrance de l'alignement individuel.....	17
6.3. Réponse à la demande d'alignement.....	18
6.4. Implantation de la clôture .....	18
6.5. Cas particulier de la clôture des espaces libres.....	19
6.6. Hauteur des clôtures.....	19
<i>Article 7 : Murs de soutènement .....</i>	<i>19</i>
7.1. Réalisation d'un mur de soutènement entre une parcelle privée et le domaine public routier métropolitain ..	19
7.2. Servitudes d'entretien des ouvrages de soutien des terres.....	23
<i>Article 8 : Autres dispositions applicables aux propriétés riveraines du domaine public routier métropolitain .....</i>	<i>24</i>
8.1. Servitude de visibilité.....	24
8.2. Hauteur et retrait des arbres et arbustes riverains .....	24
8.3. Entretien – élagage – abattage - dessouchage des arbres et arbustes riverains .....	24
8.4. Écoulement des eaux : définitions .....	25
<b>Écoulement des eaux issues du domaine public routier métropolitain .....</b>	<b>26</b>
<b>Écoulement des eaux pluviales .....</b>	<b>26</b>
<b>Écoulement des eaux usées .....</b>	<b>27</b>
<b>Écoulement des eaux d'arrosage .....</b>	<b>27</b>
<b>Écoulement des eaux issues d'un assainissement non collectif .....</b>	<b>27</b>
8.5. Ouvrages en saillie .....	27
<b>Ouvrages en surplomb du domaine public routier.....</b>	<b>27</b>
<b>Règles particulières relatives aux saillies.....</b>	<b>28</b>
<b>Entretien des ouvrages établis sur ou sous le sol de la voie publique ou en saillie sur les alignements approuvés.....</b>	<b>29</b>
<b>Cas particuliers des terrasses fermées avec ancrage au sol.....</b>	<b>29</b>
<b>Cas particuliers des appareils d'éclairage public, de signalisation lumineuse tricolore et de vidéosurveillance sur façade .....</b>	<b>29</b>
<b>Cas particuliers des jardins de trottoirs en pied de façade sur domaine public .....</b>	<b>30</b>
8.6. Portes et fenêtres .....	30
8.7. Excavations à proximité du domaine public routier métropolitain .....	30
8.8. Exhaussements à proximité du domaine public routier métropolitain .....	31
8.9. Immeubles menaçant ruine .....	31

### PARTIE 3 - L'OCCUPANT DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER MÉTROPOLITAIN : DROITS ET OBLIGATIONS ..... 33

TITRE I : LES DIFFÉRENTES OCCUPATIONS DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER MÉTROPOLITAIN .....	33
TITRE II : CONDITIONS GÉNÉRALES ADMINISTRATIVES D'OCCUPATION ET D'EXECUTION DES TRAVAUX DANS L'EMPRISE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER MÉTROPOLITAIN .....	36
Article 9 : Dispositions administratives préalables aux travaux .....	36
Article 10 : Délivrance d'un titre d'occupation : formalités et procédure.....	37
10.1. Demande d'autorisation d'entreprendre des travaux. ....	38
10.2. Cas général : demande et délivrance d'une permission de voirie ou d'un accord technique préalable .....	38
Article 11 : Dispositions particulières .....	39
11.1 Dispositions propres aux opérateurs de transport et de distribution de gaz et d'électricité .....	39
11.2. Dispositions propres aux opérateurs de télécommunication .....	40
11.3 Cas d'implantation d'ancrages de supports éclairage public et/ou signalisation .....	40
11.4 Cas d'une demande d'arrêt de circulation.....	41
11.5 Cas d'une demande d'intervention à proximité du Gabarit Limite d'Obstacle (GLO) (tramway) .....	41
11.6 Cas particulier des interventions sur des espaces qualitatifs.....	42
11.7 Cas du Raccordement des projets immobiliers neufs aux réseaux de communications électroniques.....	42
Article 12 : Instruction de la demande du titre d'occupation ou d'accord technique préalable .....	43
Article 13 : Délivrance et portée du titre d'occupation.....	44
13.1. Conditions de délivrance du titre d'occupation .....	44
13.2. Portée et validité du titre d'occupation .....	45
13.3. Portée et validité de l'accord technique préalable .....	45
Article 14 : La fin de la permission de voirie .....	45
Article 15 : Coordination générale des travaux .....	46
15.1. Les principes généraux.....	46
15.2. Les catégories de travaux à coordonner .....	47
Travaux programmables à court terme .....	47
Travaux programmables à long terme.....	47
15.3. La procédure de coordination.....	47
15.4. Les catégories de travaux exclues de la coordination .....	48
Travaux non prévisibles.....	48
Travaux urgents, procédure d'A.T.U.....	48
15.5 Cas particulier des voiries et revêtements récents .....	49
Article 16 : Conditions générales de mise en œuvre des travaux .....	50
16.1. Cas où un arrêté de circulation est nécessaire .....	50
16.2. Obligations du permissionnaire, de l'occupant de droit et de l'intervenant .....	51
Article 17 : Responsabilités et assurances.....	51
Article 18 : Cas particulier de la coactivité .....	51
Article 19 : Dossier d'Exploitation Sous Chantier (D.E.S.C) .....	52
Article 20 : Délai d'exécution des travaux .....	52
TITRE III : CONDITIONS GÉNÉRALES TECHNIQUES D'OCCUPATION ET D'EXECUTION DES TRAVAUX DANS L'EMPRISE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER MÉTROPOLITAIN.....	54
Article 21 : Le champ d'application .....	54
Article 22 : Visite technique – constat préalable de l'état des lieux .....	55
22.1. Procédure .....	55
22.2. Contenu de l'état des lieux contradictoire.....	56
Article 23 : Prévenance préalable au démarrage des travaux.....	56
Article 24 : Organisation du chantier.....	57
24.1. Information du public .....	57
24.2. Emprise du chantier .....	58
24.3 Réduction des emprises techniques et des gênes liées au déploiement .....	59
24.4 Préservation de la fonction des voies .....	59
Article 25 : Protection du chantier.....	61
25.1 Extension des clôtures de chantier devant les propriétés voisines .....	62
25.2 Interdiction d'embarrasser la voie publique par les dépôts .....	62
25.3 Obstacles, obligation de clore, d'éclairer et de prévenir, échafaudages .....	63
25.4 Préparation des matériaux .....	64
25.5 Durée des dépôts et clôture de chantier .....	64
25.6 Étaisements .....	64

<i>Article 26 : Signalisation des chantiers</i> .....	64
<i>Article 27 : Préconisations en vue d'un chantier responsable</i> .....	64
27.1. Recommandations en matière de propreté du chantier .....	65
27.2. Recommandations en matière de gestion des déchets de chantier et valorisation des excédents .....	65
27.3. Dispositions en matière de bruit.....	65
27.4. Recommandations en matière de protection des voies, du mobilier urbain, des équipements de la voirie et des ouvrages de distribution .....	66
27.5 Repérage des boucles de détection placées dans le revêtement des chaussées .....	66
27.6 Protection des matériels de signalisation lumineuse tricolore .....	66
27.7 Propreté des voies et limitation des pollutions de proximité .....	67
<i>Article 28 : Protection des plantations</i> .....	68
28.1 Dispositions générales .....	68
28.2 Protection des arbres.....	68
<i>Article 29 : Protection de la circulation et desserte des riverains</i> .....	71
<i>Article 30 : Piquetage des ouvrages existants</i> .....	72
<i>Article 31 : Découverte d'ouvrage non prévu ou en écart sensible</i> .....	72
31.1 Protection des ouvrages souterrains .....	72
31.2 Découvertes fortuites .....	73
31.3. Cavités souterraines.....	73
<i>Article 32 : Cas particulier des déplacements d'ouvrages</i> .....	73
<i>Article 33 : Cas particulier des réseaux hors d'usage ou abandonnés</i> .....	74
<i>Article 34 : Cas particuliers des passages aux abords, sur ouvrage ou sous ouvrage d'art</i> .....	75
<i>Article 35 : Cas particulier des coffrets de raccordement</i> .....	75
<i>Article 36 : Cas particuliers d'implantation de la fibre ou autres réseaux de communications électroniques</i> .....	76
36.1. Dispositions générales .....	76
36.2 Cas de la fibre posée en aérien .....	76
36.3 Cas particulier d'implantation de réseau aérien au-dessus des points d'apport volontaire.....	77
<i>Article 37 : Cas particulier des tunnels</i> .....	77
<i>Article 38 : Contrôle sur la présence d'amiante dans les chaussées</i> .....	78
<i>Article 39 : Découpe ou dépose du revêtement</i> .....	78
<i>Article 40 : Démolitions, déposes avant travaux des équipements de voirie</i> .....	79
<i>Article 41 : Les tranchées</i> .....	80
41.1 Implantation des tranchées .....	80
41.2 Positionnement des réseaux.....	82
41.3 Tranchées transversales.....	83
41.4 Tranchées longitudinales .....	84
41.5 Conditions techniques d'exécution des tranchées .....	85
41.6 Évacuation et stockage des déblais.....	85
41.7 Eau dans les tranchées - élimination des eaux d'infiltration.....	86
41.8 Remblai et matériaux.....	86
41.9 Matériaux utilisés et modalités de remblaiement.....	86
41.10 Réemploi des matériaux et limitation des pollutions .....	89
41.11 Le contrôle du compactage du remblai .....	91
<i>Article 42 : Réfection des Tranchées sur chaussées, trottoirs et autres dépendances</i> .....	93
42.1 Réfection provisoire des tranchées .....	93
42.2 Réfection définitive.....	95
42.3 Dispositions particulières de réfection définitive .....	96
<i>Article 43 : Réfection définitive des tranchées</i> .....	99
43.1 Réfection des couches de roulement en enrobés.....	99
43.2 Reconstruction des caniveaux en béton coulé sur site .....	100
<i>Article 44 : Cas particulier d'une interruption temporaire des travaux</i> .....	100
<i>Article 45 : Signalisation horizontale</i> .....	101
Marquages définissant le régime de priorité, dits sécuritaires.....	101
Marquages non sécuritaires .....	101
<i>Article 46 : Boucles de détection</i> .....	102
<i>Article 47 : Signalisation verticale</i> .....	102
<i>Article 48 : Les abris-voyageurs, le quai de bus</i> .....	102
<i>Article 49 : Les repères géodésiques et altimétriques</i> .....	103

<i>Article 50 : Autre mobilier urbain .....</i>	<i>103</i>
<i>Article 51 : Mise en œuvre des regards .....</i>	<i>103</i>
<i>Article 52 : Réfection des espaces verts.....</i>	<i>104</i>
<i>Article 53 : Remise en état des lieux avant restitution à la Métropole.....</i>	<i>104</i>
<i>Article 54 : Fin de chantier.....</i>	<i>104</i>
<i>Article 55 : Restitution des ouvrages de voirie .....</i>	<i>105</i>
<i>Article 56 : Garantie de bonne exécution des travaux.....</i>	<i>105</i>
<i>Article 57: Entretien des ouvrages.....</i>	<i>106</i>
<i>Article 58 : Plan de récolement.....</i>	<i>106</i>
<i>Article 59 : Interventions d’office, réfections réalisées par la Métropole et travaux pour compte de tiers</i>	<i>107</i>
59.1 Intervention d’office de la Métropole et frais administratifs applicables.....	107
59.2 Facturation des réfections définitives effectuées par la Métropole et des travaux pour le compte de tiers ..	107
<i>Article 60 : Infractions à la police de la conservation du domaine public routier métropolitain.....</i>	<i>108</i>
<i>Article 61 : Contributions spéciales.....</i>	<i>108</i>
<i>Article 62 : Redevances d’occupation du domaine public routier.....</i>	<i>109</i>
62.1 Principe et montant de la redevance.....	109
62.2 Exonérations .....	109
62.3 Modalités de versement de la redevance.....	110
<i>Article 63 : Listes des Annexes du Règlement de Voirie.....</i>	<i>110</i>
<i>Annexe 1 – Tableau de répartition des autorisations et redevances applicables selon la domanialité et les pouvoirs de police.....</i>	<i>109</i>
<i>Annexe 2 – Exemple de démarche selon le type d’occupant .....</i>	<i>110</i>
<i>Annexe 3 – Nature des travaux .....</i>	<i>112</i>
<i>Annexe 4 – Formulaire de demande de permission de voirie / accord technique préalable.....</i>	<i>113</i>
<i>Annexe 5 - Procédure de demande de permission de voirie ou d'accord technique préalable via l'outil ...</i>	<i>115</i>
<i>Annexe 6 – Arrêté du 26 mars 2007 relatif aux demandes de permissions de voirie mentionnées à l’article R.20-47 du Code des postes et des communications électroniques .....</i>	<i>116</i>
<i>Annexe 7 – Constat contradictoire .....</i>	<i>118</i>
<i>Annexe 7.1 - Etat des lieux : Début de chantier.....</i>	<i>118</i>
<i>Annexe 7.2 – Etat des lieux : Fin de chantier .....</i>	<i>121</i>
<i>Annexe 8 – Règlement d’assainissement et Règlement du Système Pluvial Urbain Métropolitain .....</i>	<i>123</i>
<i>Annexe 9 – Guide du Patrimoine végétal .....</i>	<i>124</i>
<i>Annexe 10 – Remblais .....</i>	<i>125</i>
<i>Annexe 11 – Cartographie de la compétence voirie Métropole / Coordonnées des services .....</i>	<i>126</i>
<i>Annexe 12 – Règlement de collecte des déchets ménagers et assimilés.....</i>	<i>128</i>
<i>Annexe 13 - Guide d’aménagement de la voirie.....</i>	<i>129</i>
<i>Annexe 14 - Droits de voirie pour l’occupation du domaine public routier métropolitain et tarifs annexes .....</i>	<i>130</i>
<i>Annexe 15 - coupes-types mini et micro tranchées.....</i>	<i>131</i>
<i>Annexe 16 - Schémas types des aménagements des arrêts bus.....</i>	<i>132</i>

## PRÉAMBULE

### Cadre institutionnel et périmètre de compétence de la Métropole

Créée le 1<sup>er</sup> janvier 2016 par la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 *de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles*, la Métropole Aix-Marseille-Provence (ci-après « la Métropole ») regroupe 92 communes issues de la fusion de six intercommunalités. Elle s'étend sur un territoire de 3150 km<sup>2</sup> et compte près de 1,9 million d'habitants.

En vertu de l'article L. 5218-1 du Code général des collectivités territoriales, la Métropole bénéficie d'un statut spécifique, distinct de celui des métropoles de droit commun.

En particulier, l'article L. 5218-2 du Code général des collectivités territoriales dispose que la Métropole est compétente de plein droit, en lieu et place de ses communes membres, pour :

- « la création, l'aménagement et l'entretien de la voirie d'intérêt métropolitain, y compris la signalisation » ;
- « la création, l'aménagement et l'entretien des espaces publics d'intérêt métropolitain dédiés à tout mode de déplacement urbain ainsi que de leurs ouvrages accessoires d'intérêt métropolitain ».

Conformément à la délibération du Conseil de la Métropole définissant l'intérêt métropolitain associé à ces compétences, celles-ci s'exercent sur l'intégralité du domaine public routier et des espaces publics situés sur le territoire des communes figurant en annexe à ladite délibération (cf. Annexe 11 – *Cartographie de la compétence voirie Métropole / Coordonnées des services du Règlement*).

Le domaine public routier est défini par l'article L. 2111-14 du Code général de la propriété des personnes publiques comme l'ensemble des biens appartenant à l'État, aux collectivités territoriales, à leurs groupements ou à leurs établissements publics, et affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées. Cette définition est complétée par la doctrine administrative qui a défini l'emprise de la route comme correspondant à la surface du terrain appartenant à la personne publique et affectée à la route ainsi qu'à ses dépendances. L'emprise recouvre donc les accotements et l'assiette de la route, à savoir la chaussée, mais également la plateforme qui est la surface de la route comprenant la chaussée.

L'article L. 2111-2 du Code général de la propriété des personnes publiques définit les dépendances comme des biens qui font également partie du domaine public *et qui en constituent un accessoire indissociable*.

Dès lors, les biens implantés sur le domaine public qui présentent un lien de dépendance fonctionnelle avec la voie, ou en sont l'accessoire, suivent le sort de cette voie et font également partie du domaine public routier, à défaut de preuve contraire.

À ce titre, peuvent relever notamment du domaine public routier par application de la théorie de l'accessoire (liste non exhaustive) :

- les murs de soutènement des voies ;
- les fossés, talus et accotements ;
- les trottoirs ;
- les plantations en bordure des voies ;
- les ponts ;
- les tunnels, galeries et passages ;

- les ouvrages pluviaux de surface, avaloirs, ouvrages de transparence hydraulique ;
- les ouvrages de signalisation routière (feux tricolores, panneaux, etc.) ;
- les pistes cyclables, les voies vertes, etc.

La composante « création » de la compétence « voirie » implique soit l'acquisition de terrains pour construire une voie nouvelle, soit l'ouverture à la circulation publique d'une voie existante.

Le volet « aménagement » permet notamment de prendre toute décision ayant trait à l'élargissement, au redressement ou à l'établissement d'un plan d'alignement d'une voie.

Enfin, « l'entretien » s'entend comme la compétence d'exécuter l'ensemble des travaux nécessaires au maintien en bon état des voies, à leur viabilité et à leur durabilité.

La Métropole exerce les compétences susmentionnées sur les périmètres suivants :

- les voiries et espaces publics des communes, reconnus d'intérêt métropolitain, communes dont la liste, à jour au 1er janvier 2026, est jointe en *Annexe 11 – Cartographie de la compétence voirie Métropole / Coordonnées des services* du présent Règlement ;
- les voiries des ZAE de compétence métropolitaine ;
- les voies communales supportant un TCSP ;
- les anciennes routes départementales cédées ou transférées à la Métropole.

Ce périmètre, illustré par une cartographie jointe en *Annexe 11 – Cartographie de la compétence voirie Métropole / Coordonnées des services* du Règlement, est susceptible d'évoluer en fonction des éventuels transferts de la compétence voirie d'autres communes membres à la Métropole.

Le pouvoir de police spéciale afférent à la conservation du domaine public routier est transféré à la Métropole de plein droit, en lien direct avec l'exercice de la compétence voirie sur ces périmètres.

Ce transfert implique pour la Métropole une responsabilité pleine et entière quant à la préservation et à la conservation du domaine public routier relevant de sa compétence, sans préjudice des pouvoirs de police spéciale en matière de circulation et de stationnement, conservés par les maires en agglomération.

Au vu de ces éléments, le Règlement de voirie métropolitain (ci-après le « Règlement ») a pour objet de préciser :

- Les modalités d'occupation et d'usage du domaine public routier métropolitain ;
- Les obligations incombant aux riverains et occupants de ce domaine ;
- Les règles de remise en état du domaine après intervention ;
- Les procédures de coordination et de contrôle des interventions.

**Tous les travaux susceptibles d'affecter le sol, le sous-sol, la surface et le surplomb du domaine public routier métropolitain sont soumis aux dispositions du Règlement, quels que soient leur importance, leur caractère d'urgence et leur prévisibilité.**

## Organisation territoriale de la gestion de la voirie métropolitaine

Le réseau routier de compétence métropolitaine est représenté sous forme de cartographie annexée au Règlement.



Les périmètres d'intervention sont organisés sur 3 (trois) bassins territorialisés :

- Bassin Sud ;
- Bassin Est ;
- Bassin Ouest.

Ainsi, toute demande d'autorisation d'occupation du domaine public routier métropolitain doit être adressée au Gestionnaire de voirie du bassin concerné en fonction de la localisation de l'intervention envisagée.

Les coordonnées et les contacts des 3 bassins figurent en Annexe 11 – *Cartographie de la compétence voirie Métropole / Coordonnées des services du Règlement*.

Le Règlement de voirie est composé de 63 articles principaux et de 16 annexes.

# **PARTIE 1 - LE GESTIONNAIRE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER MÉTROPOLITAIN : DROITS ET OBLIGATIONS**

## **Article 1 : La limite d'Agglomération**

Le Code de la route définit l'agglomération comme l'espace 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.

La localisation de la limite d'agglomération a une incidence directe sur la compétence des différentes autorités en matière de gestion de la voirie et de circulation. Les limites d'agglomération sont fixées par arrêté du maire et ne sont pas soumises à l'approbation préalable du préfet, même lorsqu'elles intéressent des sections de routes classées à grande circulation, ni à l'approbation du président du Conseil Départemental s'il s'agit d'une Route Départementale, ni à celle du président de la Métropole s'il s'agit d'une voirie métropolitaine. Elles sont cependant soumises au contrôle de légalité.

## **Article 2 : La Police de Circulation**

En l'absence de transfert à l'autorité exécutive de la Métropole, les maires conservent la police spéciale de la circulation et du stationnement sur les voies métropolitaines situées en agglomération.

En revanche, le président de la Métropole exerce les prérogatives des maires en matière de police de la circulation et du stationnement sur les routes métropolitaines situées hors agglomération, correspondant à d'anciennes voies départementales transférées à la Métropole.

Ces prérogatives s'exercent sans préjudice des pouvoirs de police générale des maires.

## **Article 3 : La Police de la Conservation**

La police spéciale de la conservation du domaine public routier relève de la compétence exclusive de la Métropole, en sa qualité de propriétaire et gestionnaire du domaine public routier métropolitain.

À ce titre, la Métropole assure la protection des voies métropolitaines et de leurs dépendances, qu'elles soient situées en agglomération ou hors agglomération.

Tout aménagement initié par des tiers (État, collectivités, personnes morales ou physiques, publiques ou privées) susceptible de modifier les conditions de circulation des usagers, ne peut être réalisé qu'avec l'autorisation expresse du représentant de la Métropole, y compris en agglomération. Ces travaux sont effectués par les tiers à leurs frais ou, le cas échéant, par la Métropole avec refacturation.

La Métropole est tenue d'assurer le bon entretien et l'aménagement de son domaine public routier, aussi bien en agglomération qu'en dehors. Cette obligation implique notamment la **réfection des éléments constitutifs de la voie**, afin d'assurer la circulation des usagers dans des conditions normales de sécurité.

La Métropole dispose de toutes les voies administratives ou judiciaires existantes pour garantir la préservation de ses intérêts, notamment lorsqu'un permissionnaire ou un intervenant engage sa responsabilité.

## PARTIE 2 - LE RIVERAIN DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER MÉTROPOLITAIN : DROITS ET OBLIGATIONS

### Article 4 : Généralités

Les riverains du domaine public routier disposent d'aisances de voirie : le droit de vue, le droit de déversement des eaux et le droit d'accès.

Le droit de vue permet aux riverains de maintenir et d'ouvrir des fenêtres donnant sur la voie publique.

Le droit d'accès garantit, sous réserve des règles applicables aux autoroutes, aux express et à certaines routes classées à grande circulation, la possibilité pour les riverains du domaine public routier d'accéder directement à leur propriété et notamment d'entrer et de sortir de leur immeuble à pied ou avec un véhicule.

### Article 5 : Droit d'Accès

Le droit d'accès ne peut être refusé par la Métropole, sauf dispositions législatives contraires ou existence de motifs liés à la conservation et à la protection du domaine public, ou à la sécurité de la circulation sur la voie publique.

Aucun accès riverain ne peut être autorisé sur les bandes de décélération et d'accélération, le permissionnaire devant faire son affaire des opérations de désenclavement nécessaires.

#### 5.1. Aménagement des accès

L'établissement des ouvrages destinés à permettre un accès automobile aux propriétés riveraines (bateaux, entrées charretières, etc.) des voies métropolitaines fait l'objet d'une permission de voirie préalable délivrée par la Métropole.

#### **Avis de la Métropole sur les autorisations d'urbanisme liées à l'aisance de voirie :**

La localisation et les conditions de l'accès sont examinées dans le cadre de la délivrance du certificat d'urbanisme ou au plus tard lors de l'instruction de la demande du permis de construire, du permis d'aménager ou de la déclaration préalable.

L'autorité ou le service chargé de l'instruction de la demande doit consulter la Métropole, qui lui donne son avis dans **un délai d'un (1) mois**.

Une fois l'autorisation d'urbanisme délivrée, le riverain doit solliciter auprès de la Métropole l'autorisation (permission de voirie) pour réaliser les travaux et ouvrages nécessaires à

l'établissement de l'accès dans l'emprise du domaine public.

La permission de voirie relative à la création de ces ouvrages précise les conditions de leur exécution, l'emprise définie par la Métropole et les modalités de leur entretien, qui reste à la charge du permissionnaire.

La Métropole se réserve le droit de réaliser la réfection définitive sur la totalité de l'emprise aux frais de l'intervenant.

De manière générale, les accès aux propriétés riveraines de la voie publique sont établis de manière à :

- ne pas déformer le profil normal de la route,
- ne pas gêner l'écoulement des eaux et la sécurité des usagers, notamment des personnes à mobilité réduite,
- ne pas gêner la visibilité des usagers de la voirie,
- être adaptés aux trafics et structures stipulés dans la permission de voirie,
- être conformes aux normes en vigueur (dont accessibilité P.M.R., si la largeur du trottoir le permet, *etc.*).

Sauf dérogation justifiée ou sauf stipulation contraire dans le PLUi, un seul accès particulier est autorisé par unité foncière (telle que définie avant division dans le cas d'un lotissement).

Les accès réalisés sur la voie publique constituent des équipements à usage privatif, au bénéfice exclusif du riverain. À ce titre, leur financement relève du permissionnaire/bénéficiaire, soit par prise en charge directe, sous sa maîtrise d'ouvrage, soit par le remboursement des travaux engagés par la Métropole pour leur réalisation.

Le cadre juridique applicable dépend du contexte d'intervention :

- Dans le cadre d'opérations d'aménagement, la prise en charge repose sur les dispositions des articles L. 332-6 et L. 332-15 du Code de l'urbanisme ;
- Hors opération d'aménagement, elle s'appuie sur les articles R. 141-14 à R. 141-21 du Code de la voirie routière.

Dans le cas d'un aménagement réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole, au frais de l'intervenant, le chiffrage des travaux réalisés par la Métropole est établi aux prix des marchés en cours, majorés pour frais généraux et frais de contrôle. Ces majorations sont fixées par délibération du Conseil de la Métropole, dans le respect des plafonds prévus à l'article R.141-21 du Code de la voirie routière. Ce chiffrage s'applique à la réalisation d'une entrée charretière quelle que soit la largeur du trottoir concerné, en dehors d'une création ou d'un aménagement général de la voirie et indépendamment de la longueur de l'accès.

La prestation comprendra :

- la réalisation de l'entrée charretière ;
- la création de l'évacuation des eaux, dans le respect de la réglementation (Schéma pluvial, SPUM, service d'assainissement collectif) ;
- le déplacement des équipements de la route (candélabre, signalisation verticale, ...) et du mobilier urbain courant (potelets, corbeilles à papier, *etc.*) ;
- le cas échéant si nécessaire, les travaux d'abattage et de replantations d'arbres, selon un barème spécifique.

Pour toute autre demande d'accès (accès supplémentaire), ou concernant des cas spécifiques tels que l'accès à des locaux commerciaux ou industriels avec circulation de poids lourds, le

déplacement de candélabre, de points d'eau incendie, d'arbre, la suppression d'accès, etc., un devis sera établi selon les mêmes modalités de chiffrage (prix des marchés métropolitains en vigueur majorés des frais généraux et frais de contrôle).

Ce chiffrage (devis) est soumis à l'intervenant pour accord préalable et sa signature engage ce dernier au financement des travaux. En cas de refus ou d'absence de réponse, les travaux ne seront pas engagés.

Une redevance sera perçue lors de la première installation, conformément à la délibération tarifaire métropolitaine en vigueur relative aux droits de voirie. La version en vigueur à la date d'approbation du présent règlement est jointe en *Annexe 14 - Droits de voirie pour l'occupation du domaine public routier métropolitain et tarifs annexes* à titre informatif. Cette annexe est actualisée annuellement sans qu'il soit nécessaire de modifier le Règlement.

## **5.2. Cas de la suppression**

Lorsqu'un accès au domaine public routier métropolitain n'a plus lieu d'être, le domaine public doit être remis en conformité avec sa destination.

Les travaux de suppression et de remise en conformité sont à la charge du générateur de fait, sauf s'ils s'inscrivent dans le cadre d'une opération de construction ou d'aménagement, ou en cas de convention contraire conclue avec la Métropole.

Dans le cas d'un aménagement de voirie réalisé par la Métropole, la suppression de l'entrée charretière peut être effectuée d'office en cas de modification d'usage.

## **5.3. Prescriptions techniques relatives aux travaux des accès**

### **Accès riverains**

La largeur maximale autorisée d'une entrée charretière devra être en cohérence avec le PLUi de la commune concernée. Il peut être dérogé à cette règle dans le cas d'usage commercial ou industriel. L'emprise est définie par la Métropole.

Les surbaissements au droit des accès piétons (portillons) sont interdits.

Les entrées charretières nécessitant un passage busé doivent être équipées de têtes d'aqueducs de sécurité et normalisées aux deux extrémités, dont l'entretien est à la charge du riverain, afin d'assurer le bon écoulement des eaux.

La Métropole se réserve la possibilité de réaliser la réfection définitive sur la totalité de l'emprise aux frais du bénéficiaire.

Le domaine public doit être utilisé conformément à son affectation à l'utilité publique.

### **Accès aux stations de distribution de carburant ou d'énergie**

L'installation de pistes d'accès aux stations de distribution de carburant ou d'énergie fait l'objet d'une demande préalable de permission de voirie auprès de la Métropole.

La demande de permission de voirie doit comporter un dossier complet, incluant le projet des installations de distribution de carburant ou d'énergie en bordure du domaine public ainsi que les aménagements rendus nécessaires.

Aucun réservoir de stockage ni piste de stationnement ne peut être implanté sur le domaine public routier. En tout état de cause, le pétitionnaire est réputé connaître et respecter l'ensemble des réglementations applicables, notamment en matière d'urbanisme, d'installations classées pour la protection de l'environnement, ainsi que les règles relatives à la création ou à l'extension des installations de distribution des produits pétroliers.

Les enseignes et dispositifs d'éclairage doivent être disposés de manière à ne pas créer de confusion avec la signalisation routière, ni causer d'éblouissement.

Le pétitionnaire/permissionnaire est également réputé connaître et tenu de respecter le règlement local de publicité (RLPi) de la Métropole en vigueur.

De manière générale, les installations et leurs abords doivent être maintenus en bon état d'entretien et de propreté.

### **Situation en agglomération**

Le permissionnaire doit respecter les prescriptions techniques figurant dans la permission de voirie, étant entendu que les trottoirs, après rescindement, devront conserver une largeur d'au moins 1,40 mètre pour faciliter la circulation piétonne, lorsque la configuration de l'aménagement le permet.

Le permissionnaire prend à sa charge les frais de construction et d'entretien de la piste et s'acquitte également d'une redevance dans les conditions fixées par la délibération tarifaire annuelle du Conseil de la Métropole relative aux droits de voirie en vigueur.

### **Situation hors agglomération**

Le permissionnaire doit respecter les prescriptions techniques figurant dans la permission de voirie, étant entendu que les pistes d'accès doivent être conçues de manière à permettre aux véhicules :

- d'accéder aux appareils distributeurs sans créer de perturbation importante dans les courants de circulation
- de sortir des lieux de distribution en prenant immédiatement la droite de la chaussée.

Le permissionnaire prend à sa charge les frais de construction et d'entretien de la piste et s'acquitte également d'une redevance dans les conditions fixées par la délibération tarifaire métropolitaine en vigueur relative aux droits de voirie.

### **Accès aux zones et établissements à caractère industriel, commercial, agricole et artisanal**

Ces accès doivent être conçus pour préserver la capacité de trafic sur la voie concernée et

garantir la sécurité des usagers.

Leur réalisation est soumise aux conditions techniques et aux modalités financières définies par la Métropole. Celle-ci se réserve le droit d'exiger, si nécessaire, la création d'un véritable carrefour adapté à la situation rencontrée.

Le chiffrage afférent sera transmis au permissionnaire.

Une participation spécifique supplémentaire peut être exigée des bénéficiaires d'autorisations de construire portant sur 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, conformément à l'article L.332-8 du Code de l'urbanisme.

Si les travaux affectent une voirie métropolitaine classée route à grande circulation, le projet devra être soumis pour avis conforme au représentant de l'État.

Les travaux ne pourront ensuite être entrepris qu'après acception du devis et signature d'une convention de travaux avec mise à disposition du domaine public routier.

### **Accès aux zones et bâtiments à usage d'habitation**

Ces accès doivent être conçus de manière à assurer le maintien de la capacité de trafic sur la voie concernée ainsi que la sécurité des usagers.

Leur réalisation est soumise aux conditions techniques et financières définies par la Métropole, après acceptation du devis transmis par cette dernière.

## **5.4. Aqueducs et ponceaux dans les fossés**

L'autorisation délivrée par la Métropole pour l'établissement d'aqueducs et ponceaux par les propriétaires riverains dans les fossés des voiries métropolitaines, précise le mode de construction, les dimensions à donner aux ouvrages, les matériaux à employer, les conditions de leur entretien et le chiffrage afférent.

Lorsque ces aqueducs ont une longueur supérieure à 15 mètres, ils doivent obligatoirement comporter un ou plusieurs regards pour visite et nettoyage et, tout dispositif nécessaire à la collecte des eaux de ruissellement (avaloir, grille, etc.).

Les têtes d'ouvrages devront être de type préfabriqué conforme aux normes en vigueur, pour assurer la sécurité des usagers et des riverains afin d'éviter l'encastrement des véhicules.

## **Article 6 : L'alignement et les clôtures**

### **6.1. Définition de l'alignement**

Le droit de clôturer est un attribut du droit de propriété. Toutefois, lorsqu'une propriété est en bordure du domaine public routier métropolitain, la réalisation de clôtures ou de constructions nécessite la délivrance d'un arrêté d'alignement, qui peut être soumis à certaines restrictions.



L'alignement correspond à la limite entre le domaine public et les propriétés riveraines. Il est déterminé par la Métropole :

- soit par un plan d'alignement, après enquête publique et approbation par le Conseil de la Métropole ;
- soit par un alignement individuel, constatant l'existant au droit d'une propriété donnée.

Aucune construction nouvelle ne peut empiéter, à quelque hauteur que ce soit, sur l'alignement, sous réserve des règles spécifiques concernant les saillies autorisées.

En l'absence de plan d'alignement régulier ou de plan d'étude pour les voies nouvelles, la délimitation de la voie publique est fondée sur un document d'arpentage établi par un géomètre-expert. Elle fait l'objet d'un arrêté d'alignement (alignement individuel).

En élévation ou en sous-sol, la voie publique est limitée par une surface verticale passant par la ligne d'alignement. Toute construction ou élément empiétant au-delà de cette limite est considéré comme une saillie, et doit faire l'objet d'une autorisation.

**Trois cas de figure doivent être distingués :**

**a. Le plan d'alignement confirme sans modification les limites existantes du domaine public.**

**b. Le plan d'alignement réduit la voie publique.** Les terrains ainsi exclus du domaine public sont déclassés et intégrés au domaine privé de la Métropole. Les propriétaires riverains bénéficient d'un droit de priorité pour leur acquisition, au prix estimé par la Direction de l'immobilier de l'État.

**c. Le plan d'alignement prévoit l'élargissement de la voie publique.** Cela entraîne :

- Pour les terrains non bâtis et non clos : un transfert de propriété sans formalité supplémentaire ;
- Pour les terrains bâtis ou clos : une servitude de reculement interdisant la reconstruction ou le renforcement des clôtures ou bâtiments en cas de ruine ou démolition.

Remarque : les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi) ne peuvent pas entraîner à eux seuls un transfert de propriété. Celui-ci ne peut intervenir que par une procédure de mutation immobilière.

## 6.2. Demande de délivrance de l'alignement individuel

L'alignement individuel est délivré au pétitionnaire conformément au plan d'alignement, s'il existe, ou par voie de constatation de la limite de la voie publique au droit de la propriété riveraine.

Toute personne souhaitant édifier ou modifier une construction, un mur ou une clôture au droit du domaine public routier, doit solliciter auprès du Gestionnaire de voirie métropolitaine, un arrêté d'alignement.

En agglomération, l'avis de la commune peut être sollicité.

Une première vérification est effectuée lorsque la construction atteint le niveau du sol prévu. En cas de non-respect de l'alignement ou du nivellement, un procès-verbal est dressé et transmis à l'autorité judiciaire pour ordonner la démolition des ouvrages non conformes, aux frais du contrevenant.

Les travaux réalisés au droit du domaine public routier doivent impérativement respecter le plan d'alignement ou l'arrêté d'alignement individuel.

En cas de construction nouvelle, la Métropole dispose des pouvoirs de vérification prévus aux articles L. 461-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

### **6.3. Réponse à la demande d'alignement**

Les travaux d'entretien des bâtiments peuvent être autorisés à l'alignement.

Si le propriétaire a obtenu le permis de construire, il peut être autorisé à édifier une construction neuve à l'alignement, à surélever, consolider ou transformer une construction existante, conformément au PLUi en vigueur de la commune concernée.

Le gros œuvre peut comporter certaines saillies surplombant la voie publique tels que balcons ou corniches, sous réserve d'une autorisation précisant leur gabarit et leur usage.

Les seuils, accès, bancs, bornes, chasse-roues, entrées de caves, escaliers ou marches en saillie sur le domaine public sont interdits, sauf autorisation spécifique. L'arrêté d'autorisation fixe le niveau de seuil, le gabarit maximum et les hauteurs et formes architecturales et utilitaires des saillies.

### **6.4. Implantation de la clôture**

Tous les travaux de construction de clôture sont soumis à une Déclaration Préalable et devront être conformes aux règles définies dans le PLUi.

Les clôtures, les haies sèches, les haies vives, les palissades et les barrières ne doivent pas faire obstacle à l'écoulement naturel des eaux pluviales.

L'accessibilité aux ouvrages et réseaux doit être maintenue.

L'avis de la Métropole sera demandé avant tout aménagement ou création de clôtures sur les sites sensibles pour la sécurité routière définis par elle (carrefour, courbe ou autre).

Les clôtures électriques ou en ronces artificielles, les haies sèches et les haies vives doivent être conduites de manière à ce que leur développement du côté du domaine public ne fasse

aucune saillie sur celui-ci.

Les clôtures électriques ou en ronces artificielles doivent être implantées à au moins 0,50 mètre en retrait de la limite du domaine public.

En milieu urbain, les haies et arbustes ne doivent pas dépasser l'alignement. Leur entretien incombe entièrement au propriétaire riverain, comme celui des pieds de mur.

Tout manquement du propriétaire riverain à ses obligations d'élagage des branches et de recépage des racines affectant le domaine public routier est susceptible d'être pénalement sanctionné.

### **6.5. Cas particulier de la clôture des espaces libres**

Tout terrain libre, situé en bordure des voies, devra être clos en limite de l'alignement, de telle façon que l'on ne puisse y pénétrer ou y déposer des ordures, détritiques ou déblais.

La clôture provisoire ou définitive sera soumise à autorisation administrative préalable. Elle devra être constamment maintenue en bon état de fonctionnement.

Les propriétaires de ces terrains doivent en assurer le nettoyage, le fauchage et le désherbage, aussi souvent que nécessaire, notamment en cas de risque d'incendie ou pour tout autre motif de salubrité ou de sécurité publique. L'obligation de défrichement est règlementée par arrêté préfectoral.

### **6.6. Hauteur des clôtures**

Si la propriété privée se trouve au même niveau altimétrique ou avec un écart de niveau jusqu'à 50 cm avec le domaine public, la mise en place de la clôture, du grillage ou d'agglos creux incombe au propriétaire riverain conformément aux préconisations des PLUi(M).

Sauf disposition contraire des PLUi, lorsque la sécurité de la circulation le nécessite, les clôtures, les haies sèches, les haies vives, les palissades ou les barrières peuvent être limitées à 1 mètre de hauteur le long du domaine public routier et ne doivent pas faire obstacle à l'écoulement naturel des eaux pluviales.

## **Article 7 : Murs de soutènement**

### **7.1. Réalisation d'un mur de soutènement entre une parcelle privée et le domaine public routier métropolitain**

Le propriétaire d'une parcelle privée en limite du domaine public routier métropolitain ne peut entreprendre librement des travaux - notamment de terrassement de talus existants - lorsqu'ils visent à la réalisation d'un mur de soutènement susceptible de fragiliser la voie publique ou

lorsqu'ils sont susceptibles de compromettre la stabilité d'un mur de soutènement existant.

Les sinistres affectant les murs de soutènement ou les voiries en limite sont principalement dus au non-respect des règles élémentaires de conception et de réalisation lors de leur construction. Pour éviter ces situations, le propriétaire souhaitant édifier un mur de soutènement devra :

- Obtenir les autorisations nécessaires auprès de la commune et/ou du Gestionnaire de voirie compétent,
- Déposer une déclaration préalable ou un permis de construire selon l'ampleur des travaux,
- Faire réaliser une étude géotechnique pour évaluer la capacité portante du sol,
- Confier la conception du mur de soutènement à un bureau d'études, afin de garantir sa solidité et sa conformité aux règles de l'art.

En cas de sinistre, la Métropole se réserve le droit de réclamer au propriétaire de la parcelle privée et du mur de soutènement l'étude géotechnique et les résultats du bureau d'études. La responsabilité pleine et entière du maître d'ouvrage pourra être recherchée, en cas d'absence de ces éléments ou de non-respect des prescriptions énumérées ci-dessus.

Pendant la durée du chantier, le propriétaire devra également :

- Mettre en place une signalisation temporaire de chantier conforme à l'arrêté de circulation de la commune, avec des dispositifs adaptés de sécurisation en limite de terrassement (barrières de type « Heras » et GBA (Glissière en Béton Armé) en Polyéthylène).
- Mettre en place un merlon temporaire en enrobé sur le domaine public en limite du terrassement, afin de canaliser les eaux de ruissellement et d'éviter leur infiltration dans la voirie pendant la phase de travaux, selon le profil de la voie.
- Remettre en état les structures de chaussées et trottoirs conformément aux prescriptions de la Métropole, avec mise en place le cas échéant, d'une signalisation horizontale et/ou verticale, de bandes podotactiles, de potelets, d'arceaux, de panneaux de Police, etc.

Il est interdit d'adosser à un mur de soutènement tout type de construction (type cuisine d'été, piscine...), afin de ne pas créer de contraintes techniques supplémentaires susceptibles de fragiliser l'ouvrage de soutènement, sauf stipulation contraire du PLUi de la commune concernée.

### **3 cas peuvent donner lieu à la réalisation d'un mur de soutènement en limite du domaine public routier métropolitain :**

- **1er cas : la propriété privée est en contre-haut de la voie.**

Dans ce cas, la réalisation du mur de soutènement incombe au propriétaire de la parcelle privée

- **2e cas : la propriété privée est en contrebas d'une chaussée ou d'un cheminement piéton**

Lorsque l'écart de niveau est supérieur ou égal à 50 centimètres du terrain naturel ou induit par l'aménagement de la voie, la réalisation du mur de soutènement ou l'entretien d'un soutènement existant relève de la Métropole.

Dans cette configuration, la partie hors soutènement faisant office de garde-corps pour les usagers du domaine public, sera également réalisée à la charge du Gestionnaire de voirie compétent.

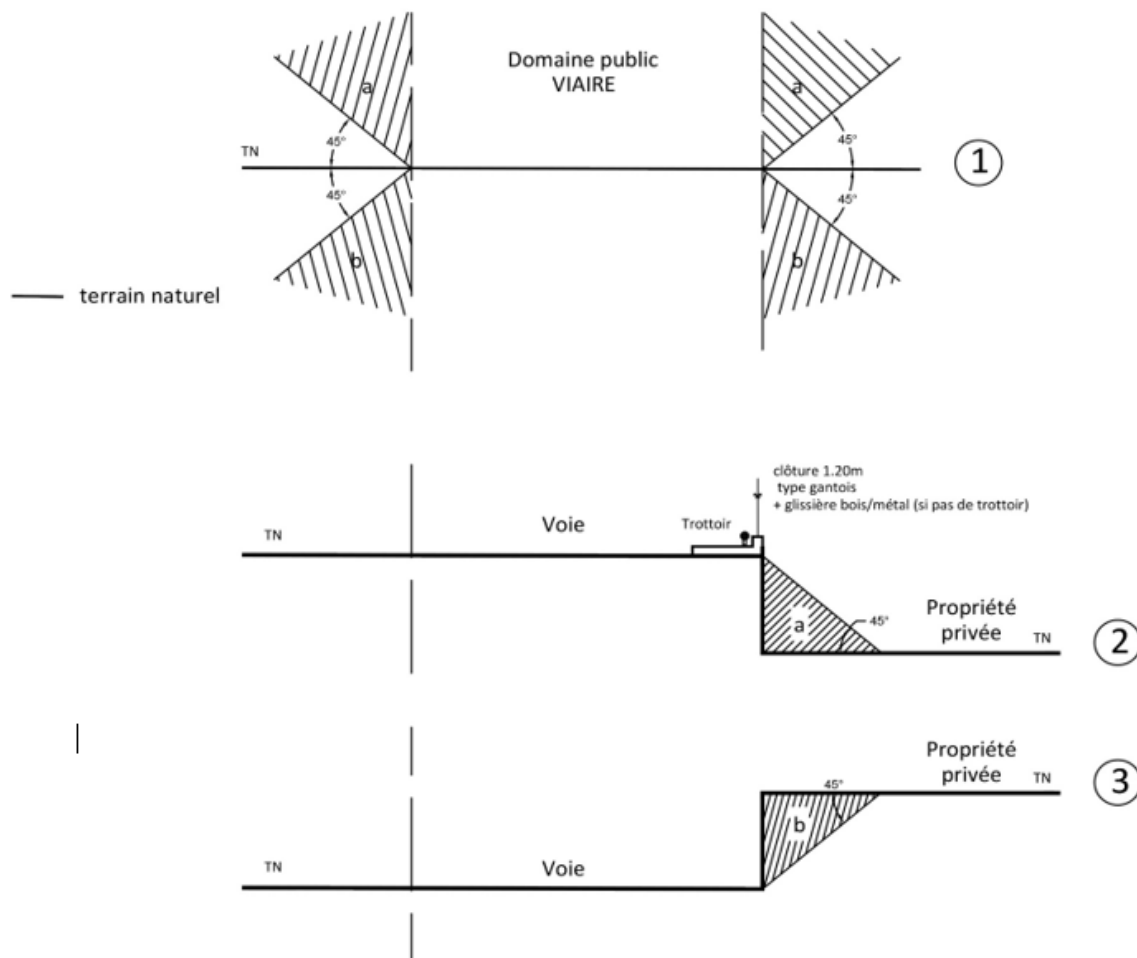
À partir d'un écart de niveau de 1 mètre entre la propriété privée ( en contrebas) et le trottoir ou la chaussée, et si le garde-corps consiste en un grillage simple torsion ou rigide (type « Gantois ») posé en superposition du mur de soutènement sur une hauteur de 1,20 mètre, la Métropole devra également positionner une glissière mixte Bois/Métal en parallèle de ce dispositif garde-corps. Cette disposition vise à prévenir les risques de chute de véhicule sur la parcelle privée en cas d'accident.

En complément, si la Métropole a réalisé la partie garde-corps en Agglos creux sur une hauteur de 1,20 mètre par rapport au niveau du trottoir ou de la chaussée, la fourniture, la pose et l'entretien des grillages ou barreaudages par-dessus ce garde-corps en Agglos creux, incomberont au propriétaire riverain. Ces aménagements doivent faire l'objet d'une autorisation préalable délivrée par le service urbanisme de la commune concernée.

- **3e cas : le soutènement de la voie publique est assuré par un talus ou des enrochements en escaliers situés à l'intérieur de la parcelle privée**

Dans ce cas, le propriétaire riverain ne peut pas arbitrairement modifier l'altimétrie de sa parcelle - notamment en supprimant le talus ou l'enrochement en escaliers afin d'aplanir son terrain et d'en augmenter la surface exploitable (sauf autorisation d'urbanisme). En tout état de cause, toute intervention sera conforme aux règles de construction définies au 2<sup>e</sup> alinéa du présent article 7.1.

## Règles de terrassement pour les murs de soutènement de hauteur maximale de 3m



Toute intervention pour la réalisation d'un mur de soutènement dans les zones d'influence a et b sera soumise à une étude géotechnique et à la validation de la Maîtrise d'œuvre. Ces zonages incluent les éventuels ouvrages existants.

Dans le cas 1b, avec un décaissement à proximité de la voie publique, un dispositif de protection de chantier devra préalablement être soumis à la Métropole et validé.

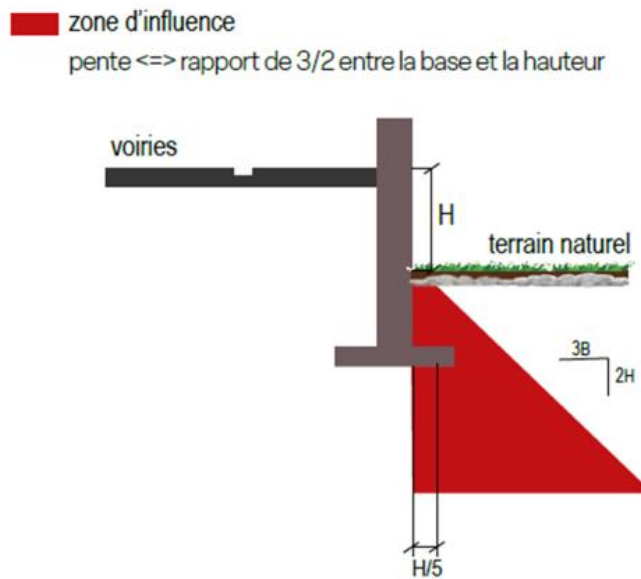
## Règles de terrassement pour les murs de soutènement et ouvrages d'art d'une hauteur supérieure à 3m

### Définition de la zone d'influence pour les murs de soutènement :

Dans le cas d'une excavation en pied de mur :

Tout terrassement situé dans une bande de moins de  $\frac{1}{5}$  de la hauteur H du mur (cf. schéma ci-dessous) est interdit, quelle qu'en soit la profondeur.

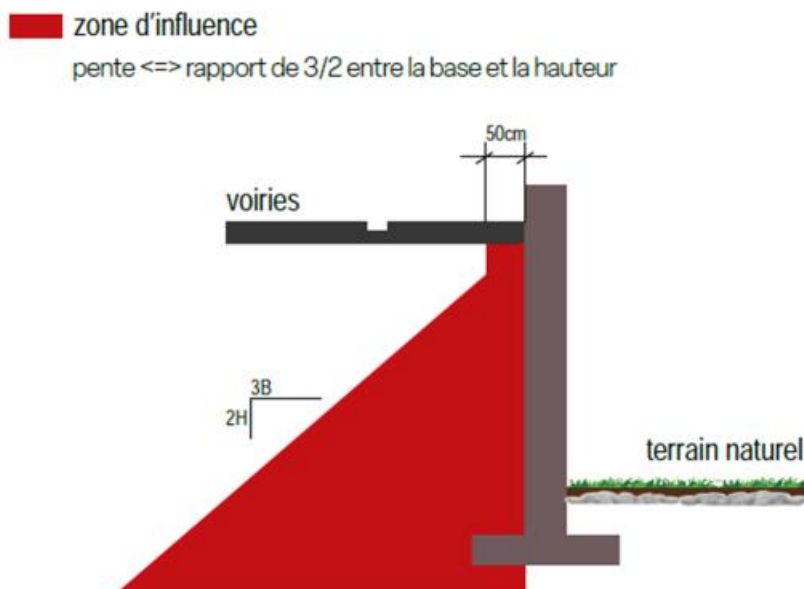
Au-delà de la bande de 50 cm, tout terrassement interceptant la pente de  $\frac{3B}{2H}$  est interdit.



### Dans le cas d'une excavation en tête de mur :

Tout terrassement situé dans une bande de moins de 0,50m de l'arrière du voile du mur (cf. schéma ci-dessous) est interdit, quelle qu'en soit la profondeur.

Au-delà de la bande de 50 cm, tout terrassement interceptant la pente de 3B/2H est interdit.



## 7.2. Servitudes d'entretien des ouvrages de soutien des terres

Les propriétaires et occupants de terrains situés en surplomb ou en contrebas du domaine public métropolitain sont tenus de maintenir en bon état les ouvrages construits à leurs frais ou pour leur compte, dès lors qu'ils ne présentent aucun lien fonctionnel avec la voie publique, c'est-à-dire lorsque le mur n'a pas vocation à servir de soutien en aval.

Lorsque le mur est situé en aval, les propriétaires et occupants de terrains inférieurs doivent, après avis de la Métropole, sécuriser la tête par l'implantation d'un garde-corps ou d'une glissière.

La Métropole assure uniquement le maintien en bon état des murs situés en bordure du domaine public routier métropolitain qui présentent un lien physique ou fonctionnel conduisant à les regarder comme un accessoire indispensable au domaine public routier métropolitain (soutien en aval, protection contre la chute de matériaux en amont).

## **Article 8 : Autres dispositions applicables aux propriétés riveraines du domaine public routier métropolitain**

### **8.1. Servitude de visibilité**

Les propriétés riveraines ou voisines des voies publiques, situées à proximité de croisements, de virages, de points dangereux ou incommodes pour la circulation publique, peuvent être frappées de servitudes destinées à assurer une meilleure visibilité, conformément aux articles L. 114-1 et suivants du Code de la voirie routière.

### **8.2. Hauteur et retrait des arbres et arbustes riverains**

Les propriétés riveraines ou voisines des voies publiques ne peuvent, sans autorisation, laisser croître des arbres ou des haies à moins de deux mètres de la limite du domaine public routier métropolitain lorsque les plantations dépassent 2 mètres de hauteur. Une distance de 50 cm est suffisante si la hauteur des plantations n'excède pas 2 mètres.

Les plantations existantes depuis plus de 30 ans, même si elles dépassent les 2 mètres, peuvent être conservées, mais ne seront renouvelées qu'à condition de respecter les distances fixées par le présent règlement.

Toute nouvelle plantation en deçà de 2 mètres de la limite du domaine public routier implantée sans autorisation est proscrite et constitue une contravention de cinquième classe.

Les plantations existantes sont soumises à une obligation d'égouttage des branches et des racines à l'aplomb de la voie, à la diligence des propriétaires.

Les sujets morts doivent être abattus et ne peuvent être remplacés qu'en observant la distance de deux mètres.

### **8.3. Entretien – élagage – abattage - dessouchage des arbres et arbustes riverains**

Dans le cadre de sa responsabilité, tout propriétaire riverain est tenu de surveiller, régulièrement l'état de ses arbres et arbustes, d'en assurer le bon entretien, de respecter les servitudes de visibilité et de prévenir les risques de chute de branches ou de sujets entiers sur



le domaine public routier.

Les arbres, branches ou racines qui empiètent sur le domaine public routier métropolitain et/ou masquent la signalisation routière, et/ou entravent la circulation des piétons, et/ou interfèrent avec les réseaux aériens d'éclairage public et de télécommunication, doivent être élagués à l'aplomb des limites de ce domaine, à la diligence et aux frais des propriétaires ou occupants du terrain.

Dans le cadre de sa mission de prévention des risques, la Métropole pourra signaler aux propriétaires les risques identifiés que présentent ces arbres pour le domaine public routier métropolitain et ses usagers. Elle lui demandera alors d'entreprendre une intervention adaptée dans un délai déterminé. Le maire de la commune concernée sera également informé dans le cadre de son pouvoir de police générale.

En cas d'urgence avérée, et après mise en demeure restée sans réponse, la Métropole pourra faire procéder à une intervention d'office aux frais du propriétaire ou de l'occupant.

#### **8.4. Écoulement des eaux : définitions**

Le présent article traite de l'évacuation des eaux qui ne se déversent pas dans les réseaux d'assainissement sanitaire et pluvial de la Métropole, dans les secteurs qui en sont dépourvus.

L'assainissement intérieur fait l'objet d'un examen spécifique lors de l'instruction des demandes d'autorisation de construire, entre autorités compétentes.

Les conditions d'évacuation sont différentes selon la quantité des eaux et matières à évacuer et doivent se conformer aux règlements en vigueur (cf. *Annexe 8 – Règlement d'assainissement et Règlement du Système Pluvial Urbain Métropolitain*). On distingue :

1. les eaux usées domestiques comprenant les eaux ménagères, les eaux vannes et les eaux de lavage de locaux vide-ordures,
2. les eaux industrielles : autrement dit tous les rejets correspondant à une utilisation de l'eau autre que domestique,
3. les eaux pluviales proviennent des précipitations atmosphériques. Seront assimilées à des eaux pluviales, les eaux d'arrosage et de lavage des voies publiques et privées, les eaux issues des bassins de rétention, des jardins, des cours d'immeubles, les eaux provenant des circuits de réfrigération telles que définies au règlement d'assainissement en vigueur. Ce dernier a pour objet de définir les conditions et modalités de déversement des diverses catégories d'eau précitées dans les réseaux d'assainissement de la Métropole.
4. Les eaux de piscine.

Le déversement sur la voie publique des eaux insalubres et industrielles provenant des propriétés riveraines est interdit, conformément à l'article R\*116-2, alinéa 4, du Code de la voirie routière.

## Écoulement des eaux issues du domaine public routier métropolitain

Selon l'article R141-2 du Code de la voirie routière, les profils en long et en travers des voies doivent être établis de manière à permettre l'écoulement des eaux pluviales et l'assainissement de la plate-forme.

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 fond inférieur.

La notion de « main de l'homme » s'entend comme tout ouvrage construit dont la vocation principale est de contribuer à l'écoulement des eaux pluviales. Or, la voie routière n'ayant pas cette vocation, cette notion ne s'y applique pas.

Ainsi, les propriétés riveraines situées en contrebas du domaine public routier métropolitain sont tenues de recevoir les eaux de ruissellement naturelles issues de celui-ci, et doivent prendre toutes dispositions pour permettre, en tout temps, ce libre écoulement.

## Écoulement des eaux pluviales

Nul ne peut, sans autorisation, rejeter sur le domaine public routier des eaux provenant de propriétés riveraines à moins qu'elles ne s'y écoulent naturellement. L'écoulement direct des eaux pluviales provenant des toits ou d'ouvrages en saillie sur le domaine public est interdit.

L'autorisation fixe les conditions de gestion des eaux pluviales et l'éventuel rejet dérogatoire.

L'écoulement et le rejet des eaux pluviales sur le domaine public routier doivent respecter la réglementation en vigueur, ainsi que les dispositions du règlement du Système Pluvial Urbain Métropolitain (cf. *Annexe 8 – Règlement d'assainissement et Règlement du Système Pluvial Urbain Métropolitain*).

En l'absence de canalisations établies sous la voie publique, les eaux pluviales peuvent être conduites au caniveau, sous réserve de l'avis favorable du service compétent de la Métropole, à l'exclusion de tout fossé en terre et sous réserve que l'ouvrage aboutisse soit à un égout public, soit à la mer, soit à un ruisseau dont le débit sera suffisant pour que ces eaux soient convenablement diluées et n'entraînent aucune nuisance pour le voisinage.

Ces eaux pluviales ne peuvent en aucun cas être détournées pour servir à l'arrosage de cultures maraîchères (légumes ou fruits à consommer crus).

Les eaux d'arrosage des jardins ne doivent en aucun cas se répandre sur la voie publique.

Les gargouilles et autres dispositifs canalisant le déversement des eaux pluviales au-dessus des voies (provenant des balcons, marquises, terrasses et autres saillies) sont rigoureusement interdits.

Chaque propriétaire foncier est invité, conformément aux PLUi, au Zonage des eaux pluviales et au règlement du Système Pluvial Urbain Métropolitain (cf. *Annexe 8 – Règlement d'assainissement et Règlement du Système Pluvial Urbain Métropolitain*), à gérer

prioritairement ses eaux de pluie sur sa parcelle. Pour les constructions nouvelles, l'écoulement direct (sans descente de gouttière) des eaux pluviales provenant du toit ou d'ouvrages en saillie sur le domaine public n'est pas autorisé.

Tout projet de construction, de rénovation ou d'aménagement doit intégrer un dispositif de rétention temporaire des eaux pluviales à la parcelle.

### **Écoulement des eaux usées**

En vertu des règles de salubrité et de sécurité publique, le rejet des eaux usées domestiques sur le domaine public métropolitain est interdit.

### **Écoulement des eaux d'arrosage**

Afin de garantir la sécurité des usagers de la voirie métropolitaine, les eaux d'arrosage ne doivent en aucun cas se répandre sur la voie publique.

La responsabilité du propriétaire du réseau d'arrosage ou d'assainissement agricole est engagée en cas d'écoulement d'eau provenant de son réseau sur le domaine public routier.

Il en est de même pour les arrosants qui pratiquent un arrosage excessif de leur parcelle

Avant toute mise en eau du ruisseau longeant la route, les arrosants doivent procéder au nettoyage du fossé de la route afin d'éviter tout risque de bouchon et de débordement sur la chaussée

La collecte et le transit de ces eaux dans les fossés des voiries sont soumis à autorisation et doivent faire l'objet d'un conventionnement définissant les modalités d'entretien et d'exploitation de ces ouvrages.

### ***Écoulement des eaux issues d'un assainissement non collectif***

Lorsque la commune concernée est située dans le département des Bouches-du-Rhône, en application de l'arrêté préfectoral des Bouches-du-Rhône du 4 juin 2019, les rejets d'effluents issus d'une installation d'assainissement non collectif, même traités, dans un collecteur pluvial (canalisation, fossé...) sont interdits.

Lorsque la commune concernée est située dans les départements du Var ou du Vaucluse, les rejets des effluents issus d'une installation d'assainissement non collectif, même traités, dans un collecteur pluvial (canalisation, fossé...) sont interdits.

## **8.5. Ouvrages en saillie**

### **Ouvrages en surplomb du domaine public routier**

L'article R. 431-13 du Code de l'urbanisme dispose que : « Lorsque le projet de construction porte sur une dépendance du domaine public, le dossier joint à la demande de permis de

construire comporte une pièce exprimant l'accord du gestionnaire du domaine pour engager la procédure d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public. ».

Néanmoins, cet article est silencieux sur le sort réservé aux éléments d'une construction s'implantant, non pas directement sur une dépendance du domaine public, mais ayant vocation à surplomber ladite dépendance.

Faisant une application extensive de l'article R. 431-13 précité, le Conseil d'État précise que lorsqu'un projet de construction comprend des éléments en surplomb du domaine public, le dossier de demande de permis de construire doit comporter une pièce exprimant l'accord du gestionnaire du domaine public pour engager la procédure d'autorisation d'occupation temporaire de ce domaine.

En sus de cet accord, le maître d'ouvrage devra obtenir une permission de voirie pour réaliser son ouvrage en surplomb, en application combinée des articles L.113-2 du Code de la voirie routière et L. 113-2 du Code de la construction et de l'habitation.

### **Règles particulières relatives aux saillies**

Les saillies sont des ouvrages qui débordent sur l'alignement (plan d'alignement ou alignement individuel) et surplombent la voie publique, en occupant le sursol.

Les immeubles accolés au domaine public routier métropolitain respectent les prescriptions du plan d'alignement et des arrêtés individuels d'alignement.

Le mesurage des saillies est toujours effectué à partir du nu du mur de façade, au-dessus du soubassement et, à défaut, entre alignement.

Dans le sens de la hauteur, le mesurage s'effectue depuis la surface finie du trottoir au plus près du mur de façade.

En tout état de cause, et sauf prescriptions techniques particulières précisées dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable, les saillies autorisées sur le domaine public routier ne peuvent excéder, selon la nature des ouvrages, les dimensions, et/ou les caractéristiques stipulées dans les PLUi en vigueur sur la commune concernée ou dans les réglementations en vigueur.

Dans le cas où une construction peut, sans gêner la circulation, être établie en saillie sur l'alignement parce qu'elle serait adossée à d'autres constructions faisant aussi saillie et devant subsister pendant un certain nombre d'années encore, une autorisation est délivrée par arrêté du président de la Métropole.

En toute hypothèse, l'autorisation d'occupation du domaine public est toujours précaire et révocable.

Tout élément en saillie pourra être supprimé sans indemnité pour des raisons liées à l'intérêt général.

Dans le cadre d'un changement de destination d'un commerce en habitation, tout élément en saillie devra être déposé et la façade remise à l'alignement.

### **Entretien des ouvrages établis sur ou sous le sol de la voie publique ou en saillie sur les alignements approuvés**

Les ouvrages établis dans l'emprise de la voie publique et qui intéressent la viabilité, ou ceux établis en saillie sur les alignements approuvés, doivent toujours être entretenus en bon état et maintenus conformes aux conditions de l'autorisation et aux PLUi en vigueur de la commune concernée. L'inexécution de cette prescription entraîne le retrait de l'autorisation, indépendamment des mesures pouvant être prises à l'encontre du permissionnaire pour réprimer la contravention de voirie et ordonner la suppression des ouvrages. Sont notamment visés par cette disposition les mobiliers ou jardinières privés mis en place par des particuliers pour délimiter ou agrémenter un emplacement.

### **Cas particuliers des terrasses fermées avec ancrage au sol**

Sans préjudice des règles applicables en matière d'urbanisme (permis de construire notamment), la construction de terrasses fermées avec ancrage au sol au bénéfice des débitants de boissons et restaurateurs doit faire l'objet d'une permission de voirie.

La Métropole peut refuser la délivrance de l'autorisation pour tout motif d'intérêt général, notamment si l'ancrage est de nature à gêner la circulation et l'écoulement des eaux de surface. Aucun mobilier complémentaire (de type parasol, porte-menu, jardinière, etc.) ou autre équipement lié à cette activité ne pourra être ancré au sol sans l'autorisation préalable de la Métropole .

### **Cas particuliers des appareils d'éclairage public, de signalisation lumineuse tricolore et de vidéosurveillance sur façade**

La Métropole peut établir des supports et ancrages pour les appareils d'éclairage public, de signalisation ou de régulation de trafic (signaux lumineux, caméras, etc.) et autres dispositifs (ex : dispositif d'ombrage) et, s'il y a lieu, pour les canalisations et les appareillages s'y rapportant, à l'extérieur des murs ou façades des propriétés riveraines donnant sur la voie publique.

Les servitudes d'ancrage et d'appui, relatives à l'établissement et à l'entretien des appareils d'éclairage public et de signalisation, ainsi que des câbles électriques pour les transports en commun, sont régies par les dispositions des articles L. 171-4 à L. 171-11 du Code de la voirie routière.

Ces servitudes permettent à la Métropole d'intervenir sur les propriétés riveraines du domaine public pour réaliser des travaux nécessaires à l'implantation ou à la maintenance d'infrastructures publiques, sans que cela ne transfère la responsabilité de ces installations au propriétaire privé.

En outre, conformément aux articles L. 4412-2 et R. 4412-97 et suivants du Code du travail, une obligation de recherche d'amiante incombe au donneur d'ordre, maître d'ouvrage ou propriétaire d'immeubles, qui décide de la réalisation de travaux susceptibles de provoquer une exposition des travailleurs à l'amiante.

Ainsi, lorsqu'elle intervient en vertu d'une servitude d'ancrage ou d'appui, la Métropole, en sa qualité de maître d'ouvrage de travaux publics (et de donneur d'ordre vis-à-vis des entreprises mandatées), est tenue d'organiser et de financer la recherche d'amiante. Le propriétaire privé, qui n'exerce ni la maîtrise d'ouvrage ni la responsabilité des travaux, n'aura pas à supporter cette charge.

### **Cas particuliers des jardins de trottoirs en pied de façade sur domaine public**

Les riverains ou usagers du domaine public routier métropolitain, qu'ils soient des personnes morales de droit public ou des personnes privées qui participent au développement de la nature en ville et répondent à un objectif public, peuvent solliciter auprès de la Métropole une autorisation d'occuper temporairement le domaine public routier métropolitain pour la mise en place et l'entretien de dispositifs de végétalisation.

Conformément à l'article L2125-1-1 du Code général de la propriété des personnes publiques, cette autorisation peut être délivrée à titre gratuit dès lors qu'elle ne poursuit aucun but lucratif.

Les dispositifs de végétalisation proposés respectent les règles applicables au titre des Codes de l'environnement et du patrimoine. Le cas échéant, ils sont soumis à autorisation dans les conditions prévues par le Code de l'urbanisme. Ils sont compatibles avec la destination et l'usage du domaine public routier métropolitain.

Les catégories de dispositifs éligibles, la durée pour laquelle les autorisations d'occupation temporaire sont délivrées et, le cas échéant, les règles à respecter en matière d'occupation du domaine, sont précisées dans la délibération tarifaire métropolitaine en vigueur relative aux droits de voirie.

## **8.6. Portes et fenêtres**

Aucune porte ne peut s'ouvrir vers l'extérieur de manière à faire saillie sur la voirie.

Toutefois, cette règle ne s'applique pas :

- Aux portes des postes de distribution d'électricité, de gaz ou de télécommunication ;
- Aux issues de secours qui ne sont pas utilisées en service normal ;

Les fenêtres et volets du rez-de-chaussée, ainsi que les portes de devantures s'ouvrant vers l'extérieur doivent se rabattre sur le mur de façade et y être fixés.

## **8.7. Excavations à proximité du domaine public routier métropolitain**

En bordure du domaine public routier métropolitain, toute excavation de quelque nature que ce soit (galeries souterraines, caves, etc.), doit faire l'objet d'une permission de voirie. Le non-respect de cette permission de voirie est passible d'une contravention.

Les seules excavations autorisées le sont aux distances et dans les conditions ci-après déterminées :

- Excavations à ciel ouvert (notamment les mares) : ces excavations ne peuvent être

pratiquées qu'à cinq mètres (5 m) au moins de la limite du domaine public. Cette distance est augmentée d'un mètre par mètre de profondeur de l'excavation.

- Excavations souterraines : ces excavations ne peuvent être pratiquées qu'à quinze mètres (15 m) au moins de la limite de l'emprise de la voie. Cette distance est augmentée d'un mètre par mètre de profondeur de l'excavation.
- Puits ou citernes : ils ne peuvent être établis qu'à une distance d'au moins cinq mètres (5 m) de la limite de l'emprise de la voie dans les agglomérations et les endroits clos de murs et d'au moins dix mètres (10 m) dans les autres cas.

Les distances ci-avant peuvent être diminuées par arrêté du président (ou de la présidente) de la Métropole sur proposition des services métropolitains, lorsque, eu égard à la situation des lieux et aux mesures imposées aux propriétaires, cette diminution est jugée compatible avec l'usage et la sécurité de la voie voisine de l'excavation.

Le propriétaire de toute excavation située au voisinage du domaine public routier métropolitain, est tenu de la sécuriser par une couverture ou une clôture propre à prévenir tout danger pour les usagers.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux excavations à ciel ouvert ou souterraines soumises à une réglementation spéciale en vertu des textes relatifs aux mines et carrières.

### **8.8. Exhaussements à proximité du domaine public routier métropolitain**

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

Les exhaussements ne peuvent être pratiqués qu'à cinq mètres (5 m) au moins de la limite des voiries métropolitaines. Cette distance est augmentée d'un mètre par mètre de hauteur d'exhaussement.

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

Les propriétaires des terres supérieures ou inférieures bordant des voiries métropolitaines sont tenus d'entretenir en bon état les ouvrages construits à leurs frais, par eux ou pour leur compte, et destinés à soutenir les terres.

Le libre écoulement des eaux, provenant de la chaussée et des fonds supérieurs, doit être maintenu.

Les constructions à l'alignement ne doivent pas empiéter sur le domaine public. Les dispositifs constructifs doivent être limités à une paroi berlinoise, un blindage, etc.

Les talus doivent obligatoirement être réalisés dans l'emprise de la parcelle du pétitionnaire (hors domaine public), avec une pente adaptée limitant les éboulis.

### **8.9. Immeubles menaçant ruine**

Lorsqu'un immeuble riverain d'une voie métropolitaine menace ruine et constitue un danger



pour la sécurité publique, il appartient au maire de la commune concernée de mettre en œuvre la procédure prévue aux articles L511-1 et suivants du Code de la construction et de l'habitation



## PARTIE 3 - L'OCCUPANT DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER MÉTROPOLITAIN : DROITS ET OBLIGATIONS

### Titre I : Les différentes Occupations du Domaine Public Routier métropolitain

Le régime de la domanialité publique vise le sol et le sous-sol, et dans certains cas, le surplomb. Le domaine public routier métropolitain inclut notamment la chaussée, les trottoirs, les accotements, les arbres d'alignement, ainsi que tout autre accessoire indissociable de la voie, dont notamment les ouvrages pluviaux de surface tels que les grilles ou les avaloirs.

#### Régime général de l'occupation

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, toute occupation du domaine public routier métropolitain doit, sauf exception, faire l'objet :

- d'une autorisation d'occupation (ou d'un accord technique préalable) ;
- du paiement d'une redevance, en application des articles L.2125-1 et suivants du Code général de la propriété des personnes publiques).

L'autorisation est délivrée à titre personnel, précaire et révocable, sans création de droits réels, sous réserve des droits des tiers.

À l'expiration du titre d'occupation, qu'elle résulte de son échéance normale ou d'un retrait anticipé, le permissionnaire est tenu de remettre les lieux en état (sauf décision expresse de la Métropole de maintenir tout ou partie des ouvrages).

#### Typologie des autorisations

En application de l'article L113-2 du Code de la voirie routière, l'autorisation d'occupation/de voirie prend deux formes principales :

PERMIS DE STATIONNEMENT	PERMISSION DE VOIRIE
<p>Le permis de stationnement autorise l'occupation du domaine public par des objets ou ouvrages (mobiliers) qui n'en modifient pas l'emprise dans le sol ou le sous-sol (terrasses, étals, marchands ambulants, marchés, buvettes, etc.).</p> <p>Il est délivré par l'autorité administrative titulaire de la police spéciale de la circulation et du stationnement, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le maire, sur le domaine public routier métropolitain en agglomération ;</li> <li>- Le président (ou la présidente) de la Métropole, sur le domaine public routier métropolitain hors agglomération</li> </ul>	<p>La permission de voirie autorise l'occupation du domaine public routier avec incorporation au sol ou modification de l'assiette du domaine occupé (tranchées, ancrages, surplombs, etc.).</p> <p>Elle est délivrée par l'autorité administrative chargée de la police de la conservation du domaine public routier métropolitain, soit par le président de la Métropole. (cf. <i>Annexe 1 – Tableau de répartition des autorisations et redevances applicables selon la domanialité et les pouvoirs de police</i>)</p> <p>La permission de voirie peut être assortie de prescriptions techniques adaptées et précises (type et emprise de la réfection, type de revêtement, modalités de remblaiement, de réfection de tranchées, etc.) afin de garantir</p>

	l'intégrité et la fonctionnalité du domaine public routier.
--	---

L'autorisation de voirie unilatérale par nature, se distingue des **conventions d'occupation temporaire du domaine public (COT)** susceptibles d'être conclues entre la Métropole et un occupant (bénéficiaire de la COT). Le recours à une convention peut être envisagé lorsque l'occupation présente des caractéristiques particulières justifiant un encadrement contractuel, notamment dans le cas d'installations desservies par le domaine public routier métropolitain et en lien direct avec un équipement de la route et de service à l'utilisateur).

## Catégories d'occupants du domaine public routier métropolitain

Dans le cadre de du présent Règlement, on distinguera :

<b>Les pétitionnaires</b>	Toute personne (physique ou morale, publique ou privée), <b><u>sollicitant</u></b> une permission de voirie ou un accord technique préalable.
<b>Les permissionnaires</b>	Toute personne (physique ou morale, publique ou privée), <b><u>ayant sollicité et obtenu</u></b> une permission de voirie.
<b>Les concessionnaires</b>	Les personnes publiques ou privées titulaires d'un contrat de délégation de service public ou de tout autre contrat de concession, valant autorisation d'occupation du domaine public routier pour la durée du contrat (cf. article L3132-1 du Code de la commande publique).
<b>Les bénéficiaires d'une COT</b>	Les personnes physiques ou morales autorisées à occuper le domaine public routier en vertu d'une convention d'occupation temporaire (hors concession)
<b>Les exploitants de réseaux ouverts au public</b>	Les opérateurs de télécommunications autorisés à occuper le domaine public routier métropolitain en y implantant des ouvrages dans la mesure où cette occupation n'est pas incompatible avec son affectation, conformément à l'article L. 47 du Code des postes et des communications électroniques. Le droit de passage dont ils bénéficient en vertu de l'article L45-9 du Code des postes et des communications électroniques ne les dispense pas de l'obligation d'obtenir une permission de voirie, délivrée par le président (ou la présidente) de la Métropole dans les conditions fixées par le Code de la voirie routière. Ils sont donc également des « permissionnaires »
<b>Les occupants de droit</b>	Par dérogation au droit commun, l'article L113-3 du Code de la voirie routière confère aux services publics de transport ou de distribution d'énergie électrique ou de gaz, ainsi qu'aux canalisations de transport d'hydrocarbures ou de produits chimiques déclarés d'utilité publique ou d'intérêt général un droit permanent d'occupation du domaine public routier sans autorisation préalable.  Toutefois, ces occupants de droit : - ne sont pas exonérés du versement d'une redevance d'occupation (permanente et le cas échéant provisoire) du domaine public dont le barème est établi conformément à la réglementation qui leur est propre ;

	<p>- sont soumis à un « <b>accord technique préalable</b> » définissant les prescriptions techniques liées aux travaux et au remblaiement des tranchées qu'ils effectuent sur le domaine public routier métropolitain. Ces prescriptions techniques visent à assurer la conservation du domaine et à en garantir une utilisation compatible avec sa destination. <b>L'accord technique préalable ne vaut pas titre d'occupation.</b></p>
<p><b>Les intervenants</b></p>	<p>Sont désignés comme « intervenants » les personnes qui ont été autorisées à exécuter les travaux sur la voirie (cf. Article R. 141-13 du Code de la voirie routière). Cette catégorie comprend les permissionnaires (dont les exploitants de réseaux de télécommunications), les concessionnaires, les titulaires d'une COT, ainsi que les occupants de droit.</p> <p>Sont également considérées comme des « intervenants » les entreprises ou services chargés de réaliser les travaux pour le compte de ces personnes autorisées.</p>

## **Titre II : Conditions générales administratives d'occupation et d'exécution des travaux dans l'emprise du domaine public routier métropolitain**

### **Article 9 : Dispositions administratives préalables aux travaux**

Sous réserve du cas des occupants de droit mentionnés au Titre I de la présente Partie et de l'installation par l'État des équipements visant à améliorer la sécurité routière, toute occupation du domaine public routier métropolitain n'est autorisée que si elle a fait l'objet, soit d'une permission de voirie dans le cas où elle donne lieu à emprise, soit d'un permis de stationnement dans les autres cas.

Par exception au régime unilatéral de l'autorisation, une COT peut être conclue lorsque l'occupation présente des caractéristiques particulières, conformément aux principes rappelés au Titre I de la présente Partie. La conclusion de cette convention relève de l'autorité compétente, selon les règles internes de répartition entre l'organe délibérant de la Métropole et son exécutif.

Les ouvrages installés pour le compte des occupants de droit (tels que les services publics de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz) ne donnent pas lieu à une autorisation d'occupation, mais sont soumis à un accord technique préalable fixant notamment les modalités de réalisation, de remblaiement et de réfection, conformément au Titre I de la présente Partie.

Le (la) président(e) de la Métropole délivre, sur le fondement des dispositions du Code de la voirie routière et du Règlement, les permissions de voirie et les accords techniques préalables.

Dans le cas d'occupations superficielles sans ancrage ni modification de l'assiette du domaine public routier, le maire de la commune concernée est compétent pour délivrer les permis de stationnement en agglomération.

Les autorisations d'occupation (permission de voirie, permis de stationnement, COT), ainsi que les accords techniques préalables sont délivrés à titre personnel, précaire et révocable.

Ils fixent les conditions de réalisation des travaux et/ou les modalités d'occupation du domaine public routier (durée, emplacement, prescriptions techniques, redevances, etc.).

Ces autorisations/accords sont non cessibles et non transmissibles.

L'occupation du domaine public routier métropolitain doit être compatible avec son affectation principale, à savoir la circulation routière, dans le respect des principes d'inaliénabilité et d'imprescriptibilité du domaine public.

Toute occupation du domaine public routier métropolitain donne lieu au paiement d'une redevance, sauf cas d'exonération expressément prévus par les articles L.2125 et suivants du Code général de la propriété des personnes publiques.

Le permissionnaire ou l'occupant de droit est responsable, dans les conditions de droit commun, des accidents ou dommages susceptibles de se produire du fait ou à l'occasion de ses travaux, ou du fait de l'existence de ses ouvrages ou de leur fonctionnement.

Le défaut d'entretien des ouvrages ou le non-respect des prescriptions techniques et réglementaires figurant dans l'autorisation délivrée peut entraîner son retrait, sans préjudice des autres mesures ou poursuites pouvant être engagées à l'encontre de l'occupant.

De manière générale, la métropole n'est pas favorable à l'atteinte à l'intégrité des voies de son domaine public routier qui n'auraient pas atteint trois ans d'âge. Le Président peut refuser sans motivation l'inscription des travaux programmables au calendrier de coordination (cf. Article 15 : Coordination générale des travaux).

La Métropole étudie, en lien avec les pétitionnaires et les occupants de droit du domaine public, les conditions de mise en œuvre des travaux non prévisibles/programmables. Les travaux urgents ne sont pas soumis à cette disposition.

### **Procédure d'instruction des demandes d'occupation définie par la Métropole :**

1. Demande d'intention de permission de voirie (IPV)/ demande d'autorisation (AOT) via l'outil de gestion dédié de la Métropole)
2. En cas d'accord : délivrance d'un titre d'occupation du domaine public
3. Délivrance éventuelle d'un arrêté de circulation à solliciter auprès de la mairie concernée pour les voies situées en agglomération ou auprès de la Métropole pour les voies métropolitaines hors agglomération
4. Paiement d'une redevance, selon les tarifs fixés par la délibération métropolitaine en vigueur relative aux droits de voirie (cf. Annexe 14 - Droits de voirie pour l'occupation du domaine public routier métropolitain et tarifs annexes )

### **Article 10 : Délivrance d'un titre d'occupation : formalités et procédure**

Les interventions sur le domaine public routier métropolitain doivent faire l'objet des formalités suivantes :

- demande de DT/DICT, ou ATU
- demande d'autorisation de voirie (permission de voirie ou accord technique préalable),
- demande d'arrêté de circulation auprès du maire de la commune concernée pour les voies métropolitaines situées en agglomération, auprès de la Métropole pour les voies métropolitaines hors agglomération,
- renseignement de la date de fin de travaux.

Afin d'optimiser la coordination des interventions sur le domaine public, les occupants du sous-sol, du sursol ou du sol doivent, dans la mesure du possible, effectuer ces formalités de manière dématérialisée via l'outil de gestion numérique dédié de la Métropole.

Dans le but d'assurer la sécurité des usagers, les propriétaires des réseaux installés sous ou sur le domaine public routier sont tenus d'assurer l'entretien et le maintien en parfait état des ouvrages installés au niveau du sol.

En cas de manquement constaté, une mise en demeure sera en principe notifiée à l'occupant défaillant par la Métropole. À défaut d'exécution dans le délai prescrit, la Métropole pourra

procéder d'office aux travaux nécessaires, aux frais de l'occupant défaillant dans les conditions fixées par l'Article 59 : Interventions d'office, réfections réalisées par la Métropole.

En complément de l'exercice du pouvoir de police de la conservation du domaine public routier, les pouvoirs de police de la circulation devront également être intégrés à la démarche globale de préparation des différentes phases opérationnelles, en corrélation avec la permission de voirie.

### **10.1. Demande d'autorisation d'entreprendre des travaux.**

Toute ouverture de chantier sur le domaine public routier métropolitain doit faire l'objet, après dépôt de la DT/DICT, d'une demande d'autorisation établie sur la plateforme dématérialisée de la Métropole, à destination du Gestionnaire de voirie compétent.

Lorsqu'il s'agit d'une extension, d'un remplacement ou de la création d'un nouveau réseau, le dossier de demande d'autorisation doit notamment comprendre le projet tel que défini dans le présent Règlement.

La demande est établie par le Maître d'ouvrage ou le propriétaire (ci-après dénommé "pétitionnaire"), et non par l'entreprise chargée des travaux.

### **10.2. Cas général : demande et délivrance d'une permission de voirie ou d'un accord technique préalable**

La demande de permission de voirie ou d'accord technique préalable (formulaire à retirer auprès de la Métropole ou via l'outil de gestion numérique dédié) est adressée à la Métropole (coordonnées en Annexe 11 – Cartographie de la compétence voirie Métropole / Coordonnées des services du Règlement).

La demande est accompagnée des éléments permettant à la Métropole de déterminer, le cas échéant, les prescriptions techniques nécessaires pour assurer la conservation du domaine public routier métropolitain et en garantir une utilisation compatible avec sa destination.

Toute demande de permission de voirie ou d'accord technique préalable peut comporter les informations suivantes, sauf pour les occupants de droit dont les informations sont fournies par ailleurs :

- Les noms et coordonnées (numéro de téléphone et adresse e-mail obligatoires) du demandeur, du chargé d'affaires et des entreprises intervenantes ; en cas d'intervention réalisée par un particulier, celui-ci devra fournir une pièce nationale d'identité en cours de validité ;
- L'immatriculation, le Kbis et le RIB pour les entreprises intervenantes, non référencées dans l'outil de gestion de la Métropole.
- Des documents permettant de juger de l'intégration des affleurements dans leur environnement immédiat (*nature des matériaux, couleur, aspect de surface, conditions d'implantation*) ;
- Le cas échéant, une note de calcul justifiant la résistance et la stabilité des ouvrages ou installations ;
- Le cas échéant, les coordonnées du coordinateur en matière de sécurité et de protection de la santé des travailleurs ;

- L'énumération de l'ensemble des voies concernées par le projet ;
- L'objet, le motif et la nature précise des travaux ;
- Un plan de situation (type plan de ville) comportant le nom de la commune, le nom de la voie, le numéro d'adressage en agglomération, le numéro de la voie ;
- Les dates prévisionnelles de début et de fin de chantier ;
- Deux (2) photos horodatées d'état des lieux avant travaux (vue proche et vue lointaine), hors chantiers linéaires mobiles
- Un plan coté à une échelle appropriée pour la compréhension du projet. Le Gestionnaire de voirie pourra exiger un autre plan, à une échelle qu'il aura fixée, et sous forme numérique compatible avec les formats de la Métropole ;
- Un mémoire explicatif ou générique décrivant les travaux, la nature de l'occupation et les conditions d'exploitation de l'ouvrage et indiquant le mode d'exécution prévu, la date et le délai d'exécution souhaités ainsi que les mesures prévues pour la sécurité et la circulation ;
- Le cas échéant, la définition des modalités d'entretien ultérieur de l'ouvrage ;
- Le cas échéant, l'avis de l'ABF, pour les secteurs concernés ;
- Les coordonnées d'une ou plusieurs personnes d'astreinte (24 h/24 et 7J/7) ;
- Pour les ouvrages ou équipements en superstructure, un croquis coté détaillé de l'ouvrage ou de l'équipement permettant de juger de la gêne éventuelle qu'ils sont susceptibles d'occasionner dans l'utilisation de la voie et en particulier du point de vue de l'encombrement des trottoirs, de la visibilité ainsi que de la sécurité en général avec photos-montages permettant d'apprécier l'environnement immédiat et l'insertion de l'ouvrage.

En cas de recours à une maîtrise d'œuvre et sur demande du Gestionnaire de voirie, le demandeur devra fournir le document de délégation de signature entre le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre, lors du dépôt du dossier.

**Tout dossier incomplet sera retourné au demandeur, qui ne pourra se prévaloir d'éventuels délais liés au dépôt de la demande.**

## **Article 11 : Dispositions particulières**

### **11.1 Dispositions propres aux opérateurs de transport et de distribution de gaz et d'électricité**



Les dispositions du Règlement n'exonèrent pas les opérateurs de transport et de distribution de gaz et d'électricité de se conformer à la réglementation spécifique à leur activité, telle que prévue par le Code de l'énergie (voir notamment les articles L. 323-1 et suivants et R. 323-1 et suivants du Code de l'énergie s'agissant des ouvrages de transport et de distribution d'électricité, et les articles L. 433-1 et suivants et R. 433-1 et suivants du même code pour les ouvrages de transport et de distribution de gaz).

## **11.2. Dispositions propres aux opérateurs de télécommunication**

La demande de permission de voirie des opérateurs de télécommunication est accompagnée d'un dossier technique dont le contenu est fixé par un arrêté du ministre chargé des communications électroniques (cf. Annexe 6 – Arrêté du 26 mars 2007 relatif aux demandes de permissions de voirie mentionnées à l'article R.20-47 du Code des postes et des communications électroniques).

En l'état du droit applicable au jour de l'adoption du Règlement, le contenu de ce dossier technique est précisé par les dispositions du Code des postes et des communications électroniques (Articles L. 47 et R. 20-45 et suivants) et l'arrêté du 26 mars 2007 relatif aux demandes de permissions de voirie mentionnées à l'article R. 20-47 du Code des postes et des communications électroniques.

Conformément aux dispositions de l'article R. 20-48 du Code des postes et des communications électroniques, lorsque la satisfaction de la demande d'un opérateur, entraînant l'utilisation de la totalité du domaine public disponible pour l'usage envisagé, ferait obstacle à tout nouvel usage supplémentaire équivalent, la Métropole peut subordonner l'octroi de la permission de voirie à la réalisation de travaux permettant le partage ultérieur des installations avec d'autres opérateurs et rend publiques les conditions d'accès à ces installations.

De même, si la Métropole constate que le droit de passage de l'opérateur peut être assuré, dans des conditions équivalentes à celles qui résulteraient d'une occupation autorisée, par l'utilisation des installations existantes d'un autre occupant du domaine public et que cette utilisation ne compromettrait pas la mission propre de service public de cet occupant, elle peut inviter les deux parties à se rapprocher pour convenir des conditions techniques et financières d'une utilisation partagée des installations en cause.

En cas d'échec des négociations sur le partage des installations dans un délai maximal de 3 (trois) mois à compter de l'invitation à les partager, prolongé, le cas échéant, jusqu'à la décision de l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes, l'opérateur qui n'a pu obtenir le partage des installations existantes peut confirmer sa demande de permission de voirie initiale, en précisant les raisons pour lesquelles il n'a pas été possible d'utiliser les installations existantes (articles L. 47 et R. 20-50 du Code des postes et des communications électroniques).

## **11.3 Cas d'implantation d'ancrages de supports éclairage public et/ou signalisation**



Conformément à la délibération du Conseil de la Métropole autorisant l'application des articles L. 171-2 et suivants du Code de la voirie routière, la Métropole peut implanter des supports et ancrages pour les appareils d'éclairage public ou de signalisation et, s'il y a lieu, pour les canalisations et les appareillages s'y rapportant, soit à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique, soit sur les toits et terrasses des bâtiments, soit sur tous ouvrages ou saillies sur ou sous la voie publique dépendant des immeubles riverains.

Dans ce cadre, l'implantation de tels supports et ancrages sur les toits et terrasses des bâtiments n'est possible qu'à la condition qu'on puisse y accéder par l'extérieur.

La pose de tels appuis constitue un droit pour la Métropole, sans préjudice des droits des propriétaires des immeubles concernés.

À défaut d'accord du propriétaire, la décision autorisant la pose de supports, de canalisations ou d'appareillages sur les propriétés privées est prise après enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie, et organisée conformément aux dispositions du Code des relations entre le public et l'administration.

#### **11.4 Cas d'une demande d'arrêté de circulation**

La demande d'arrêté de circulation, de permis de stationnement liée à un chantier transformant de façon permanente les conditions de circulation, de stationnement, de croisements, des sens de circulation, etc..., doit être adressée à l'autorité de police compétente, à savoir le maire de la commune concernée en agglomération, ou le président de la Métropole hors agglomération sur voiries métropolitaines. Une copie de l'arrêté de circulation de la commune concernée est ensuite transmise par la commune à la Métropole.

La demande doit impérativement être accompagnée des documents suivants, sauf stipulation contraire de la commune concernée :

- Les plans d'aménagement (au plus tard 2 mois avant le démarrage des travaux),
- Le plan de circulation et de stationnement, ainsi que les accès pour les véhicules et les services de secours,
- Les plans de mise en sécurité, comprenant : Un plan spécifique relatif à la gestion signalisation temporaire de chantier,
- Plan de circulations piétonnes (zones protégées, cheminements temporaires, signalisation adaptée, dispositifs d'alerte et de balisage).
- En cas de fermeture de la voie, un plan de déviation

Aucun arrêté de circulation ne devrait être délivré si le pétitionnaire ne dispose pas de l'AOT signée dans les conditions définies dans le Règlement, ainsi que d'un titre l'autorisant à intervenir sur le domaine public.

#### **11.5 Cas d'une demande d'intervention à proximité du Gabarit Limite d'Obstacle (GLO) (tramway)**

Lorsque le chantier se situe dans l'enveloppe, c'est-à-dire à moins de 6 mètres du G.L.O. (Gabarit Limité d'Obstacle) du Tramway, l'intervenant doit respecter les préconisations de la RTM suivantes :

- **Travaux avec consignation** : Le chargé de consignation doit être impérativement contacté au 06 71 90 76 92, au minimum 3 heures avant le début de l'intervention  
Les travaux ne pourront pas commencer avant la remise de l'attestation de consignation par la RTM.  
L'intervenant devra restituer l'attestation de consignation à l'heure mentionnée sur celle-ci.  
L'intervenant devra obligatoirement restituer l'attestation à la fin des travaux.
- **Travaux sans consignation** : Le PCT doit être contacté au 04 91 22 44 21 en début et en fin d'intervention  
L'intervenant et/ou son matériel ne doit en aucun cas pénétrer dans le volume de sécurité de la Ligne Aérienne de Contact (LAC - risque électrique).  
L'intervenant doit respecter un volume de 3 mètres de rayon autour de la LAC (750v).  
L'intervenant et/ou son matériel ne doit pas pénétrer sur la plateforme tramway sans protection  
L'intervenant et/ou son matériel ne doit pas gêner la progression du tramway.

**Selon la nature des travaux et le site concerné, la Métropole pourra prescrire des conditions techniques particulières complémentaires, le cas échéant en lien avec la RTM**

## 11.6 Cas particulier des interventions sur des espaces qualitatifs

Pour toute intervention sur un espace qualitatif composé de pavés, dalles, béton désactivé, enrobés rouges ou ocres, ou sur espace public désimperméabilisé, le maître d'ouvrage et son entreprise prestataire dresseront un état des lieux préalable avant travaux. Cet état des lieux sera organisé préférentiellement en présence de la Métropole, afin de définir les prescriptions techniques applicables et de fixer la date précise de commencement des travaux.

Toutes les interventions sur ces espaces qualitatifs feront l'objet de contrôles systématiques de la Métropole, pendant l'exécution et à réception des travaux.

## 11.7 Cas du Raccordement des projets immobiliers neufs aux réseaux de communications électroniques

### 1. Principe général de responsabilité

Les branchements impliquant des travaux sur le domaine public relèvent, par principe, de la responsabilité de l'opérateur d'infrastructure ou de l'entreprise qu'il mandate, et non de celle du riverain.

Pour les travaux situés « au droit » de toute parcelle privée, la responsabilité de l'opérateur s'étend jusqu'au point de raccordement, soit la limite de la propriété privée dans les cas suivants :

- bâtiments non qualifiés de neufs ;

- bâtiments neufs situés en zone moins dense (sont visées toutes les communes à l'exception de Marseille).

## 2. Interprétation de la notion « au droit du terrain »

L'expression « au droit du terrain » est à comprendre au sens du droit de l'urbanisme et de voirie, c'est-à-dire comme signifiant « à l'aplomb de » ou « en face de » la parcelle. Cette notion n'intègre pas les surfaces du domaine public situées entre la limite de propriété privée et le réseau principal.

## 3. Intervention sur le domaine public

Conformément au Code des postes et des communications électroniques et à la réglementation en vigueur :

- Seuls les opérateurs de réseaux ou leurs entreprises habilitées peuvent intervenir sur le domaine public pour réaliser un branchement à la fibre optique ;
- Toute intervention fait l'objet d'une permission de voirie délivrée par la Métropole.

## **Article 12 : Instruction de la demande du titre d'occupation ou d'accord technique préalable**

La demande de permission de voirie ou d'accord technique préalable (cf. Annexe 4 – *Formulaires de demande de permission de voirie / accord technique préalable*)

Annexe 5 - Procédure de demande de permission de voirie ou d'accord technique préalable via l'outil) doit parvenir aux services de la Métropole dans les délais suivants et conformément aux dispositions de l'Article 10 : Délivrance d'un titre d'occupation : formalités et procédure.

La Métropole instruit la demande de permission de voirie ou l'accord technique préalable et y répond dans un délai maximal estimé de 2 mois calendaires à compter de sa réception, sous réserve de son caractère complet, conformément au délai maximal réglementaire applicable.

**Aucune occupation du domaine public routier, ni aucun travail, ne peut être mis en œuvre sans réponse favorable de la Métropole, ni sans établissement préalable de l'état des lieux contradictoire avant le démarrage des travaux, ni sans obtention de l'arrêté de l'autorité compétente en matière de police de circulation.**

L'absence de réponse à une demande de permission de voirie vaut refus de la part de la Métropole.

Toute occupation ou exécution d'ouvrage réalisée sans autorisation constitue une contravention de voirie susceptible d'entraîner des poursuites à l'encontre de ses auteurs.

## **Article 13 : Délivrance et portée du titre d'occupation**

### **13.1. Conditions de délivrance du titre d'occupation**

La permission de voirie ou l'accord technique préalable sont délivrés par arrêté pris par le président de la Métropole, et, selon le cas, après avis de la commune concernée et/ou de l'A.B.F.

De manière générale, la permission de voirie ou l'accord technique préalable ne peuvent être délivrés que dans la mesure où elle/il est compatible avec la destination du domaine public routier concerné.

### 13.2. Portée et validité du titre d'occupation

La permission de voirie est délivrée à titre personnel, précaire et révocable et sous condition de durée.

Elle est accordée pour une durée **d'un (1) an** pour engager les travaux. Passé ce délai, le permissionnaire devra déposer une nouvelle demande de permission de voirie, dans les mêmes conditions que le dépôt initial.

La permission de voirie porte exclusivement sur les travaux présentés dans la demande. Elle doit être en possession de l'intervenant sur le lieu du chantier, de manière à être vue, à tout moment du chantier, par tout agent habilité à vérifier le respect des prescriptions du Règlement.

La permission de voirie prend en compte la sécurité dans l'intérêt du public, et oblige le permissionnaire à supporter les gênes et les frais résultant de certains travaux effectués sur le domaine public routier.

Le permissionnaire est tenu de réparer tout dommage causé aux voies et de remettre en état les lieux à la fin de l'autorisation de voirie.

### 13.3. Portée et validité de l'accord technique préalable

L'accord technique préalable ne vaut que pour les travaux auxquels il fait référence. Toute modification du projet fait l'objet de prescriptions supplémentaires.

L'accord technique préalable est délivré par les services de la Métropole pour une durée de validité maximale d'un an. Toute intervention nécessitant un délai supplémentaire doit faire l'objet d'une demande de renouvellement.

Le renouvellement de l'accord technique préalable est sollicité au minimum 21 jours calendaires avant son échéance. Le dossier de demande de renouvellement reprend les éléments constitutifs de la demande initiale ainsi que la justification des motifs de la demande de renouvellement.

Il est instruit dans les mêmes conditions que le dossier de demande initiale.

## Article 14 : La fin de la permission de voirie

L'autorisation de voirie (permission de voirie) prend fin dans les cas suivants :

- à l'expiration du délai pour lequel elle a été accordée ;
- à la survenance d'une condition extinctive prévue dans ses dispositions ;
- au décès de son bénéficiaire ;
- par retrait prononcé dans l'intérêt de la conservation du domaine public occupé.

Lorsque l'ouvrage ayant fait l'objet d'une permission de voirie cesse d'être utilisé, l'occupant doit informer le Gestionnaire du Bassin de voirie concerné, par courrier recommandé avec accusé de réception, dans le délai d'un mois suivant cet abandon. Le permissionnaire met en œuvre, le cas échéant, les dispositions de l'Article 33 : Cas particulier des réseaux hors d'usage ou abandonnés.

Conformément à l'autorisation, à la fin de l'occupation et à la demande de la Métropole, tous les ouvrages devront être :

- soit démolis par le bénéficiaire de l'autorisation, lequel devra alors remettre, à ses frais, la chaussée et ses dépendances dans l'état où elles se trouvaient avant l'établissement de l'installation, sur la base, le cas échéant, d'un nouvel arrêté de circulation, et ce dans un délai de deux mois à compter de la fin de l'autorisation ;
- soit maintenus en l'état si la Métropole renonce expressément à cette démolition. Dans ce cas, la Métropole acquiert la propriété de l'ouvrage à titre gratuit, sans qu'aucune indemnité ne soit due.

Par ailleurs, la Métropole se réserve le droit de récupérer auprès de l'ex-bénéficiaire de l'autorisation l'ensemble des éléments qu'elle jugera utiles concernant l'implantation de l'ouvrage.

Elle pourra ensuite en disposer librement, notamment en les mettant à disposition d'un autre occupant.

## **Article 15 : Coordination générale des travaux**

### **15.1. Les principes généraux**

Le processus de coordination des travaux sur le domaine public routier métropolitain vise à :

- minimiser la gêne causée aux riverains et aux usagers de la voie publique,
- limiter les atteintes aux dépendances du domaine public routier métropolitain et en assurer la conservation et l'intégrité matérielle dans le temps.

Le président de la Métropole assure la coordination des interventions sur le domaine public routier métropolitain, conformément aux dispositions du Code de la voirie routière, et établit le calendrier prévisionnel des interventions.

La Métropole met à disposition des intervenants un outil de gestion accessible en web permettant le dépôt des demandes d'interventions.

Cet outil permet à la Métropole d'opérer une extraction des conflits, lorsqu'au moins deux (2) intervenants (la Métropole et un gestionnaire des réseaux par exemple) ont l'intention de réaliser des travaux simultanément sur une même zone. Un arbitrage est ensuite effectué par la Métropole.

Les intentions de travaux (court, moyen, long termes) doivent ainsi être déclarées par les permissionnaires et occupants de droit sur cet outil numérique.

L'outil de gestion mis à disposition des permissionnaires et occupants de droit par la Métropole établit une procédure de coordination des travaux de voirie de nature à permettre une bonne gestion des interventions sur le domaine public métropolitain.

Il permet :

- aux intervenants, permissionnaires et occupants de droit de porter au plus tôt à la connaissance du président de la Métropole les intentions de programme des travaux

- pluriannuels qu'ils envisagent de réaliser ainsi que le calendrier de leur exécution ;
- d'indiquer la nature des travaux, leur localisation et les périodes prévisibles d'exécution (date de début et durée) ;
- de porter à la connaissance de la Métropole toute modification de l'une de ces informations.

Il appartient donc aux occupants du domaine public routier d'informer la Métropole de tous leurs projets, même aléatoires ou non confirmés, ainsi que de l'évolution de cette programmation.

## **15.2. Les catégories de travaux à coordonner**

Les travaux concernés par cette gestion coordonnée des interventions sont les travaux relevant des catégories suivantes (cf. Annexe 3 – Nature des travaux) :

### **Travaux programmables à court terme**

Ce sont les opérations connues au moment de l'établissement de la coordination.

En règle générale, elles entraînent des travaux importants qui nécessitent une programmation à court terme sur un ou deux ans.

### **Travaux programmables à long terme**

Ce sont les travaux ou opérations pouvant faire l'objet d'une programmation sur 3 à 5 ans (moyen terme) ou sur plus de 5 ans (long terme). Il est utile de distinguer ces opérations, afin d'avoir une vision plus globale des interventions à venir sur le domaine public routier métropolitain.

## **15.3. La procédure de coordination**

Cette procédure de coordination vise à instaurer une organisation qui :

- Identifie les opérations programmées ;
- Identifie les intervenants concernés ;
- Propose la réalisation de chantiers communs ;
- Propose une réfection définitive immédiate lorsque cela est techniquement ou organisationnellement possible ;
- améliore l'information de tous les acteurs, en particulier les riverains et usagers.

Il s'agit de la coordination minimale qui conduit notamment à la mise en place d'un calendrier de travaux réalisé par l'ensemble des bassins de la Métropole et précisé dans cet article.

Le calendrier est élaboré pour un an.

Il peut également être établi pour une période de deux à cinq ans pour certaines catégories de travaux et jusqu'à 10 ans pour le Bassin sud.

### **Cas des Directions des Bassins Ouest et Est**

Sur ces bassins, les réunions de coordinations peuvent être à l'initiative des communes concernées, en présence de la Métropole.

### **Procédure spécifique à la direction du Bassin sud :**

En raison du volume important de déclarations de travaux déposées sur le Bassin sud du territoire Métropolitain, la direction du Bassin Sud organisera des réunions trimestrielles.



La Métropole ou les aménageurs du domaine public portent à la connaissance des intervenants les projets d'entretien ou d'aménagement du domaine public routier métropolitain.

Le président de la Métropole établit, selon les besoins d'entretien du patrimoine routier :

- le calendrier de travaux qu'elle notifie à l'ensemble des services concernés et des intervenants via l'outil de gestion,
- le programme global prévisionnel des travaux sous forme de tableur, et par tout autre moyen approprié.

Le président de la Métropole se réserve le droit d'opposer des contraintes de programmation en fonction de la gêne à l'usager ou des conflits potentiels avec d'autres chantiers.

Un arrêté annuel de coordination pris par le président de la Métropole intégrant ce calendrier, est ensuite notifié aux services et intervenants concernés. Seuls les chantiers prévisibles, figurant sur le calendrier de travaux de l'arrêté annuel de coordination, peuvent être entrepris à la date ou au cours de la période à laquelle ils sont prévus. De même, un arrêté individuel de coordination est notifié aux services et intervenants concernés pour les travaux non prévisibles.

L'objectif poursuivi est l'optimisation des interventions dans le temps et dans l'espace, c'est-à-dire à la fois :

- Éviter l'ouverture de chantiers successifs sur des mêmes sections de chaussée ou de trottoirs,
- Éviter l'ouverture des chantiers sur des aménagements ou des réparations récents,
- Organiser l'occupation du domaine public en tenant compte de son utilisation lors de manifestations sportives, culturelles ou marchandes,
- Assurer la parfaite reconstitution des parties de voirie concernées (réfection de tranchée, aménagement ou remise en état après dégradation),
- Maintenir l'accessibilité.

#### **15.4. Les catégories de travaux exclues de la coordination**

##### **Travaux non prévisibles**

Dans cette catégorie figurent les opérations qui n'étaient pas connues au moment de l'établissement de la coordination. En règle générale, elles génèrent des chantiers appelés « petits chantiers », qui font l'objet d'une programmation à court terme (exemple : les branchements, les modifications ponctuelles des réseaux, les travaux d'entretien).

##### **Travaux urgents, procédure d'A.T.U.**

Dans cette catégorie figurent les travaux qui sont rendus nécessaires pour un motif de sécurité, de continuité du service public, de sauvegarde des personnes ou des biens, ou en cas de force majeure (exemples : fuites sur réseaux, d'effondrements de chaussée, d'affaissements d'ouvrage). Ces travaux peuvent être entrepris sans délai.

Le président de la Métropole, ainsi que le maire de la commune concernée sont tenus informés par tous moyens dans les vingt-quatre heures des motifs de cette intervention.



Selon la nature des travaux, la Métropole se réserve le droit de programmer une visite de chantier *a posteriori* avec la présence de l'intervenant.

Le permissionnaire ou l'occupant de droit est invité à procéder à une déclaration d'intervention simplifiée par email, dont une copie est adressée au maire de la commune concernée, et qui comprend :

- les noms et coordonnées de l'intervenant et de son chargé d'affaires ;
- le motif et la nature des travaux ;
- leur localisation précise à l'aide de plans à une échelle suffisante ;
- les noms et coordonnées de l'ensemble des exécutants chargés de tout ou partie des travaux ;
- les coordonnées d'un service d'urgence disponible 7 j / 7 j - 24 h / 24 h.

**Attention :**

**Ne sont pas considérées comme travaux urgents les opérations rendues urgentes du fait même de leur programmation.**

### **15.5 Cas particulier des voiries et revêtements récents**

En application des dispositions de l'article L. 115-1 du Code de la voirie routière, le président de la Métropole n'a pas à motiver sa décision de refuser d'inscrire au calendrier de coordination un programme de travaux envisagé sur une partie du domaine public routier qui n'aurait pas atteint trois (3) ans d'âge.

La Métropole souhaite assurer la préservation maximale de ses revêtements de voies, chaussées ou trottoirs de moins de trois (3) ans d'âge ; et ainsi éviter toute atteinte à l'intégrité de son domaine public routier.

Les pétitionnaires et occupants de droit sont encouragés à respecter ce principe de conservation.

En dehors des travaux urgents régis par les dispositions de l'article 15.4 du Règlement, les travaux présentant les caractéristiques suivantes restent admis sur le domaine public susvisé :

- travaux urgents suite à un incident ou un dommage ;
- travaux rendus nécessaires pour la sécurité des tiers ;
- travaux de branchement suite à un changement de locataire ou de propriétaire ;
- travaux de branchement suite au changement d'affectation d'immeuble ou de maison individuelle ;
- travaux de branchement suite à nouvelle construction d'immeuble
- travaux imposés par une norme juridique (loi ou règlement) ;

La Métropole encourage les pétitionnaires et occupants de droit à

- motiver toute demande d'intervention de ce type sur voirie de moins de trois (ans) d'âge, et à privilégier la recherche de fouilles communes, les solutions techniques alternatives (micro-tunnelier, fonçage, forage horizontal et tunnelier) et/ou d'emprises biaisées des tranchées afin de limiter l'impact sur le domaine public routier.
- privilégier les passages de réseau hors chaussée, hors bande cyclable et de préférence sous accotement, sous trottoir.

Des prescriptions particulières liées à une intervention sur voirie de moins de 3 ans d'âge

pourront être étudiées en lien avec le pétitionnaire dans le cadre de la permission de voirie et/ou de l'accord technique préalable, selon les principes suivants :

- reprise à l'identique de la chaussée de joint à joint ou sur une longueur définie par la Métropole ;
- reprise à l'identique du trottoir sur pleine largeur et sur la longueur définie par la Métropole ;
- reprise de la demi chaussée sur les voiries avec matériaux qualitatifs ; dans le cas où cette prescription ne peut être respectée, le revêtement sera repris sur une largeur égale à la demi-largeur de chaussée.

## **Article 16 : Conditions générales de mise en œuvre des travaux**

### **16.1. Cas où un arrêté de circulation est nécessaire**

Lorsque l'occupation du domaine public routier résultant de la délivrance d'une permission de voirie ou d'un accord technique préalable implique une modification des conditions de circulation et de stationnement, le permissionnaire ou l'occupant de droit fait son affaire de l'obtention d'un arrêté de circulation auprès de l'autorité compétente. En cas de coupure totale de circulation ou la mise en place de déviations, les services d'incendie et de secours devront être consultés afin de garantir l'accessibilité permanente des secours.

Il est recommandé à l'intervenant de prendre attache avec l'autorité compétente concernée le plus en amont possible de son intervention (délai d'instruction des demandes d'arrêtés de circulation variables selon les autorités compétentes).

L'arrêté de circulation réglemente la circulation pour une période définie, organise les conditions d'exploitation sous chantier ainsi que les détournements de circulation éventuels.

Il fixe les modalités temporelles d'exécution des travaux sur le domaine public et les prescriptions relatives à exploitation de la voie pendant la durée du chantier.

Les mesures de circulation édictées dans le cadre de l'arrêté de circulation permettant à l'intervenant la réalisation de ses travaux doivent être rendues opposables aux usagers du domaine public routier par voie de signalisation.

Conformément à l'arrêté de circulation délivré et au cadre réglementaire en vigueur (*Instruction interministérielle sur la signalisation routière – première et huitième partie*, notamment), le permissionnaire, l'occupant de droit ou l'intervenant met en place à sa charge et sous sa responsabilité, de jour comme de nuit, la signalisation appropriée de son chantier (entretien, surveillance de la signalisation, alternats, déviations, etc.), jusqu'à restitution des ouvrages de voirie.

Il fournit à la Métropole et à l'autorité compétente en matière de police de la circulation les coordonnées d'un contact joignable à tout moment, de jour comme de nuit, pour une éventuelle modification ou remise en place de la signalisation.

L'ensemble de la signalisation temporaire liée au chantier, ainsi que la signalisation de la déviation, doit être déposé en fin de chantier.

## 16.2. Obligations du permissionnaire, de l'occupant de droit et de l'intervenant

Tout permissionnaire ou occupant de droit maître d'ouvrage a l'obligation de transmettre à tout intervenant auquel il confie ses travaux une copie de l'accord technique préalable ou de la permission de voirie, ainsi que, le cas échéant, une copie du présent Règlement.

L'intervenant doit être en possession de l'autorisation de voirie (permission de voirie ou accord technique préalable) et être en mesure de la présenter à toute réquisition du Gestionnaire de voirie concerné.

En cas d'interruption des travaux durant la période de validité de l'autorisation, l'intervenant est tenu d'informer immédiatement le Gestionnaire de voirie compétent, en précisant les motifs et la durée prévisible de cette interruption.

Durant les nuits, samedis, dimanches, jours fériés, ainsi que pour tout arrêt de chantier supérieur à 24 heures, toutes dispositions doivent être prises pour rendre à la circulation - sinon la totalité - du moins la plus grande largeur possible de la chaussée et des trottoirs et pour maintenir la signalisation réglementaire.

L'intervenant procède, dans la mesure du possible, dans les secteurs à forte circulation des modes actifs et/ou des véhicules (centre urbain, bourg villageois ou la veille d'événements exceptionnels (festivités, vigilances crues, ...) à la remise en état par l'application d'un enrobé, le soir et/ou par la pose d'une plaque de protection ou pont lourd qui devra rester en place le temps nécessaire, sauf contraintes techniques justifiées

## Article 17 : Responsabilités et assurances

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

L'intervenant est susceptible de voir sa responsabilité engagée, sur le fondement des règles du droit commun, pour tous dommages liés à l'existence, aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ouvrages implantés sur le domaine public routier métropolitain qu'il est autorisé à occuper, ainsi que des conditions de leur exploitation et de leur entretien, le cas échéant.

Les travaux de réfection définitive, le cas échéant effectués par la Métropole à la suite de son intervention, n'exonèrent pas l'intervenant de sa responsabilité en cas de vices cachés portant sur les ouvrages déjà réalisés par lui.

## Article 18 : Cas particulier de la coactivité

Dans le cadre d'une opération nécessitant la présence d'au moins deux intervenants pouvant être amenés à travailler en coactivité, **et dont la Métropole serait partie prenante en tant que maître d'ouvrage**, la présence d'un coordonnateur S.P.S (Sécurité Protection de la Santé) est obligatoire, conformément aux règlements en vigueur.

Lorsque La Métropole n'est pas le commanditaire des travaux, les coûts de mobilisation d'un coordinateur S.P.S. seront pris en charge par quotité entre les intervenants.

Le coordinateur S.P.S est désigné pour l'opération dès la phase de conception, en amont de la phase de réalisation.

Il organise les visites d'inspection communes avec les entreprises afin que celles-ci remettent leur P.P.S.P.S (Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé). Le coordonnateur S.P.S est notamment chargé de la rédaction du P.G.C (Plan Général de Coordination).

## **Article 19 : Dossier d'Exploitation Sous Chantier (D.E.S.C)**

Du seul fait de sa présence, un chantier sous circulation génère des perturbations notamment des restrictions de capacité et il peut être une source de danger, à la fois pour l'usager, qui est amené à modifier son comportement, mais aussi pour l'exécutant, qui en plus des risques inhérents à son travail, est exposé à ceux engendrés par le trafic.

Les préoccupations relatives à l'exploitation doivent donc être prises en compte lors des chantiers courants et non courants, mais également dès la conception et l'aménagement d'infrastructures nouvelles.

Afin de réduire ces risques et de préserver la sécurité des usagers des riverains et des agents de la route, la Métropole procède à l'analyse des dossiers d'exploitation (en phase AVP et DCE) lors des chantiers ou des aménagements routiers à réaliser sur le réseau routier métropolitain et rappelle les dispositions générales applicables en la matière.

La signalisation des chantiers à l'égard de la circulation publique doit être conforme aux instructions réglementaires ; elle est réalisée par l'entrepreneur, qui prend en charge la fourniture, la mise en place et la maintenance des panneaux et des dispositifs de signalisation, sous contrôle du service compétent.

La mise en place de la signalisation temporaire repose sur les principes d'adaptation, de cohérence, de valorisation et de lisibilité.

Le Dossier d'Exploitation Sous Chantier (D.E.S.C) a pour objectif de permettre de vérifier la bonne coordination des interventions sur le domaine public routier métropolitain (notamment la communication entre les différents services concernés) et de minimiser la gêne occasionnée aux usagers.

Le dossier complet devra être déposé lors de la demande d'arrêté de circulation, au moins 1 mois avant le début prévisionnel des travaux, sous forme dématérialisée, à la Métropole.

## **Article 20 : Délai d'exécution des travaux**

Le permissionnaire ou l'occupant de droit 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 technique préalable, pour exécuter ses travaux. S'il n'a pas été fait usage de cette autorisation dans ce délai, une nouvelle demande devra être formulée.

À la fin des travaux, un contrôle relatif à l'exécution des travaux pourra être réalisé par les

services de la Métropole.

### **Titre III : Conditions Générales Techniques d'Occupation et d'Exécution des Travaux dans l'Emprise du Domaine Public Routier Métropolitain.**

#### **Article 21 : Le champ d'application**

Les dispositions du présent Titre s'appliquent à toute personne susceptible de porter atteinte à l'intégrité du domaine public routier métropolitain.

Elles encadrent notamment l'installation et l'entretien de tous types d'ouvrages (réseaux divers, aériens, souterrains, voirie, ouvrages d'art, voies ferrées particulières, dépôts temporaires, *etc.*) situés dans l'emprise des voies publiques dont la Métropole est propriétaire.

Engagée dans la préservation des espaces publics et la protection de son patrimoine de voirie, la Métropole recommande à chaque intervenant de prendre connaissance et de respecter les principes d'aménagement de voirie du Guide des Aménagements de Voirie (cf.

Annexe 13 - Guide d'aménagement de la voirie du Règlement), les prescriptions du Guide de Protection du Patrimoine Végétal (cf. Annexe 9 – Guide du Patrimoine végétal du Règlement), ainsi que toutes les dispositions du Règlement.

## Article 22 : Visite technique – constat préalable de l'état des lieux

### 22.1. Procédure

Dans l'intérêt des deux parties et avant le démarrage des travaux, le permissionnaire ou l'occupant de droit et/ou les services de la Métropole peuvent organiser, chacun à leur initiative, une réunion de chantier contradictoire.

L'intervenant pourra solliciter, dans **les cinq (5) jours ouvrés** un état des lieux via le formulaire web d'Avis de démarrage. L'état des lieux sera rédigé conformément au formulaire « Fiche État des lieux » disponible en Annexe 7.1 - Etat des lieux : Début de chantier.

L'état des lieux en présence de la Métropole sera assuré préférentiellement lors de travaux localisés, dans des secteurs protégés remarquables, des noyaux villageois, des ZAE et des espaces qualitatifs (cf. Article 11.6 Cas particulier des interventions sur des espaces qualitatifs).

En l'absence d'un tel état des lieux, les lieux sont réputés en bon état sauf preuve contraire apportée par le permissionnaire ou l'occupant.

Le permissionnaire ou l'occupant de droit contacte systématiquement et par tout moyen, les services de la Métropole pour :

- préciser la date réelle d'intervention, ainsi que les coordonnées de l'entreprise en charge du remblaiement des tranchées et des opérations de réfection provisoires et/ou définitives, en cas d'absence d'information sur l'avis de démarrage ;
- mettre au point les modalités d'intervention sur le domaine public routier et vérifier leurs compatibilités avec les prescriptions de l'accord technique préalable, du Règlement, ou l'arrêté temporaire de circulation ;
- établir un constat contradictoire de début de chantier, préalable au démarrage des travaux, et ce pour les travaux programmables et non programmables et sur les espaces qualitatifs, en présence, le cas échéant, des services gestionnaires de voirie de la Métropole, sur le lieu d'exécution des travaux avant leur mise en œuvre, sans quoi l'arrêté de circulation ne pourra être délivré par l'autorité compétente.

En cas d'absence de l'intervenant, aux jour et heure convenus, le constat de l'état des lieux est établi par Métropole qui le lui notifie par courrier ou par courriel. L'intervenant dispose d'un délai de 5 jours pour le réfuter ou l'accepter.

L'intervenant peut, en cas d'absence de visite de chantier permettant d'établir l'état des lieux, réaliser une campagne photographique horodatée avant le démarrage du chantier, faisant office de quitus.

Passé ce délai, le constat est réputé être accepté et aucune contestation ne sera admise par la suite. Si le constat est réfuté, un contact est pris avec éventuellement un nouveau rendez-vous sur site.

Un constat d'huissier peut également faire office d'état des lieux avant travaux (à la charge du demandeur, à fournir à la Métropole avant le démarrage des travaux).

Lors de la réfection définitive, en fin de chantier, sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole, le constat sera rendu obligatoire en présence sur site des deux parties.

La remise en état des lieux s'impose même en cas de retrait de la permission de voirie. La Métropole peut cependant dispenser le permissionnaire de cette remise en état et l'autoriser à maintenir tout ou partie de son ouvrage en prescrivant l'exécution de certains travaux.

La réunion de chantier n'est pas impérative lorsque les travaux présentent un caractère d'urgence avérée.

## 22.2. Contenu de l'état des lieux contradictoire

L'état des lieux contradictoire d'ouverture de chantier, s'il existe, comporte les indications suivantes :

- une fiche de présence signée par les participants ;
- une description précise des ouvrages existants ou réalisés ;
- un descriptif de la voirie avec indication de la nature des réfections à effectuer à l'issue de l'intervention ;
- les remarques, les réserves et les demandes des participants.

Un reportage photographique réalisé par la partie la plus diligente sera joint à ce constat, portant sur les ouvrages existants décrits par le constat et, le cas échéant, sur les ouvrages ayant fait l'objet de remarques ou réserves et faisant apparaître l'emplacement des travaux à réaliser et les métrés envisagés nécessaires à la réalisation du devis estimatif.

Le formulaire type de constat contradictoire de début de chantier est joint à *l'Annexe 7.1*.

En cas d'avis différents, les prescriptions de la Métropole serviront de base de discussion pour aboutir à un accord.

Chaque état des lieux est établi en autant d'exemplaires ou par tout moyen (email) que d'intervenants, plus un remis au Gestionnaire de voirie concerné.

## Article 23 : Prévenance préalable au démarrage des travaux

Le permissionnaire, l'occupant de droit ou l'intervenant prévient la Métropole (identification et coordonnées des services compétents présentées en *Annexe 11 – Cartographie de la compétence voirie Métropole / Coordonnées des services* du Règlement), via un formulaire web ou l'application de gestion de l'occupation, 5 jours avant le démarrage des travaux ou en cas d'indisponibilité par e-mail, au moins **cinq (5) jours** avant la date effective de lancement des travaux, lorsque la date d'intervention est différente de celle communiquée dans l'arrêté et/ou la D.A.E.T..

Cet avis rédigé par email, précise la date réelle d'intervention, ainsi que les coordonnées de l'entreprise en charge des travaux, afin de faciliter le suivi des interventions sur le domaine public routier métropolitain



L'intervenant s'assure que l'autorité compétente en matière de police de la circulation est également informée de la date effective de démarrage de son chantier.

Le permissionnaire est invité à solliciter les services compétents de la Direction régionale des affaires culturelles de la Région Sud pour disposer, en amont de ses travaux, d'informations relatives à l'existence ou non de prescriptions particulières sur l'emprise de son chantier.

## **Article 24 : Organisation du chantier**

### **24.1. Information du public**

Pour les travaux programmables, l'intervenant met à la disposition du public, par voie d'affichage à proximité immédiate de son chantier, au moins 5 jours calendaires avant le commencement des travaux, les informations suivantes :

- Nature et durée des travaux ;
- Nom du maître d'ouvrage ;
- Nom et coordonnées de l'intervenant ;
- Arrêtés portant permission de voirie et le cas échéant, de stationnement et/ou de modification de la circulation. Ces arrêtés sont constamment tenus à la disposition des autorités compétentes en matière de police de la conservation du domaine public routier et de police de la circulation.

Ces informations ainsi que les éléments de sécurité et de protection nécessaires et adaptés devront demeurer sur le chantier jusqu'à sa clôture.

De manière générale, les panneaux d'affichage de chantier seront de deux types en fonction de la nature du chantier mis en place et doivent être apposés de manière à être facilement visibles.

L'intervenant, après concertation avec les services de la Métropole, pourra être chargé de réaliser une distribution dans les boîtes aux lettres des riverains.

- Petits panneaux mobiles :

Ils concernent les travaux de branchements et de maintenance sur les réseaux, induisant une intervention sur la voirie de courte durée ou itinérante.

Ces panneaux doivent être mis en place 48 heures avant le début des travaux. Par exception, la signalisation temporaire de chantier sera installée au démarrage du chantier.

Ils sont conformes à l'instruction interministérielle de la signalisation routière et à ses mises à jour.

L'intervenant assure également, autant que possible, l'information du public relative à la mise en œuvre de travaux urgents.

- Grands panneaux fixes :

Ces panneaux d'information concernent essentiellement les chantiers programmables qui nécessitent une installation fixe et continue sur le domaine public et qui justifient une information particulière du public.

La Métropole se réserve le droit, selon l'importance des travaux et des perturbations occasionnées, de solliciter l'intervenant afin d'étudier la mise en œuvre d'une information spécifique supplémentaire (réunion publique, courrier aux riverains, *etc.*) avec sa participation.

## 24.2. Emprise du chantier

L'intervenant veille à réduire autant que possible l'emprise du chantier, en particulier dans le profil en travers de la voie.

Les chantiers en agglomération sont caractérisés par leur fort impact sur la circulation de l'ensemble des usagers : non seulement les véhicules, mais aussi les usagers les plus vulnérables, tels que les cyclistes, les piétons et en particulier les personnes à mobilité réduite (PMR). Ils affectent également l'accès des riverains.

Par ordre de priorité, les cheminements seront organisés en tenant compte de la sécurité des catégories suivantes :

- Piétons
- Cyclistes
- Transports en commun
- Véhicules

Un chantier doit être envisagé dans sa globalité, à l'échelle de toutes ses phases. Les circulations et manœuvres des engins de chantier doivent être prises en compte à chaque étape.

Dans le cas d'emprises nécessitant une modification des installations de signalisation lumineuse tricolore une coordination doit être assurée avec la Métropole afin que des plans de feux adaptés soient établis pour chaque phase.

L'emprise du chantier intègre les zones de stockage et de chargement/déchargement des matériaux.

Dans tous les cas, l'intervenant devra fournir à la commune concernée un plan d'implantation du chantier.

### **Mise en place de déviation ou d'alternat**

La mise en place d'un itinéraire de déviation, doit être validée par la Métropole et faire l'objet d'un arrêté de circulation pris par la commune concernée. La mise en place d'un itinéraire de déviation en lien avec l'autorité compétente en matière de police de la circulation, est étudiée si :

- Une voie de circulation d'au moins 2,80 mètres de large ne peut être conservée pendant la durée des travaux ;
- Une voie de circulation d'au moins 3,25 mètres de large ne peut être conservée sur les voies à forte circulation de poids lourds ou de la présence d'une ligne de transport collectif.

Pour certains travaux, un alternat manuel ou automatique peut être demandé par les autorités compétentes. L'entreprise doit assurer la mise en place du personnel ainsi que la mise en œuvre et la maintenance du matériel nécessaire à la bonne exécution de cet alternat.

- La sécurité et la continuité du cheminement des piétons doivent être assurées pendant toute la durée du chantier. Pour cela, lorsque des travaux, des dépôts de matériaux ou la signalisation empiètent sur le trottoir, il est conseillé de conserver une largeur minimale de 1,40 mètre, lorsque les circonstances le permettent, pour le passage des piétons et des P.M.R.

- Dans le cas contraire, l'intervenant doit aménager :
  - soit un passage sur la chaussée de niveau avec le trottoir protégé de la circulation générale et du chantier,
  - soit une déviation du trafic piétons sur le trottoir opposé et un passage piétons provisoire aménagé pour assurer cette traversée dans les meilleures conditions de sécurité.

Dans tous les cas, l'intervenant veille à laisser en permanence un passage suffisant pour la circulation et l'intervention des services d'incendies et de secours.

L'intervenant s'assure de maintenir en toutes circonstances l'accessibilité des équipements de réseaux sensibles (électricité, gaz, eau et assainissement, éclairage public), aux ouvrages d'art et des points d'eau incendie. Il prend des dispositions pour les maintenir, dans la mesure du possible, en dehors de l'emprise de son chantier.

Dans la mesure du possible ou dès que ceci sera compatible avec la nature des travaux, lors de chaque interruption du chantier de plus d'une journée, notamment durant les week-ends et les jours fériés, l'intervenant veille à réduire l'emprise à une surface minimale. Dans ce cas, l'utilisation de plaques métalliques et/ou les balisages mis en œuvre font l'objet d'une concertation avec la Métropole.

La Métropole pourra prescrire, si des circonstances propres à la protection du domaine public occupé le justifient, le travail par tiers de chaussée, le travail à deux postes de nuit ou encore la pose de ponts de service. Ces contraintes particulières seront précisées et motivées dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable.

L'intervenant communique à la Métropole son dispositif en cas d'urgence avec numéro d'appel dédié.

### 24.3 Réduction des emprises techniques et des gênes liées au déploiement

La présence de touret sur le domaine public est à éviter hors des périodes de chantier et doit, si possible, se situer dans l'enceinte de celui-ci.

- Alimentation provisoire aux réseaux

Afin d'alimenter, si nécessaire, en assainissement et en eau potable, les équipements et installations nécessaires à la mise en œuvre du chantier, l'intervenant s'adresse à l'autorité compétente gestionnaire des réseaux, qui déterminera les modalités de raccordement et de facturation.

Cette prestation fait l'objet d'une facturation de la consommation réelle ou estimée de l'intervenant, conformément, aux Droits de voirie en vigueur (*Annexe 14 - Droits de voirie pour l'occupation du domaine public routier métropolitain et tarifs annexes*).

L'alimentation via les équipements de défense extérieure contre l'incendie (points d'eau incendie, poteaux d'incendie) est formellement interdite hors services d'Eau et Services d'incendie et de secours.

### 24.4 Préservation de la fonction des voies

Quelle que soit la nature de ses travaux, l'intervenant s'assure du maintien, dans la mesure du possible, de toutes les fonctions du domaine public routier occupé, telles que :

- les « aisances de voirie » pour les riverains portant sur les droits d'accès, les droits de vue ou les droits d'égouts (la Métropole pourra imposer la mise en place d'un dispositif matériel rigide permettant d'éviter les chutes et accidents de personnes) ;
- l'absence d'obstacle et de pose de mobiliers de chantier dans les aménagements cyclables à proximité ;
- la mise en œuvre de jalonnement nécessaire en plus de la signalisation de police ;
- l'écoulement des eaux pluviales (protection des avaloirs, caniveau grille type aco drains, etc. (cf. Annexe 8 – Règlement d'assainissement et Règlement du Système Pluvial Urbain Métropolitain)) ;
- la collecte des ordures ménagères (cf. Annexe 12 – Règlement de collecte des déchets ménagers et assimilés) ;
- la protection des ouvrages d'art ;
- la circulation des réseaux de transport collectif ;
- l'accès aux points d'eau incendie, aux bornes IRVE, aux organes de coupure de réseaux, etc.
- le maintien des fonctions commerciales avec impératifs de livraisons ou d'accès aux commerces qui peuvent entraîner une communication spécifique avec les acteurs économiques ;
- la circulation des véhicules et des modes actifs incluant les personnes à mobilité réduite ; une attention particulière devra être portée sur le maintien des aménagements pour les modes actifs (informations des usagers, déviation voies vélos, vélo pied à terre, etc. ),

En cas de perturbation des circulations des modes actifs, un cheminement piéton sécurisé doit être maintenu, dans la mesure du possible pendant toute la durée des travaux et doit se conformer au Guide CEREMA 2018 : Piétons et chantiers urbains.

Dans le cas d'un chantier s'étendant de façade à façade, lorsque deux trottoirs existent, l'organisation du chantier doit garantir qu'au moins l'un des deux reste accessible aux piétons.

La continuité du cheminement piéton prime sur la circulation des autres modes de déplacement, conformément au principe de priorité énoncé à l'Article 24.2. Emprise du chantier. Cette exigence peut nécessiter :

- La suppression temporaire de places de stationnement,
- Ou la déviation de la circulation des véhicules motorisés.

Les espaces piétons doivent :

- Être distincts des voies de circulation des véhicules et des cyclistes,
- Rester clairement identifiables et facilement repérables,
- Être libérés de tout encombrement, y compris les passages piétons non concernés par les travaux.

Les cheminements doivent offrir, dans la mesure du possible, un passage libre de 1.8 mètre de large et 2,20 mètres de hauteur sans obstacle.

Si, pour des raisons techniques avérées, cette largeur ne peut être respectée, un minimum de 1,40 mètre libre au sol devra être garanti et conforme aux normes en vigueur pour l'accessibilité des P.M.R.

Cette largeur doit inclure l'espace occupé par les pieds des barrières de sécurité, lesquels doivent être placés, dans la mesure du possible à l'intérieur de l'emprise du chantier.

Lorsque le maintien d'une circulation, n'est pas rendu possible par les circonstances liées à l'aménagement de la voirie et l'emprise des travaux, la mise en œuvre de la déviation doit être sécurisée et jalonnée pour les modes actifs (piéton et vélos) en amont, en accord avec les cheminements naturels des usagers et de la Métropole, conservant une continuité sécurisée

et réelle et la conformité des largeurs réglementaires : minimum 1,4 mètre piéton et 1,5 mètre vélo.

### **En cas de perturbation de la collecte des ordures ménagères**

Dans l'hypothèse d'une perturbation des services de collecte des ordures ménagères ou de transport collectif, il appartient à l'intervenant de prendre directement contact avec les autorités compétentes.

En cas de travaux, rendant l'accès aux points de collecte impossible ou dangereux pour les véhicules et/ou le personnel de collecte, l'entreprise effectuant les travaux est tenue de laisser un ou plusieurs accès.

Préalablement au démarrage des travaux, l'intervenant doit informer le Bassin territorial de la date d'ouverture du chantier et de ses conditions d'exécution (conformément à l'Article 23 : Prévenance préalable au démarrage des travaux). Ces accès doivent être définis avant le début des travaux en concertation avec le Bassin territorial.

La Métropole informe les usagers des modalités de continuité du service de collecte pendant la durée des travaux.

À défaut de pouvoir accéder à la zone de chantier, des points de regroupement des bacs sont définis par la Métropole durant la durée des travaux.

### **Consignes d'organisation des chantiers**

L'accès aux immeubles, aux propriétés privées et aux garages doit être assuré en toutes circonstances.

## **Article 25 : Protection du chantier**

Le permissionnaire ou l'occupant de droit assure à sa charge les aménagements nécessaires à la fermeture des chantiers au public. Il procède ainsi à la clôture du chantier et de ses installations annexes par un dispositif matériel rigide empêchant tout accès au chantier et toute chute de personne.

La Métropole peut être amenée à prescrire à l'intervenant des barrières d'une hauteur plus importante en fonction de la nature des travaux et/ou du secteur et/ou des dispositifs de vues cadrées sur le chantier.

Les barrières de chantier sont des matériels agréés susceptibles de porter à la connaissance du public, en fonction de la durée du chantier, les informations suivantes :

- Nom du maître d'ouvrage ;
- Nom de l'entreprise ;
- Nature des travaux ;
- Dates de début et de fin des travaux ;
- Arrêtés municipaux et autorisation de réaliser les travaux sur le domaine public de voirie.

Dans l'hypothèse où la barrière empiéterait sur la chaussée, l'intervenant est invité à mettre en place un plancher de largeur suffisante muni d'une main courante pour les piétons usagers du domaine public routier et comportant un élément bas situé à moins de 40 cm du sol pour permettre une détection tactile. Cette installation provisoire devra être particulièrement

signalée pendant le jour et éclairée pendant la nuit.

Dans le cas de chantier mobile pour la réalisation de travaux linéaires, l'emploi de dispositifs de type K5A et barrières légères ajourées sera autorisé. Le balisage sera réalisé à l'avancement de l'opération conforme aux signalisations d'approche, de position et de fin de prescription définies par arrêtés et articles des Codes de la route et de la voirie routière.

Le dispositif de clôture du chantier est installé pour la durée complète des travaux.

Pour les travaux de construction, surélévation, extension de bâtiments en bordure de voies, les chantiers devront être obligatoirement clôturés par un barriérage ou une palissade soumis à autorisation de la Métropole.

La saillie des clôtures de chantiers sera fixée dans l'arrêté d'autorisation, selon les circonstances particulières.

Aux abords des virages et intersections dangereux où la visibilité devra être maintenue, l'autorisation pourra imposer soit des clôtures à claire-voie, soit des clôtures grillagées sur une certaine longueur et une certaine hauteur suivant la disposition des lieux.

**Sécurisation et signalisation des chantiers :** l'intervenant est seul responsable de la sécurisation du chantier. Son service d'astreintes doit être joignable à tout moment par la Métropole.

### **25.1 Extension des clôtures de chantier devant les propriétés voisines**

Le permissionnaire ou l'occupant de droit pourra être autorisé à étendre la clôture de son chantier au-devant des propriétés contiguës s'il produit le consentement écrit des voisins : cette autorisation ne sera donnée toutefois, que sous réserve du droit des tiers.

### **25.2 Interdiction d'embarrasser la voie publique par les dépôts**

Il est interdit d'embarrasser la voie publique en y déposant sans nécessité, des matériaux et objets quelconques susceptibles d'empêcher ou de diminuer la liberté et la sûreté du passage.

Il est rappelé, dans les autres cas, l'obligation de respecter la réglementation sanitaire en vigueur, ainsi que les règlements de sécurité et d'hygiène.

Seuls les dépôts de matériaux destinés à l'entretien ou provenant du nettoyage de la voie publique peuvent être disposés le long des voies, à la condition qu'ils soient, dans la mesure du possible, enlevés le jour même.

Pour l'exécution des travaux régulièrement autorisés, les matériaux provenant des immeubles riverains ou destinés à leur réparation ou à leur construction peuvent être déposés sur la voie publique sous réserve que ces dépôts ne gênent pas la circulation publique et qu'ils soient conformes aux dispositions du présent Règlement.

En cas de besoin, la Métropole pourra exiger la mise en dépôt, sans délai, des gravois, dans des bennes adaptées à cet usage. L'autorisation devra en être demandée aux services de la Métropole concernés.

### **Bennes à gravats**



Hormis le cas où une autorisation spéciale aura été délivrée par l'autorité compétente en matière de police de circulation, le stationnement des bennes à gravats est interdit sur les voies ouvertes à la circulation publique, en dehors des emprises de chantiers régulièrement autorisées.

Les autorisations délivrées, pour une durée qui en aucun cas ne devra être supérieure à celle du chantier, pourront être consenties lorsque les bennes ne dépasseront pas 2 mètres de largeur et 4 mètres de longueur. Les demandes devront être déposées auprès des communes concernées.

Le stationnement des bennes pourra s'effectuer sur le trottoir, chaque fois que la largeur de ce dernier le permettra et que la circulation et la sécurité des piétons pourront être assurées et conformes à la réglementation relative à l'accessibilité des personnes à mobilités réduite.

### **Produits dangereux**

Le dépôt de récipients contenant des produits volatils, inflammables ou toxiques, notamment les bouteilles de gaz, est interdit sur la voie publique et ses dépendances.

### **25.3 Obstacles, obligation de clore, d'éclairer et de prévenir, échafaudages**

Les échafaudages ou les dépôts de matériaux qu'il pourrait être nécessaire de faire au sursol de la voie publique pour l'exécution des travaux, seront éclairés pendant la nuit : leur saillie sur la voie publique sera de 2 mètres au plus, limitée toutefois à 1,40 mètre en arrière de l'arête extérieure de la bordure du trottoir, sauf dérogation portée sur l'arrêté d'autorisation.

Ils seront disposés de manière à ne jamais entraver l'écoulement des eaux sur la voie publique ou ses dépendances. L'intervenant sera tenu de les entourer d'une clôture d'un modèle autorisé.

La circulation des piétons s'effectuera sous l'échafaudage de manière sécurisée. Une signalisation de chantier pour la protection et la déviation des piétons sera installée puis déposée par l'intervenant.

Une protection devra être installée puis déposée par l'intervenant (filet de protection, platelage, etc.) au niveau de l'échafaudage, en vue de prévenir toute chute éventuelle de matériaux sur la chaussée.

L'intervenant ne devra pas installer de matériel sur les trappes de voirie/trappe d'encavage.

En cas de présence de matériel d'éclairage public ou de dispositif de ligne aérienne de contact du tramway sur la façade (coffrets, réseaux, luminaires...), le permissionnaire ou l'occupant de droit prend contact avec l'exploitant des réseaux d'éclairage public et/ou du gestionnaire du tramway, afin de convenir des modalités relatives à la mise en sécurité des installations au moins 5 jours avant les travaux.

Dans le cas où les équipements seraient rendus inaccessibles, les reprises de façades, ainsi que les dégradations des éventuels équipements d'éclairage public, l'intervenant est susceptible de voir sa responsabilité engagée selon les règles du droit commun.

Tous les travaux de réparation, ravalement, etc., ne nécessitant pas l'installation de clôtures,



mais susceptibles de provoquer des accidents ou de porter préjudice aux usagers de la voie, devront être couverts par des barrages et des signaux placés bien en évidence aux deux extrémités du chantier.

En aucun cas, les passants ne devront être astreints à circuler sur la chaussée des voies à circulation intense. Un passage protégé leur sera réservé au droit de la partie occupée ou par l'intermédiaire d'un planchon aux normes fixées par l'arrêté d'autorisation.

#### **25.4 Préparation des matériaux**

Aucune préparation de matériaux ne sera tolérée sur la voirie métropolitaine.

#### **25.5 Durée des dépôts et clôture de chantier**

Cette durée, limitée au temps strictement nécessaire, sera fixée par l'arrêté d'autorisation. Elle ne pourra être prorogée que sur présentation d'une nouvelle demande dûment justifiée.

#### **25.6 Étaisements**

Les étaisements prenant appui sur la voie métropolitaine ou la traversant, de maison à maison, sont assujettis à une autorisation préalable, sauf en cas d'urgence et après avis des Services gestionnaires concernés.

Ils devront être éclairés la nuit, comme tous les objets pouvant faire obstacle à la circulation et seront munis de dispositifs de signalisation réglementaires (panneaux, plaques réfléchissantes, etc...).

Les socles seront rendus très visibles (peinture blanche par exemple).

L'arrêté portant autorisation d'implanter des étaisements limitera la durée de leur maintien au minimum indispensable et devra être renouvelé tous les 90 jours.

### **Article 26 : Signalisation des chantiers**

L'intervenant assure la mise en œuvre des mesures de signalisation du chantier et celles qui impactent la circulation sur les voies, conformément aux dispositions prévues par la huitième partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et relative à la signalisation temporaire et l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

Pour les bennes, les saillies de clôtures et tous les obstacles visés dans les articles précédents, la signalisation indiquée sera complétée par une pré-signalisation s'ils empiètent ou s'ils sont installés sur les chaussées.

### **Article 27 : Préconisations en vue d'un chantier responsable**

La Métropole invite les intervenants à mettre en œuvre des dispositifs et des solutions techniques visant à réduire l'empreinte carbone liée à leurs chantiers et à se conformer aux recommandations suivantes.

### **27.1. Recommandations en matière de propreté du chantier**

En dehors des heures de chantier, les engins et véhicules devront être, si possible, regroupés de façon à éviter toute gêne supplémentaire aux usagers. Leur emplacement devra être nettoyé à l'issue du chantier.

Les véhicules et engins utilisés sur les chantiers devront être entretenus et toutes salissures de la voie publique devront être évitées, celles-ci constituant un danger important. Le cas échéant, l'installation de décrotteurs en sortie de chantier devra garantir cette sécurité.

Une attention particulière sera apportée à la remise en état du site à la fin du chantier.

Tous les matériaux devront être évacués et les plateformes de stockage nettoyées.

Les entreprises s'engagent à assurer une prise en compte de la perception visuelle des chantiers, en fonction de leur durée.

### **27.2. Recommandations en matière de gestion des déchets de chantier et valorisation des excédents**

Le permissionnaire ou l'occupant de droit, en tant que maître d'ouvrage de ses travaux sur le domaine public routier métropolitain, est invité à informer ses prestataires de l'existence d'un Schéma d'Organisation et de Suivi de l'Élimination des Déchets de chantiers (SOGED).

Engagée dans une démarche de gestion des déchets, la Métropole invite les intervenants sur son domaine public routier :

- à stocker les déchets de façon organisée (aires de confinement, de stockage, de lavage, bennes, etc.) ;
- à ne pas les brûler sur le chantier ;
- à assurer la traçabilité des déchets ;
- à ne pas évacuer les déchets liquides ou solides par les réseaux d'assainissement collectif.

### **27.3. Dispositions en matière de bruit**

De manière générale, l'intervenant veille à ce que le niveau acoustique maximum en limite de chantier ne dépasse pas, « dans la mesure du possible » 70 dB, hors du périmètre du chantier.

Une implantation des postes fixes bruyants (compresseurs, centrales à béton, pompes, etc.) devra être choisie de façon judicieuse, au regard des habitations et commerces de proximité.

L'intervenant s'assure que les engins de chantier utilisés répondent aux normes d'émission sonore.

L'intervenant privilégie une circulation à sens unique ou une aire de retournement afin d'éviter l'utilisation du klaxon de recul.

Toute utilisation d'engins ne répondant pas aux normes en vigueur est interdite.

L'intervenant veille dans la mesure du possible, à se conformer aux dispositions préfectorales

et de police municipale en matière de lutte contre les troubles de voisinage, sauf cas d'intervention urgente ou dérogation exceptionnelle.

Des dispositions particulières pourront être exigées dans les zones particulièrement sensibles du fait de la proximité d'hôpitaux, de cliniques ou de crèches.

#### **27.4. Recommandations en matière de protection des voies, du mobilier urbain, des équipements de la voirie et des ouvrages de distribution**

L'intervenant veille à ne causer aucun dommage aux voies d'écoulement, aux canalisations ainsi qu'aux ouvrages de réseaux déjà établis.

Il s'assure de l'utilisation et/ou de la protection des engins susceptibles d'endommager la voie publique (chenilles, pelles, appareils de levage, compresseurs, etc.).

Il veille à la préservation du mobilier urbain (candélabres d'éclairage, abribus, poteaux d'arrêt des véhicules de transport en commun, panneaux de signalisation, sanisettes, bancs, fontaines à boire, etc.) et des ouvrages de distribution (accessoires en fonte, bouches à clé, tampons, etc.).

L'intervenant pourra, si nécessaire, et après avoir obtenu l'accord express de la Métropole, procéder au démontage de ce mobilier, et à son remplacement à l'identique à l'issue des travaux.

Les pièces d'enrobés dégradées par les engins feront partie des éléments à reprendre et à chiffrer lors de la remise des ouvrages, sous réserve de l'application des règles de droit commun en matière de responsabilité.

Tout élément dégradé ou perdu à l'issue des travaux est susceptible, si sa responsabilité est engagée, d'être mis à la charge de l'intervenant.

#### **27.5 Repérage des boucles de détection placées dans le revêtement des chaussées**

Des boucles électromagnétiques de détection nécessaires à la régulation des carrefours à feux ou au fonctionnement de la régulation centralisée sont placées dans le revêtement de certaines chaussées.

L'intervenant est tenu de consulter la Métropole, y compris pour des travaux qui ne concernent que la réfection du revêtement de chaussée, afin de procéder au repérage préalable des boucles.

***Lorsque la nature des travaux le permet, l'intervenant prend toutes les mesures nécessaires pour éviter d'endommager la portion de revêtement de chaussée dans laquelle les boucles sont implantées. En cas de détérioration des boucles, l'intervenant peut voir sa responsabilité engagée selon les règles de droit commun***

#### **27.6 Protection des matériels de signalisation lumineuse tricolore**

Sont visés tous les accessoires de l'éclairage public et tous les éléments contribuant à la régulation des flux de la circulation : non seulement les candélabres, potences, ainsi que les coffrets de livraison du courant électrique, notamment les câbles électriques ou fourreaux, mais également les feux tricolores et leurs boucles de détection, les câbles de coordination.

D'une manière générale, ces équipements doivent être maintenus en service durant l'intervention. Si cette mesure ne peut pas être respectée, toute modification des installations se fera sous le contrôle de la Métropole.

En cas de dégradation, l'intervenant est susceptible de voir sa responsabilité engagée sur les anomalies constatées sur le réseau et les matériels d'équipement électrique situés dans l'emprise ou à proximité immédiate du domaine occupé.

## **27.7 Propreté des voies et limitation des pollutions de proximité**

L'intervenant s'assure en permanence du maintien en bon état de propreté du chantier et de son environnement direct.

Lorsque les chantiers excèdent 5 jours consécutifs, la Métropole pourra solliciter l'intervenant afin qu'il procède à un balayage mécanique et/ou manuel.

Sont proscrits :

- les stockages de matériaux, de déchets, de déblais ou de tout autre déchet de chantier ;
- les stockages sur des grilles avaloirs (risque d'obstruction de l'évacuation des eaux de ruissellement)

Le brûlage des déchets sur site est strictement interdit.

Dans l'hypothèse d'une souillure de la voirie avoisinante relevant de sa responsabilité, l'intervenant fait son affaire du nettoyage, en évitant l'usage de l'eau à des températures inférieures à 0°C.

L'intervenant veille également :

- à s'assurer, dans la mesure du possible, de l'absence de graffitis ou affichages sauvages sur les dispositifs de clôture du chantier ;
- à obturer les bouches à clé, cheminées ou avaloirs, de manière à éviter toute pollution des réseaux ;
- à récupérer les écoulements de tout fluide du chantier susceptible de polluer le sol, les arbres et espaces végétalisés ou les canalisations d'eau, d'assainissement ou d'eaux pluviales ;
- à limiter les émissions de poussières et de boues (en période sèche, l'intervenant devra assurer un arrosage régulier des sols afin de limiter la poussière forte générée par certains engins et éviter sa propagation aux abords du chantier) ;
- à respecter la réglementation en vigueur relative aux matériaux polluants.

La responsabilité de l'intervenant est susceptible d'être engagée, dans les conditions de droit commun, en cas de non-respect de ces prescriptions.

L'intervenant assure la gestion des déchets de chantier conformément à la réglementation en vigueur et au Règlement de collecte des déchets ménagers et assimilés (cf. *Annexe 12 – Règlement de collecte des déchets ménagers et assimilés*).

À cet égard, il est rappelé que les déblais résultant des travaux sur et sous la voie publique constituent des déchets au sens des dispositions du Code de l'environnement (Article L. 541-1-1 du Code). Les permissionnaires ou intervenants sous la maîtrise d'ouvrage desquels ces

travaux ont été réalisés sont donc considérés comme producteurs de déchets au sens de la réglementation en vigueur.

À ce titre, ils prennent à leur charge la gestion de l'élimination des déchets de tous types qu'ils pourraient produire, dont les déblais issus de l'excavation du sol (y compris lorsque ces déblais sont pollués chimiquement ou biologiquement et qu'ils comportent de l'amiante), dans les conditions posées par les lois et règlements en vigueur : ils procèdent notamment, à leur entière charge, à l'identification de la nature et du niveau de pollution de ces déblais préalablement à leur traitement dans un centre d'enfouissement ou de traitement agréé.

L'intervenant s'assure également en permanence de son environnement direct dans le respect des réglementations préfectorales relatives à l'accès, la circulation, la présence des personnes et l'usage de matériels ou engins pouvant être à l'origine d'un départ de feu dans les espaces exposés aux risques d'incendie de forêt.

## **Article 28 : Protection des plantations**

### **28.1 Dispositions générales**

Lors de l'exécution de chantiers sur le domaine public routier métropolitain à proximité du patrimoine végétal arboré métropolitain, l'intervenant est invité à respecter toutes les normes techniques, les règles de l'art, ainsi que celles définies dans le guide de protection du patrimoine végétal annexé au Règlement aux fins de préserver les plantations situées sur le domaine public routier

De manière générale, les intervenants sont fortement incités à limiter et réduire au maximum les impacts et nuisances causés à l'environnement immédiat du chantier.

L'état des lieux préalable à l'ouverture du chantier fait état, le cas échéant, des plantations présentes sur l'emprise du chantier et définit les mesures à mettre en œuvre pour garantir la préservation des espaces verts et des plantations pendant toute la durée des travaux.

Si, dans le cadre des travaux à réaliser, des espaces verts sont amenés à être supprimés (après accord de la Métropole), les services techniques de la Métropole pourront récupérer les plantes avant le démarrage des travaux.

Les espaces végétalisés (gazon, arbustes, arbres) ne devront pas servir de zone de stockage, de dépôt de matériaux, de déversement de produits, de circulation d'engins, etc., sans autorisation des services de la Métropole.

En cas de dégradation, liée à l'utilisation des espaces végétalisés dans le cadre de travaux avec ou sans l'accord de la Métropole, une remise en état pourra être exigée au regard des règles de droit commun de la responsabilité.

### **28.2 Protection des arbres**

De manière générale, la Métropole est attachée aux principes de protection des arbres qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique.

Lors de l'exécution de chantier sur le domaine public routier métropolitain, l'intervenant veille

à s'assurer, si possible, du respect du Guide de protection du végétal en phase chantier joint en Annexe 9 – Guide du Patrimoine végétal

Les normes techniques (notamment les dispositions du Code de l'environnement et si possible la norme NF P 98-332, le FASCICULE 35 – *Aménagements paysagers, aires de sports et de loisirs de plein air du cahier des clauses techniques générales applicables aux marchés publics de travaux de génie civil*), les règles de l'art, ainsi que celles définies par le Règlement, doivent être respectés, pour assurer la protection des plantations tant dans leur emprise aérienne, terrestre que souterraine.

Tous les projets sur le domaine public routier devront prévoir le maintien des arbres en bon état sanitaire.

Si un arbre devait être impacté par des travaux, l'accord écrit de la Métropole est requis. Le Permissionnaire ou l'occupant de droit est invité à proposer des mesures compensatoires de replantation et à prendre en charge l'ensemble des coûts associés, à savoir :

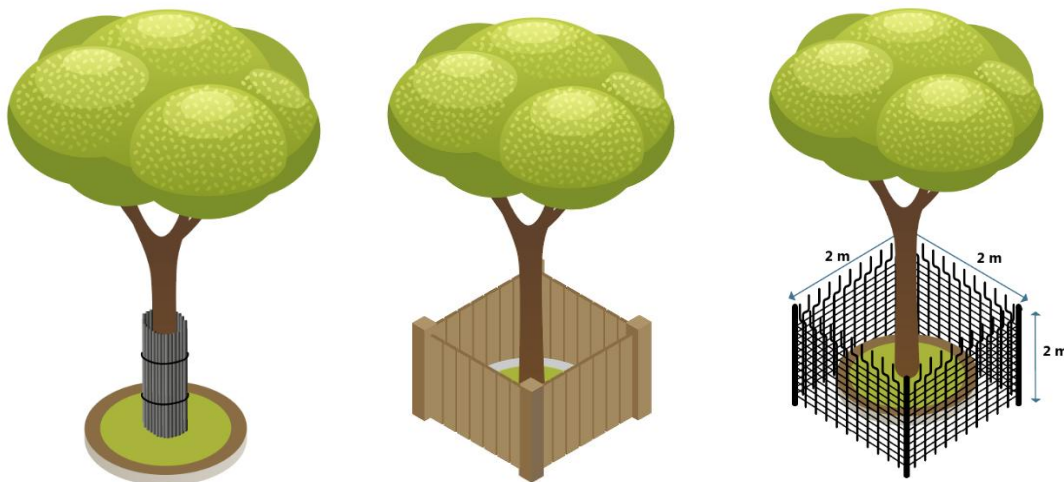
- si l'arbre n'est pas transplantable, la valeur de l'arbre évaluée selon les barèmes de l'arbre VIE et BED, le coût des travaux de replantation y compris les terrassements et les reprises éventuelles de voirie ;
- si l'arbre est transplantable, le coût de la transplantation y compris les terrassements et les reprises éventuelles de voirie.

L'intervenant veille à ne causer aucun dommage aux arbres qui bordent le domaine public routier métropolitain, et à appliquer les principes issus du guide susmentionné.

L'intervenant veille notamment et impérativement à protéger les arbres présents sur ou à proximité du chantier. Cela inclut la mise en place de protections physiques autour des troncs pour éviter les blessures causées par des engins, la préservation des racines lors des creusements, la prévention du tassement du sol et la remise en état des sols dans le périmètre racinaire.



Exemples :



En cas de dommage aux arbres, le barème de l'arbre s'appliquera et une indemnisation financière sera réclamée, conformément au Guide du Patrimoine Végétal (cf. Annexe 9 – Guide du Patrimoine végétal).

### Cas du chancre coloré

Les dispositions du présent article s'appliquent à tout intervenant (entreprise, concessionnaire, service technique, tiers, *etc.*) réalisant des travaux sur ou à proximité de platanes situés sur le domaine public ou privé de la Métropole.

La lutte contre le chancre coloré du platane est obligatoire sur tout le territoire national. L'arrêté préfectoral du 17 septembre 2008 et l'arrêté du 31 janvier 2025 *relatif à la lutte contre Ceratocystis platani (CERAFF) agent pathogène du chancre coloré du platane*, prescrivent les mesures nécessaires à la lutte contre le chancre coloré du platane, danger sanitaire de catégorie 1, et à la prévention de sa propagation sur l'ensemble du territoire national.

### Obligation de déclaration

Toute intervention projetée à moins de 10 mètres d'un platane situé dans une zone délimitée (éradication ou enrayement) fait l'objet d'une **déclaration préalable** à la Métropole au minimum **15 jours ouvrés avant le démarrage des travaux**. Cette déclaration est transmise par la Métropole au Service Régional de l'Alimentation (SRAL – DRAAF).

### Désinfection des matériels

Tous les outils, engins, véhicules et vêtements de travail utilisés à proximité d'un platane doivent être :

- **nettoyés et désinfectés** avant l'entrée sur le site et à la sortie du chantier ;
- maintenus désinfectés **pendant les travaux** selon les protocoles en vigueur (arrêté du 31/01/2025).

La charge de cette désinfection incombe à l'intervenant, qui doit en conserver la preuve à disposition du maître d'ouvrage ou des services de contrôle.

L'intervenant doit déclarer immédiatement, en cas de présence ou de suspicion auprès de la DRAAF PACA. La DRAAF PACA a édité un Guide de bonnes pratiques pour la lutte disponible sur leur site.



### Interdiction d'outils et pratiques à risque

Il est **strictement interdit** :

- d'utiliser des **griffes, crampons, ou tout outil perforant l'écorce** lors d'interventions sur platane (sauf en cas d'abattage démontage) ;
- de blesser ou d'endommager les platanes (tronc, racines, branches) ;
- de manipuler ou déplacer des bois, écorces, feuilles ou résidus sans autorisation.

### Gestion des déchets végétaux

Tous déchets issus des platanes (bois, feuilles, écorces, branches) doivent être évacués sous confinement vers une installation agréée de traitement thermique.

Tout manquement à ces obligations expose l'intervenant à des poursuites et à l'arrêt immédiat du chantier.

### Qualification et aptitude

Les interventions sur platanes en zone délimitée ne peuvent être réalisées que par des opérateurs :

- reconnu aptes par le SRAL ;
- ayant suivi une formation spécifique à la lutte contre *Ceratocystis platani*.

Une attestation de compétence peut être demandée par la Métropole avant le démarrage des travaux.

## **Article 29 : Protection de la circulation et desserte des riverains**

La remise en état provisoire et définitive des voies doit intégrer les sujétions liées à l'évolution de la réglementation, en particulier la mise en conformité avec les normes en vigueur relatives à l'accessibilité des voies publiques aux personnes à mobilité réduite.

Les intervenants ou leurs représentants doivent prévoir dans l'élaboration de leurs projets toutes les dispositions nécessaires pour garantir l'accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite. Ces dispositions doivent respecter au minimum les spécifications techniques des lois et règlements en vigueur au moment du marché, notamment :

- la loi du 11 février 2005, *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* ;
- les décrets n° 99-766 et 99-767 du 31 août 1999 *relatifs à l'accessibilité de la voirie* ;
- l'arrêté du 31 août 1999 *relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique* ;
- la circulaire n° 2000-61 du 23 juin 2000 relative à l'accessibilité de la voirie ;
- la Norme NFP 98-61 / cheminement - insertion des personnes handicapées ;
- la Norme expérimentale S 32-002/acoustique, révisée en juillet 2000, permettant de connaître la traversée des piétons par répétition sonore des feux de circulation à l'usage des non-voyants ou des malvoyants.

Pour permettre l'utilisation de la voirie par le plus grand nombre et en particulier par les personnes à mobilité réduite, les programmes d'aménagement devront se donner pour but le confort et l'efficacité des déplacements pour tous, ainsi que la sécurité des piétons et la continuité des cheminements mis en place.

Les rampes d'accès pour les P.M.R doivent s'inscrire dans l'emprise du domaine privé du pétitionnaire et sont soumises, d'une part aux dispositions des articles L.421-1 et suivants du

Code de l'urbanisme et d'autre part, à la procédure de la déclaration de projet de travaux (D.T) ou de la déclaration d'intention de commencement de travaux (D.I.C.T).

Elles obéissent en outre aux caractéristiques techniques définies par le Code de la construction et de l'habitation.

Dans le cas d'impossibilité technique sur le domaine privé, l'emprise des rampes sur le trottoir doit être compatible avec le passage des piétons d'une largeur minimale de 1,40 m. L'autorisation délivrée reste révocable.

Les réflexions sur l'accessibilité de la voirie aux P.M.R doivent notamment porter sur :

- des cheminements larges, lisses, sécurisés, fonctionnels, suivant le trajet le plus court possible ;
- les abaissés des bordures de trottoir au droit des traversées piétonnes ;
- les mobiliers urbains publics et privés dont l'emplacement ne doit pas constituer un obstacle et qui doivent respecter les normes en vigueur ;
- le dévoiement de réseaux ou le déplacement d'émergences avant l'insertion de rampes d'accès PMR sur le domaine public ;
- l'aménagement des quais de bus en adaptant les hauteurs de bordures au niveau des quais ;
- la mise en place de bandes podotactiles au niveau des traversées piétonnes et des quais bus ;
- les stationnements réservés, dont le nombre et la qualité sont règlementés.

La Métropole se réserve le droit de faire déposer, ou de déposer aux frais de l'intervenant ou occupant de droit, tout mobilier urbain (panneau, borne, etc.) qui ne respecterait pas la réglementation en vigueur.

## **Article 30 : Piquetage des ouvrages existants**

L'intervenant veille à utiliser des bombes dont la peinture subsiste le temps nécessaire à la réalisation de l'opération puis s'efface rapidement. L'intervenant veille à son entretien durant la période du chantier.

L'intervenant prévoit dans le cadre de son opération le nettoyage par haute pression ou par toute autre technique adaptée des surfaces marquées dans un délai acceptable (5 jours ouvrés maximum au terme du chantier, soit une semaine), sans détérioration du revêtement de sol (enrobé, pavage, dalles...).

## **Article 31 : Découverte d'ouvrage non prévu ou en écart sensible**

### **31.1 Protection des ouvrages souterrains**

Dans le cas où, au cours des travaux, l'intervenant voisinerait, rencontrerait ou mettrait à découvert des ouvrages non connus à la suite des DT et DICT en découlant, Il fait son affaire de la réglementation anti-endommagement prévue par les dispositions du Code de l'environnement.

Les dispositions de l'Article 42 : Réfection des Tranchées sur chaussées, trottoirs et autres dépendances article 42, le cas échéant, s'appliquent.

### **31.2 Découvertes fortuites**

En cas de découvertes fortuites en cours de travaux de ruines, de substructions, d'objets de guerre, d'art, de mosaïques, d'éléments de canalisation antique, de vestiges d'habitation ou de sépultures anciennes, d'inscriptions ou d'objets pouvant intéresser la préhistoire, l'histoire, l'art, l'archéologie ou la numismatique, l'intervenant suspend immédiatement son intervention.

Il procède à une déclaration en mairie de sa ou ses découvertes et en informe le Bassin territorial de la Métropole dans le cadre de l'interruption du chantier et de la modification de la permission de voirie.

Le non-respect de ces prescriptions engage sa responsabilité.

### **31.3. Cavités souterraines**

Si, au cours des travaux, une cavité souterraine est découverte sous le domaine public ou sous le domaine privé le long d'un mur à l'aplomb, l'intervenant procède à l'arrêt des travaux et prend immédiatement contact avec les services de la Métropole.

L'intervenant et la Métropole s'accordent pour mettre en place des dispositions de remblaiement.

Le comblement sera pris en charge par la Métropole pour la partie située en sous-sol du domaine public.

## **Article 32 : Cas particulier des déplacements d'ouvrages**

Sous réserve de la réglementation spécifique à certains occupants de droit ou le cas échéant des dispositions contractuelles susceptibles de s'appliquer entre la Métropole et les occupants de son domaine public routier, la Métropole peut, dans l'intérêt de la sécurité routière et conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, faire déplacer à leurs frais les ouvrages et installations des exploitants de réseaux de télécommunications et de services publics de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz lorsque la présence de ces installations et ouvrages fait courir aux usagers de la route un danger au sens des dispositions du Code de la voirie routière.

De manière générale, le bénéficiaire d'une autorisation d'occupation du domaine public routier supporte sans indemnité la charge résultant du déplacement et de la modification des ouvrages et installations aménagés en vertu de cette autorisation lorsque ce déplacement ou cette modification sont la conséquence de travaux entrepris dans l'intérêt du domaine public occupé et que ces travaux constituent une opération d'aménagement conforme à la destination de ce domaine, en vue d'en faciliter ou d'en améliorer la gestion.

Les occupants du domaine public routier ne supportent pas les frais de déplacement de leurs ouvrages dans les cas non visés par les deux précédents alinéas.

En cas de refus de déplacement des ouvrages par les occupants du domaine public routier, la responsabilité de la Métropole ne serait aucunement engagée si ces ouvrages subissaient ou provoquaient des dommages, par le fait des travaux.

### **Cas des ouvrages d'art**

Le propriétaire d'un réseau en fin d'exploitation ou abandonné passant le long, dans ou sur un ouvrage d'art étudie la possibilité de retirer ce réseau à ses frais sans altérer la structure support ou en la reconstituant conformément à l'autorisation expresse du gestionnaire de l'ouvrage.

## **Article 33 : Cas particulier des réseaux hors d'usage ou abandonnés**

### **Exploitants**

Chaque occupant du domaine public routier applique la réglementation en vigueur et/ou le contrat de concession qui le concerne. Dans la mesure du possible, il étudie les modalités de retrait des réseaux abandonnés afin de permettre une bonne organisation des sous-sols du domaine public routier.

Dans l'attente de l'enlèvement des réseaux ou ouvrages et par défaut, le réseau ou l'ouvrage restera sous la responsabilité du propriétaire ou gestionnaire concerné ou de l'autorité concédante à laquelle il aura pu être remis.

Lorsqu'un réseau ou un ouvrage est mis hors exploitation, son gestionnaire qui fait le choix de l'abandonner en informe le service compétent de la Métropole par courrier accompagné d'un plan de précision de classe A représentant le réseau abandonné et indiquant à *minima* ses caractéristiques, le nombre de canalisations.

Il fait son affaire des prescriptions imposées par la réglementation relative aux travaux à proximité des réseaux souterrains, aériens ou subaquatiques (notamment communication des cartographies au guichet unique).

### **Intervenants**

En cas de découverte d'un réseau non identifié, l'intervenant ne peut rechercher d'une quelconque manière la responsabilité de la Métropole, dès lors que le réseau mis à jour ne relève pas de sa compétence. Il fait alors son affaire et à sa charge, si c'est son besoin :

- de l'identification du réseau et action éventuelle auprès de l'exploitant en question,
- de toute disposition de dépose, déplacement si le réseau est abandonné.

## **Article 34 : Cas particuliers des passages aux abords, sur ouvrage ou sous ouvrage d'art**

### **Passage des réseaux**

Lorsqu'un réseau ou une canalisation doit franchir un pont ou un aqueduc du domaine public routier métropolitain, et également lorsqu'il est situé à proximité d'un mur de soutènement, la Métropole préconise qu'une étude spécifique précisant les modalités de franchissement en fonction de la nature de l'ouvrage (voir Murs de soutènement) lui soit présentée au stade du dépôt de la demande de permission de voirie ou d'accord technique préalable.

### **Passage sous ouvrage d'art ou à proximité d'un mur de soutènement**

D'une manière générale, les passages de réseaux sur les ouvrages d'art et à proximité des murs de soutènement doivent être évités.

Les pétitionnaires et occupants de droit sont encouragés à proposer et privilégier, après concertation avec les services de la Métropole, des solutions alternatives (fonçage, etc.).

**S'agissant des ouvrages d'art**, le permissionnaire ou l'occupant de droit est invité à rechercher ou faire rechercher les réservations éventuelles prévues sur l'ouvrage à traverser, et à privilégier ces dernières.

Si aucune réservation n'est disponible, ou que les capacités des réservations existantes sont incompatibles avec le passage du réseau du permissionnaire ou de l'occupant de droit, ce dernier est invité à préciser les modalités de franchissement en fonction de la nature de l'ouvrage ; et si le passage en encorbellement est envisagé, à présenter le système d'accrochage de sa canalisation.

La Métropole sera attentive à ce que la canalisation ne diminue pas la résistance de l'ouvrage, ne réduit pas son gabarit, et n'empêche pas l'écoulement des eaux.

Si la canalisation est accrochée à l'extérieur de l'ouvrage, elle devra permettre l'entretien normal de la structure et son fonctionnement (dilatation).

**S'agissant des murs de soutènement**, le permissionnaire ou l'occupant de droit est également invité à présenter une étude des modalités d'implantation de son propre ouvrage de réseau.

Si elle entraîne un surcoût lors de l'entretien, de la réparation ou de la construction d'un ouvrage, ce surcoût est à la charge de l'intervenant.

## **Article 35 : Cas particulier des coffrets de raccordement**

Les opérateurs en charge du service public de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz, ainsi que les opérateurs de communications électroniques devront, après chaque création ou intervention après chantier, assurer la mise en œuvre progressive :

- d'un encastrement en façade dans leur totalité, lorsque la situation le permet et avec l'accord préalable du propriétaire ou co-propriétaires, et avec les côtes de réservation nécessaires à la protection contre le risque d'incendie des bâtiments ;
- d'un marquage lisible, imperdable, ineffaçable et inaltérable dans le temps, permettant d'identifier l'opérateur sous forme d'une codification, afin de limiter les actes de vandalisme. Cette codification propre à chaque opérateur devra être proposée au Gestionnaire de voirie avant son déploiement sur les coffrets ;
- d'un habillage permettant leur dissimulation dans l'environnement de l'espace public. L'opérateur pourra proposer à la Métropole soit un habillage en trompe-l'œil sur un modèle de coffre classique soit un habillage sur mesure à la fabrication après validation de la Métropole ;
- d'une réduction de la taille des coffrets ;
- d'un regroupement des coffrets dans la limite maximale possible pour l'opérateur, avec maintien des conditions de fourniture de réseaux voire d'installation à l'intérieur de copropriétés avec leur accord, accessibilité et maintien d'un point de coupure extérieur ;
- d'une protection systématique par mobilier urbain selon les prescriptions du Gestionnaire de voirie (potelets ou arceaux) pour les coffrets sur les voies circulées ou à proximité des zones de stationnement.

## **Article 36 : Cas particuliers d'implantation de la fibre ou autres réseaux de communications électroniques**

### **36.1. Dispositions générales**

De manière générale, la Métropole est favorable à une application rigoureuse des dispositions légales relatives, tant à la mutualisation des réseaux (Article L. 34-8-3 du Code des postes et des communications électroniques) qu'au partage des infrastructures existantes (Article L.47 du Code des postes et des communications électroniques).

Lorsqu'un exploitant de réseau ouvert au public dépose une demande de permission de voirie auprès de la Métropole en vue d'une nouvelle implantation de réseaux de télécommunication, type fibre optique, la permission de voirie peut être refusée par décision motivée lorsque l'occupation du domaine public est incompatible avec son affectation.

### **36.2 Cas de la fibre posée en aérien**

Lorsque l'implantation en souterrain, privilégiée à la Métropole, notamment en agglomération, n'est pas rendue possible du fait d'une saturation des infrastructures souterraines et après que l'intervenant a démontré que l'étude de mutualisation s'avère non concluante, la Métropole pourra préconiser le réemploi des ancrages de poteaux concessionnaires existants, sous réserve de l'avis du concessionnaire concerné.

Dans le cas d'impossibilité avérée et prouvée, dans la mesure du possible, par un test de charge transmis par l'intervenant ou par des argumentations techniques (hauteur non respectée - pour rappel la norme NF EN 50174-3 et le guide UTE C 15-900, les câbles doivent être posés à la hauteur minimale suivante : trois mètres (3 m) en bordure de route sans accès de véhicules ; cinq mètres cinquante (5,50 m) pour les traversées de voies ouvertes à la circulation de véhicules), la Métropole, à titre dérogatoire, pourra autoriser une implantation en aérien.

### **36.3 Cas particulier d'implantation de réseau aérien au-dessus des points d'apport volontaire**

La Métropole souhaite attirer l'attention des pétitionnaires et occupants de droit que l'installation d'un réseau en aérien doit tenir compte de la présence de t points d'apport volontaire de déchets ménagers et assimilés.

Pour faciliter les opérations de maintenance de ces points d'apport volontaire, la Métropole préconise une hauteur de réseau supérieure à 6m au-dessus de ces bornes, et l'implantation de « poteaux » à une distance minimale de 3m.

### **Article 37 : Cas particulier des tunnels**

L'article R.118-1-1 du Code de la route dispose que « *constituent des ouvrages dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes au sens de l'article L. 118-1 les tunnels routiers d'une longueur supérieure à 300 mètres.*

*Pour l'application du présent titre, un tunnel désigne toute route ou chaussée située sous un ouvrage de couverture qui, quel que soit son mode de construction, crée un espace confiné. (. . . ) »*

La Métropole souhaite éviter toute intervention et toute opération de travaux dans les tunnels suivants :

- le tunnel de la Major, 1418 m,
- le tunnel Joliette, 1012 m,
- le tunnel du Vieux-Port, 2 ouvrages indépendants de 597 m et 603 m, dont 325 m sous la mer,
- le tunnel Saint-Charles, 780 m,
- le tunnel Saint-Loup, 3 tranchées couvertes de 289 m, 147 m et 220 m pour un total de 656 mètres.

Les pétitionnaires et occupants de droit sont invités à solliciter la Direction compétente de la Métropole pour étudier une solution de passage dans les gaines techniques, par voie de convention.

En tout état de cause les travaux de maintenance se font, dans la mesure du possible et en grande partie la nuit. Les fermetures sont programmées un an à l'avance, sauf imprévus ou urgences, et sont soumises à des arrêtés de circulation.



## Article 38 : Contrôle sur la présence d'amiante dans les chaussées

Selon son niveau de connaissance, la Métropole communique systématiquement à l'intervenant les informations dont elle dispose en matière de présence d'amiante ou d'HAP lorsque la voirie à sonder a déjà fait preuve d'une vérification.

Le permissionnaire ou l'occupant de droit prend à sa charge les opérations de recherche d'amiante et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) avant la réalisation des travaux pour lesquels il dispose d'une permission de voirie ou d'un accord technique préalable, dans l'hypothèse où cette information n'est pas déjà connue par la Métropole (mise en œuvre des dispositions des articles L. 4412-2 et R.4412-97 et suivants du Code du travail, de l'arrêté du 1er juillet 2024 et de la norme NF X46-102). le permissionnaire ou l'occupant de droit est fortement invité à communiquer les résultats de ses investigations à la Métropole.

Il est précisé que lorsqu'un repérage a été réalisé dans les conditions susmentionnées, les opérations réalisées ultérieurement dans le même périmètre ne donnent pas lieu à un nouveau repérage sauf dans les cas suivants :

- des circonstances de fait apparues postérieurement à celui-ci en font apparaître la nécessité ;
- la réglementation entrée en vigueur après sa réalisation le prescrit.

## Article 39 : Découpe ou dépose du revêtement

La Métropole émet les recommandations suivantes :

REVÊTEMENTS EN ENROBÉS	AUTRES REVÊTEMENTS
<p>Découpe franche et rectiligne (latérale, longitudinale, en évitant la bande de roulement) réalisée avec un matériel adapté avec des géométries simples (carré ou rectangle) sans ressauts ni redans.</p> <p>Les bords de la tranchée à réaliser sont préalablement tracés et découpés de manière à éviter la dislocation des lèvres de fouille sur une profondeur minimale de <b>dix (10) centimètres</b>.</p>	<p>Les matériaux modulaires (pavés, dalles, bordures, etc.) seront découpés avec soin dans le joint afin de faciliter la repose à l'identique, avec le même calepinage.</p> <p>En cas de réemploi, ils devront être déposés et stockés avec soin.</p> <p><b>Dans le cas de secteurs protégés, l'avis de l'ABF (Architecte des Bâtiments de France) doit être sollicité deux (2) mois avant le démarrage des travaux.</b></p>

Dans le cas d'affouillement latéral accidentel imputable à l'intervenant, une nouvelle découpe du revêtement et une reprise des terrassements à bords verticaux sera réalisée aux frais de du permissionnaire ou de l'occupant de droit.



## **Article 40 : Démolitions, déposes avant travaux des équipements de voirie**

### **Éclairage public, signalisation lumineuse du trafic, bornes automatiques ou semi-automatiques, les LAPI, vidéoprotection, et autres dispositifs (horodateur, signalisation dynamique).**

Les équipements associés (mats, horodateurs, etc.) existants destinés à être déposés sont :

- soit stockés au dépôt de la Métropole ;
- soit stockés à un autre endroit désigné par la Métropole.

La dépose des mobiliers est à la charge du permissionnaire ou de l'occupant de droit.

L'intervenant se trouvant en présence d'une installation de signalisation tricolore (carrefour à feux, etc.), notamment enterrée (boucle de détection en chaussée), prévient les services de la Métropole et sollicite systématiquement l'avis de la Métropole avant le démarrage du chantier.

En cas de détérioration de cette installation, imputable à l'intervenant selon les conditions de responsabilité de droit commun, la remise en état est effectuée par la Métropole aux frais du permissionnaire ou de l'occupant de droit.

La remise en place et la remise en service de ces équipements (LAPI, boucles) doivent être validées par la Métropole lors de la phase des réfections provisoires ou définitives.

### **Bordure et caniveaux**

Les bordures de trottoirs et d'îlots et les caniveaux doivent être déposés avec soin.

La Métropole ne souhaite pas qu'ils soient conservés en place en forme de pont au-dessus d'une tranchée ou en porte-à-faux le long d'une fouille, afin que le compactage du remblai soit rendu possible. L'écoulement de l'eau dans le caniveau ou fil d'eau est maintenu au-dessus de la tranchée par tout autre moyen (de type PVC) afin d'éviter le remplissage des fouilles pendant les travaux.

Les bordures réutilisables sont triées et soigneusement rangées à part :

- soit sur le chantier,
- soit en un lieu indiqué par le Service gestionnaire, en attendant leur remise en place.

Les éléments jugés irrécupérables sont évacués par l'intervenant dès leur dépose. L'intervenant procède à la remise en état à l'identique de la bordure ou du caniveau initial, le cas échéant avec les matériaux réutilisables.

### **Zones pavées et de dalles**

La dépose du pavage est réalisée de manière à éviter le chargement et la mise en dépôt de matériaux impropres (sables, béton, enrobé),

- soit manuellement ;
- soit via l'utilisation des godets à griffes.

L'intervenant se charge d'acheminer les matériaux vers une plateforme de stockage appropriée ou soumise à autorisation, ou dans un site recommandé par la Métropole.

La découpe des dalles doit être assurée sur le joint afin de garantir un maintien du calepinage

lors de la repose.

## Article 41 : Les tranchées

### 41.1 Implantation des tranchées

#### *Emprise des tranchées*

En agglomération, et pour limiter la gêne des usagers, l'intervenant fait en sorte d'ouvrir ses tranchées longitudinales par tronçons, au fur et à mesure de l'état d'avancement de la construction ou de la réparation de l'ouvrage concerné.

La permission de voirie ou l'accord technique préalable pourra, le cas échéant:

- après concertation avec le pétitionnaire, définir la longueur de chaque tronçon de tranchées en tenant compte des options techniques retenues par le pétitionnaire ;
- préconiser le passage sur une fouille commune, favoriser le principe de mutualisation de tranchées, etc.

L'emprise des tranchées ne pourra occuper, dans la mesure du possible, plus de la moitié de la largeur de la chaussée, ni plus d'un trottoir à la fois.

Celle-ci ne devrait pas, sauf impossibilité technique, se situer à une distance entre le bord de fouilles et le caniveau ou un joint du revêtement existant inférieur à 30 cm.

Afin de réduire la multiplicité des joints sur le revêtement de surface et d'optimiser la pérennité de la structure de chaussée, au regard de la décompression générée par les tranchées, le Gestionnaire de voirie se réserve le droit de définir la largeur de la réfection définitive avec un minimum de 60cm de largeur.

Le bord extérieur des tranchées doit respecter la zone de protection des arbres.

#### *Mini-tranchées et micro-tranchées*

Les mini-tranchées et micro-tranchées ne sont pas souhaitées par la Métropole. Le recours à cette technique fait l'objet d'une concertation avec le pétitionnaire, qui

- présente à la Métropole un dossier technique complet et motivé, présenté par l'intervenant (étude de sol, réseaux en présence, technique de déblai, matériau de remblai, etc.),
- justifie l'impossibilité d'un partage de fourreaux.

Pour l'enfouissement des réseaux de télécommunication, la Métropole souhaite que soient envisagées les tranchées de faible dimension suivantes :

- Les micros-tranchées de **0,05 à 0,15 mètre** de largeur ;
- Les mini-tranchées de plus de **0,15 mètre** jusqu'à **0,30 mètre** de largeur ;

Les profondeurs minimales applicables aux exploitants des réseaux de télécommunications, telles que définies par la Métropole, sont de :

- 0,80 mètre sous chaussées et accotements ;
- 0,60 mètre sous trottoirs, accotements de trottoirs et fonds de fossés.

En cas d'impossibilité technique de respecter les profondeurs d'enfouissement souhaitées par la Métropole sur tout ou partie de la tranchée, le pétitionnaire lui propose d'autres solutions techniques.

Les remblaiements des mini et micro-tranchées seront, dans la mesure du possible, assurés à l'aide d'un Matériau Auto Compactant (MAC).

Un grillage avertisseur homologué doit être mis en place par l'intervenant.

Ces tranchées s'appuieront sur la coupe qui pourra être transmise dans l'accord technique préalable ou la permission de voirie. Des illustrations sont présentées dans *l'Annexe 15 - coupes-types mini et micro tranchées* en termes de prescriptions.

### **Profondeur des tranchées**

Les tranchées seront creusées verticalement.

- Fouilles horizontales :

Il est fortement recommandé d'éviter de creuser le sol en forme de galerie souterraine sauf pour mise en œuvre de techniques spécifiques (micro-tunnelier, fonçage, forage horizontal) qui permettent le maintien de la qualité des remblais en place.

Dans l'hypothèse où il n'est pas possible, pour l'intervenant, de respecter ces valeurs, pour des raisons techniques tenant notamment à la nature ou à l'encombrement du sol et du sous-sol, dans le cas de terrassement dans le rocher ou d'encombrement du sous-sol, la couverture devra être au moins égale à l'épaisseur de la structure de chaussée à remettre en place, majorée de 0,10 mètre. Elle devra également permettre la mise en place du dispositif avertisseur à un minimum de 40 cm au-dessus de la génératrice supérieure du fourreau ou du réseau.

Des prescriptions techniques spécifiques pourront être préconisées par la Métropole.

La profondeur des tranchées, outre les contraintes d'implantation liées aux raccordements des réseaux sur l'existant et aux croisements d'autres canalisations, respecte les conditions de couverture minimale ci-après (hors branchements), conformément au guide technique SETRA-LCPC « *Remblayage des tranchées et réfection des chaussées* » de mai 1994 et son complément de juin 2007, le guide des terrassements des remblais et des couches de forme, en vigueur, la norme NF P 98-331 et les prescriptions techniques stipulées par la Métropole dans la permission de voirie ou l'Accord Technique Préalable :

PROFONDEUR SOUS LA CHAUSSEE	PROFONDEUR SOUS UN TROTTOIR OU UN ACCOTEMENT
• 0,80 mètre sous chaussées	• 0,60 mètre

- Tenue des fouilles et blindage :

Conformément à l'article R4534-24 du Code du travail, à partir d'un **mètre trente (1,30 m)** de profondeur et/ou suivant la nature du terrain, les fouilles sont étayées et blindées dans des conditions suffisantes pour éviter les éboulements, quelles que soient les intempéries, pour tenir compte d'une part des effets de la circulation des véhicules sur la voie métropolitaine concernée, et d'autre part, de la sécurité des intervenants sur le terrain.

Selon les cas, la nature du sous-sol, la largeur de la fouille et la localisation géographique des fouilles, la Métropole se réserve la possibilité de demander des études géotechniques préalables pour vérifier la faisabilité et des mesures de protection supplémentaires.

## 41.2 Positionnement des réseaux





L'intervenant respecte le Guide du Patrimoine végétal dans le cadre de travaux (cf. Annexe 9 – Guide du Patrimoine végétal), les normes et la réglementation en vigueur en matière d'installation et de positionnement des réseaux (*Décret n° 2024-1022 du 13/11/24 ; NF P 38 331, NF P 98-332 ; RSDG 4, NF C11-201, ...*).

Les principales dispositions sont :






- La norme NF P 98-332 fixe les distances de retrait minimales par rapport à la végétation : en milieu urbain (de 2 mètres voire à 1,50 mètre pour les sujets de plus de 1 m) ou en cas d'impossibilité technique, après accord des services de la Métropole ;
- Les distances de retrait minimales par rapport aux constructions sont généralement de 0,30 mètre au minimum.
- une distance minimale de 0,20 mètre entre génératrices avec les autres ouvrages rencontrés dans le sol doit être respectée (en parallèle et en croisement) et protégée par un apport de sables, quelle que soit l'emprise souterraine (trottoir, chaussée, caniveaux, etc...).
- Le positionnement des réseaux les uns à côté des autres, en nappe horizontale, est la solution à privilégier. Les superpositions de réseaux doivent rester des cas particuliers.

En cas de non-respect de ces prescriptions, l'intervenant doit justifier les raisons qui ont motivé le positionnement dérogatoire.

### Réseaux sensibles

-  Réseaux électriques BT, HTA ou HTB, éclairage public ;
-  Gaz combustible (transport ou distribution) et Hydrocarbures ;
-  Produits chimiques et gaz de l'air liquide ;
-  Chauffage et climatisation ;

### Réseaux non sensibles Sauf contre-indication de l'exploitant

-  Eau potable (transport et distribution) ;
-  Assainissement ;
-  Equipements routiers dynamiques (Feux tricolores et Signalisation) ;
-  Zone d'emprise multi-réseaux ;
-  Télécommunications et vidéo (sous fourreaux et en plein terre).

Les canalisations sont assises, en principe, sur un fond de fouille stable, épierré, solide et dépourvu de points durs afin d'éviter le poinçonnage soit de la canalisation et/ou de son revêtement.

En tenant compte des contraintes d'implantation entre réseaux et règles de voisinage, les canalisations, les fourreaux ou les câbles mis en place longitudinalement nécessitant des ouvrages enterrés visitables doivent être implantés de façon à ce que les interventions nécessitées pour quelque cause que ce soit, ne perturbent pas les conditions d'exploitation de la chaussée.

L'implantation sera conforme aux prescriptions et normes en vigueur, sauf en cas d'impossibilité dûment justifiée.

L'implantation devra alors être validée, par écrit, par la Métropole avant mise en place.

L'organisation de la disposition des réseaux doit également prendre en compte l'accessibilité aux organes de coupure de fluides sous pression.

Aucun réseau ne pourra être implanté au-dessus d'un autre réseau ou ouvrage de gaz, seul un croisement restant autorisé.

La Métropole gestionnaire de voirie doit pouvoir identifier les réseaux existants en X, Y, et Z, afin d'éviter le risque de dommages sur les ouvrages existants et l'impact sur la voirie, conformément au décret du DT/DICT. Pour ce faire, les intervenants devront apposer une bague permettant le géoréférencement des réseaux au moment de l'enfouissement des fourreaux ou des réseaux.

Dans le cas particulier du réseau de chauffage urbain, les canalisations de chauffage urbain peuvent être :

- Enterrées à une profondeur minimum de 40 cm ;
  - Installées en caniveau technique ;
- Exceptionnellement passées en aérien ou à l'intérieur des ouvrages d'art.

### **41.3 Tranchées transversales**

Sauf impossibilité technique liée à la nature du sous-sol ou à l'encombrement du matériel nécessaire à l'exécution, ou accords particuliers avec l'entreprise de travaux, les conduites transversales seront placées de préférence par fonçage ou tout autre moyen ne nécessitant pas l'ouverture de tranchées.

Lorsqu'elles sont autorisées, les tranchées transversales seront implantées avec un angle de 75° par rapport à l'axe de la voie pour les réseaux EU, et 90° pour les réseaux AEP et Gaz, pour des raisons de sécurité, liées au profil en long.

Pour les branchements, le croisement du fossé de drainage de la plate-forme, l'implantation à une hauteur inférieure à 0,60 mètre du fil d'eau théorique, sans toutefois être inférieure à 0,20m, est toléré moyennant une protection mécanique par dalle de béton armé de 0,1 mètre d'épaisseur et de 1 mètre de large.

Sauf impossibilité technique liée à la nature du sous-sol ou à l'encombrement du matériel nécessaire à l'exécution, ou accords particuliers avec l'entreprise de travaux, les tranchées transversales ne pourront occuper plus de la moitié de la largeur de la chaussée, ni plus d'un

trottoir à la fois, l'autre moitié devant rester entièrement libre pour la circulation ainsi que le trottoir opposé.

La tranchée ne sera continuée qu'après remblayage de la première partie et lorsque la circulation aura été rétablie.

**Les maîtres d'ouvrage exploitants de réseaux ont une obligation de résultat envers la Métropole, et à ce titre la Métropole préconise une solution technique et un mode opératoire relatifs à l'exécution des tranchées. Toutefois, et en cas d'impossibilité technique le maître d'ouvrage exploitant de réseaux devra démontrer cette impossibilité de se conformer à la préconisation et proposer à la Métropole une autre solution pour étude .**

#### 41.4 Tranchées longitudinales

Les tranchées longitudinales ne seront ouvertes qu'au fur et à mesure de la construction ou de la réparation de l'ouvrage qui nécessite l'ouverture de la fouille, sur une longueur ne pouvant dépasser des sections de 100 mètres en secteur fortement urbanisé (centres-villes, noyaux villageois), sauf dérogation délivrée par le président (ou la présidente) de la Métropole, après avis du service concerné. Hors zone agglomérée, la longueur d'ouverture ne sera pas limitée sous réserve de l'avis des services techniques des communes chargés de la réglementation en matière de circulation.

Lorsque les tranchées sont ouvertes, celles-ci ne doivent pas dépasser la demi-chaussée.

Les canalisations longitudinales devront être, dans la mesure du possible, situées sous accotement en bordure de plateforme, le bord de la tranchée étant à 1,30 mètre minimum du bord intérieur de la bande de rive.

En cas d'impossibilité, l'implantation pourra s'effectuer dans les conditions suivantes :

- de préférence, sous accotement, dans la bande de 1,30 mètre du bord intérieur de la bande de rive ;
- le cas échéant, sous chaussée, le bord de la tranchée étant situé à 1 mètre minimum du bord intérieur de la bande de rive si ce n'est pas préjudiciable à la tenue de celle-ci.

Les tranchées ne doivent pas être implantées dans les zones de freinage, les zones d'accélération, devant les quais bus, les entrées de giratoire, les traversées de giratoires, ou en cas d'impossibilité, elles doivent comporter des structures renforcées.

L'implantation de canalisations longitudinales sous le fossé de route ne sera autorisée que si elle est la seule solution envisageable et démontrée par l'occupant, et si elle permet, en toute sécurité, les travaux de curage des fossés réalisés dans l'intérêt du domaine public routier et conformément à la destination de ce domaine.

Pour les canalisations déjà existantes, le concessionnaire pourra les déplacer sous accotements ou sous chaussée, lors du renouvellement de l'autorisation de travaux d'entretien ou à la demande de la Métropole.

La tranchée ne sera continuée qu'après remblayage de la première partie et lorsque la circulation aura été rétablie.

#### **Cas des tranchées longitudinales de grande dimension**

Au-delà de 100m linéaire, il est recommandé d'utiliser une raboteuse pour retirer la couche de roulement, sur une largeur minimum de 1 mètre de large.

#### **41.5 Conditions techniques d'exécution des tranchées**

La Métropole se réserve le droit d'accorder des dérogations limitées aux dispositions techniques du présent titre pour permettre l'expérimentation de solutions innovantes et/ou écoresponsables.

La Métropole pourra, dans les voies particulièrement fréquentées, solliciter le travail par tiers de chaussée, ou le travail de nuit, ou la pose de ponts de service.

Il est fortement déconseillé d'établir les tranchées en galerie.

Toutefois, de distance en distance, des parties pleines de 1,40 mètre de large pourront être maintenues afin de servir d'étais ou de faciliter le passage des piétons et à condition qu'elles soient entièrement démolies, au fur et à mesure du remblayage pour permettre un damage rationnel des terres.

La profondeur minimum des conduites ou ouvrages sous la chaussée sera de 80 cm, mesurée au-dessus de la génératrice supérieure des conduites ou du niveau supérieur des ouvrages.

La profondeur minimum sera réduite à 60 cm sous les trottoirs (Référence NF P.98-331 – Terrassements en site urbain).

Dans la mesure où les profondeurs d'enfouissement citées ci-dessus, ne peuvent pas être respectées, le maître d'ouvrage devra démontrer et justifier de l'impossibilité technique et opérationnelle. Sur la base des éléments fournis, la Métropole étudiera l'opportunité d'une dérogation.

Ce principe de respect de profondeur des ouvrages ne s'applique pas aux équipements de surface de type bouches à clés, regards de visite, chambres de tirage, boucles inductives, etc.,

Les canalisations, câbles et ouvrages construits antérieurement à l'arrêté n° 88/293 E, ne se trouvant pas à la profondeur minimum de 80 cm sous chaussée ou de 60 cm sous trottoir, pourront, sauf décision contraire motivée de la Métropole, être maintenus en place aussi longtemps que les concessionnaires ou propriétaires de ces réseaux estimeront que leur état ou leur capacité ne motive pas leur remplacement ou renforcement.

#### **41.6 Évacuation et stockage des déblais**

Les déblais issus des fouilles et des ouvertures seront évacués au fur et à mesure en limitant le plus possible la concentration de ces déblais dans la zone de stockage ayant fait l'objet d'une autorisation administrative de la part de la commune.

Seule la mise en sac ou conteneur est autorisée sur place dans la zone de stockage avec une évacuation à effectuer dès que le volume de déblais à évacuer est compatible avec le chargement complet d'un camion. Les big bags remplis de déblais ne devront pas se substituer à de la signalisation temporaire visant notamment à neutraliser des zones de stationnement. En cas d'annonce d'intempérie (alerte météo), l'enlèvement préventif est à réaliser dans les meilleurs délais.

Dans le cas d'interventions dans une zone d'espaces verts, un traitement particulier doit être réservé à la terre végétale : celle-ci doit être séparée des autres matériaux de déblais.



#### **41.7 Eau dans les tranchées - élimination des eaux d'infiltration**

Afin de prévenir tout risque d'infiltration d'eau, d'assurer la pérennité de l'ouvrage et de maintenir le drainage de la chaussée et des tranchées, la Métropole peut imposer des dispositions techniques particulières. Il pourra être exigé un pontage pour étanchéifier la chaussée.

L'intervenant 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. Il pourra être utile de prévoir, quand c'est possible, des drains d'évacuation.

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.

#### **41.8 Remblai et matériaux**

Le remblaiement des fouilles et des tranchées est effectué par l'intervenant et, dans la mesure du possible, au fur et à mesure de l'avancement de travaux.

Dans la mesure du possible et dans l'objectif d'assurer la pérennité des infrastructures routières qui sont décompressées lors des terrassements, il conviendra de privilégier le remblaiement des fouilles ou tranchées ne devant rester ouvertes sur une durée de plus de 24 heures.

A minima, l'intervenant devra, dans la mesure du possible, à la fin de chaque journée de travaux, remettre en état la zone par remblaiement de tranchée et par application privilégiée d'un enrobé. À titre exceptionnel, et dans la mesure où une fouille ne peut pas être remblayée, il conviendra que celle-ci soit recouverte d'une plaque de protection sur trottoir, ou d'une plaque métallique sur chaussée de type pont lourd « splité » au sol avec épaulement d'enrobé à froid sur la périphérie, lesquelles devront rester en place pendant la durée d'interruption des travaux. Le maître d'ouvrage devra assurer la maintenance du positionnement de ces plaques sur trottoir et sur chaussée, ainsi que l'épaulement en enrobés à froid sur les périphéries.

#### **41.9 Matériaux utilisés et modalités de remblaiement**

De manière générale et dans la mesure du possible, les matériaux de remblai doivent être perméables et mis en place par couches successives, régulières, compactées par couches successives à l'aide d'engins mécaniques appropriés sans vibreur, et un grillage avertisseur déroulé à la profondeur et la couleur réglementaires (conformément à la norme NF P 98-736) et de manière à obtenir les objectifs de densification utilisés en technique routière.

Les spécificités techniques propres à chaque gestionnaire de réseau, conformément aux fascicules 70 ou 71, en fonction des caractéristiques des réseaux, pourront être mises en application lors de la réalisation du remblaiement des tranchées, sur accord de la Métropole.

- **Chaussées**

Les matériaux de remblais sous chaussée qu'ils soient réutilisables ou d'apport 0/D (naturels type R61 ou recyclés type GR1M ou GR1B) devront être des matériaux dont :

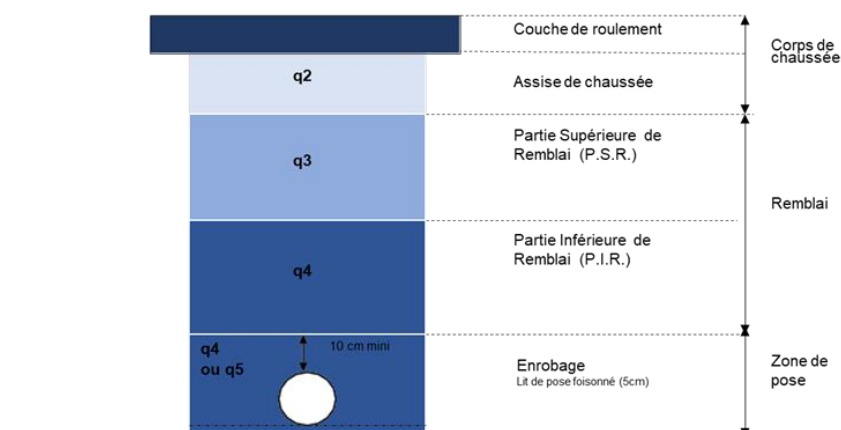
D < 1/3 de la largeur de la tranchée	D < 2/3 de l'épaisseur de la couche compactée
--------------------------------------	---

Les matériaux susceptibles d'être utilisés ou réutilisés pour le remblaiement de la partie inférieure, sous réserve de compatibilité avec la nature du sol, la nature des réseaux et la préservation de l'environnement, notamment la qualité des ressources en eau, devront être conformes à ceux définis par la norme NF P 11- 300,- Janvier 2025 de façon à obtenir un objectif de densification q3 et q4 et aux fascicules 1 et 2 du Guide de terrassement routier du CEREMA/IDRRIM, en vigueur.

Dans le cas où l'épaisseur de matériau de niveau q4 ne dépasserait pas 0,15 mètre, le remblai est réalisé avec le même matériau que celui de la partie supérieure du remblai.

Le remblaiement des tranchées et le compactage seront réalisés conformément au guide technique « Remblaiement des tranchées » édité par LCPC/SETRA de mai 1994 et son complément de juin 2007, et à la norme NF P 98.331 de manière à obtenir les qualités (qi) de compactage ou objectifs de densification suivant :

- q2, défini par la norme NF P 98.115 pour les assises de chaussées ;
- q3, défini par la norme NF P 98.331 pour l'épaisseur sous-jacente aux couches d'assises et correspondant à la Partie Supérieure de remblai (PSR). Conformément à la norme NF P 98.331, (cf. Annexe 10 – Remblais), cette Partie Supérieure de Remblai aura une épaisseur de 0,60 mètre pour une structure de chaussée appartenant à la hiérarchie Fort Trafic, 0,50 mètre pour la hiérarchie trafic moyen et la hiérarchie trafic faible ;
- q4, défini par la norme NF P 98.331 pour les couches inférieures correspondant à la Partie Inférieure de Remblai (PIR) et de la zone de pose. Le lit de pose et l'enrobage du réseau seront remblayés, dans la mesure du possible, en sable de granularité 0/4mm ou 0/5mm appartenant aux classes S1/S2 ;
- q5, défini dans le complément de juin 2007 du guide technique « Remblaiement des tranchées » édité par LCPC/SETRA. q5 est limité aux zones d'enrobage des tranchées dont la hauteur de recouvrement est supérieure ou égale à 1,30 mètre.



Q5 Enrobage pour tranchées profondes	Q4 P.I.R. + Enrobage + Fond de tranchée	Q3 P.S.R.	Q2 Couche de roulement et assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un épaulement minimal des sols environnants	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

## • Recommandations

Pour les tranchées de grande profondeur, supérieure à un mètre trente (1,30m), après excavation totale des matériaux, et avant toute autre intervention, et après avis de la Métropole, le fond de la tranchée devra faire, dans la mesure du possible, l'objet d'un contrôle basé sur la résistance de pointe du sol sous-jacent au moyen d'un pénétromètre dynamique à énergie variable (norme XPP 94.105) type PANDA par exemple, pour mettre en évidence toute anomalie du sol sous-jacent sur une profondeur de l'ordre d'un (1) mètre.

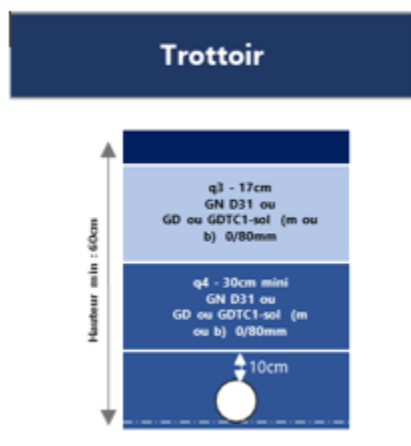
Les valeurs seuils de résistance de pointe (Rp) retenues sont les suivantes :

- Rp supérieure ou égal à 4 Mpa (bonne résistance de pointe du sol en place) ;
- Rp inférieure à 4 Mpa (substitution du sol in situ et mise en place d'un géotextile pour éviter toute contamination du matériau rapporté).

D'autre part, après contrôle pénétrométrique, le fond de la tranchée devra être compacté par deux passes de compacteur de géométrie appropriée permettant d'assurer la stabilité et la planéité du réseau lors de sa mise en place.

## • Trottoirs

Le remblaiement des tranchées devra être effectué en grave naturelle R61 ou en grave recyclée F71 – GR1M ou GR1B 0/80 mm et en grave recyclé GR1B 0/31,5 mm compacté de manière à obtenir l'objectif de densification q4 pour la partie inférieure de remblai (PIR) puis l'objectif de densification q3 pour la partie supérieure du remblai (PSR). La partie supérieure ne peut être inférieure en épaisseur à 0.20 mètre sauf dans le cas de trottoirs sablés où il sera admis une dimension de 0,15 mètre minimum.



## • Espaces verts

Les bons matériaux, propres, drainants et insensibles à l'eau, provenant des fouilles, seront réutilisés jusqu'à la limite inférieure de la terre végétale existante et compactés de manière à obtenir l'objectif de densification q4 (norme NFP 98.331) et conformément aux prescriptions du fascicule 35 du Cahier des Clauses Techniques Générales.

Le complément se fera à l'aide de terre végétale respectant les règles de qualité portées par la Métropole relatives aux travaux de réfection des tranchées sur les chaussées, trottoirs et promenades, en prévoyant une surépaisseur pour tenir compte du tassement naturel ultérieur.

Cette terre végétale mise en place sur 40 centimètres de hauteur pour les gazons et 50 centimètres pour les arbustes (nécessité de replanter ou de semer), ne devra en aucune

manière être compactée ou comprimée par le passage d'engins de chantier.

Les bons matériaux provenant des fouilles sont réutilisés jusqu'à la cote de moins de trente centimètres sous les gazons et moins de cinquante centimètres sous les plantations arbustives, conformément aux fiches types de remblaiement définies en Annexe 10 – Remblais. Le complément se fait à l'aide de terre végétale, en accord avec le service gestionnaire des espaces verts sur la qualité de celle-ci.

Au droit des arbres, les tranchées sont remblayées à l'identique, sous réserve de l'accord des services techniques de la Métropole en charge des espaces verts sur la qualité des matériaux de remblai.

- Dispositions propres aux remblais au-dessus des canalisations

Jusqu'à 0,20 mètre au-dessus d'une canalisation, le remblaiement de la fouille doit être réalisé en matériaux fins et homogènes (terre épierrée, sable). Au-dessus de cette couche, le remblaiement est effectué par couches successives et damées.

#### 41.10 Réemploi des matériaux et limitation des pollutions

- Réemploi des déblais

L'intervenant étudie, lors de fouilles générant de grandes quantités de déblais, la possibilité d'une réutilisation des matériaux sur site en procédant ou faisant procéder à ses frais une étude géotechnique de manière à identifier et classer les déblais (NF P 11-300 – Janvier 2025) pour étudier les conditions de leur réutilisation, conformément au guide technique « remblaiement des tranchées » (dernière édition du SETRA, LCPC 1994 et complément juin 2007) et à la norme NFP 98.331.

La Métropole recommande la réutilisation des déblais, uniquement en couche Q4 et après que les déblais aient été retraités en Centrale agréée en granulométrie 0/20mm et avec un apport d'adjuvant.

L'intervenant s'interdit de réutiliser en remblais les matériaux suivants :

Les matériaux de type matériaux naturels renfermant des matières organiques	Les matériaux susceptibles de provoquer des tassements ultérieurs irréguliers tels que tourbe, vase, ou ordures ménagères non incinérées	Les matériaux gelés	Les matériaux gélifs lorsque la protection au gel apportée par les matériaux de chaussée n'est pas suffisante, pour les travaux sous chaussée et trottoirs ou accotements supportant des charges lourdes	Le sable de mer ou le mâchefer (résidu issu de l'incinération des ordures)
---	--	---------------------	--	--

- Pollution

L'intervenant veille à ne pas abandonner dans les fouilles des corps métalliques, chutes de tuyaux, morceaux de bouches à clefs, afin de ne pas perturber la détection magnétique

ultérieure qui pourrait éventuellement s'avérer nécessaire.

- **Utilisation des matériaux recyclés**

L'utilisation de matériaux recyclés est exclusivement réservée aux permissionnaires qui ont établi un cahier des charges contractualisé avec les entreprises qui interviennent pour leur compte imposant et garantissant l'utilisation du type de matériau proposé.

Dans ce cadre, le permissionnaire :

- mentionne, dans sa demande de permission de voirie ou d'accord technique préalable, l'utilisation de matériaux recyclés ;
- apporte toutes justifications concernant ces matériaux telles que l'établissement recycleur, l'origine, la qualité et la performance de ces matériaux, ainsi que le respect de la réglementation en vigueur ;
- apporte la justification de la sensibilité au gel des matériaux proposés ;
- communique sur demande les résultats des contrôles à la Métropole.

- **Matériaux autocompactants**

Les graves ciments et le béton traditionnel (sauf en cas de comblement de canalisation abandonnée) sont proscrits. En complément et dans l'objectif d'optimiser la compacité des matériaux de remblai des tranchées, la Métropole préconise la mise en œuvre de matériaux autocompactants jusqu'au niveau inférieur de l'assise de chaussée.

Sur la demande de la Métropole, stipulée dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable, l'intervenant, dans le cas de comblement de micro ou mini tranchées et lorsque la fouille présente une densité et une surabondance trop prononcée de réseau, devra exploiter des matériaux autocompactants.

L'usage des matériaux autocompactants est permis, notamment en limite de chaussée. La fiche technique des matériaux autocompactants envisagés devra être fournie pour validation à la Métropole avant toute mise en œuvre.

Ces produits à base de liant hydraulique, faiblement dosés en ciment, ne nécessitent pas de compactage ni de vibration lors de leur mise en œuvre et ils doivent être réexcavables à long terme.

La réexcavation indique que le matériau doit pouvoir être excavé manuellement sans utiliser de moyens mécaniques lourds.

On distingue deux types de produits :

- les matériaux essorables qui utilisent le principe des remblais hydrauliques sont recommandés : la fluidité nécessaire à la mise en œuvre est due à leur teneur en eau élevée. Leur capacité portante est obtenue essentiellement par l'évacuation d'une forte partie de cette eau (40 à 50 %) dans les matériaux encaissants et par la prise et le durcissement du liant. Il convient de s'assurer que le sol encaissant a une perméabilité suffisante pour permettre l'évacuation de cette eau ;
- les matériaux non essorables dont la fluidité est obtenue par l'utilisation d'adjuvants, parfois spécifique et la capacité portante par la prise et le durcissement du liant ne sont pas autorisés, sauf avis contraire de la Métropole.

Ces matériaux sont utilisables tant en zone d'enrobage, qu'en remblai en prenant en compte les contraintes inhérentes à chaque chantier. Leur utilisation en partie supérieure de remblai et en matériaux de rétablissement de chaussée est réservée à des chaussées de hiérarchie structurelle légère.

Les matériaux autocompactants doivent toujours être couverts d'une Grave Bitume et ne jamais être en contact direct avec la couche de revêtement (Béton bitumineux, *etc.*)

Dans le cas de matériaux autocompactants, il n'est pas exigé d'objectif de densification.

Les matériaux autocompactants devront être teintés dans la masse d'une couleur caractéristique pour chaque réseau et identique à celle de la grille de protection.

#### **41.11 Le contrôle du compactage du remblai**

Le permissionnaire ou l'occupant de droit a la charge du contrôle des travaux qu'il a effectués ou fait effectuer, quelles que soient les quantités de matériaux mises en œuvre.

L'intervenant devra aussi contrôler que les autres réseaux publics (eaux, éclairages...) n'ont pas été endommagés par leurs travaux réalisés.

Dans ce cadre, il doit être en mesure de fournir la preuve objective du respect de la compacité des matériaux de remblais, avant ou lors de la réfection provisoire, mais aussi des exigences d'épaisseur de la couche d'enrobés ou autres revêtements de surface.

La Métropole se réserve le droit d'organiser des points d'arrêt en présence du permissionnaire ou de l'occupant de droit :

- soit avant la réfection provisoire ;
- soit lors de la réfection définitive lorsqu'elle est à sa charge.

Chaque tranchée devra faire l'objet d'un contrôle de compacité, au pénétromètre ou gamma densimètre, avec une préconisation d'un essai dans les cas suivants :

- - Pour tous les tranchées d'une longueur inférieure à 10 mètres linéaires ;
- - Tous les 20 mètres linéaires pour les chantiers supérieurs à 10 mètres linéaires, ceci afin d'intégrer aussi les tranchées de petites sections portant notamment sur les renouvellements ou créations de branchements souterrains.

Pour les tranchées profondes, il est recommandé que soient réalisés des autocontrôles par l'intervenant dès le commencement du remblayage, pour s'assurer de la qualité de la mise en œuvre du remblai en fonction du plan de compactage établi par l'intervenant, dans le cadre de son PAQ.

Les essais de compacité seront réalisés jusqu'à 0,20 mètre de la génératrice supérieure des réseaux.

Les essais de compacité devront être effectués sur toutes les couches du remblai à l'exception du remblai primaire.

Ces « autocontrôles » sont réalisés par le laboratoire de l'intervenant ou par un organisme habilité de son choix.

Ils sont communiqués à la Métropole au moment de la remise des ouvrages (Article 55 :



Restitution des ouvrages).

Ces contrôles peuvent porter, notamment, sur :

<p>La procédure d'exécution de l'intervenant, la qualité des matériaux et fournitures, l'emploi de matériel de compactage adapté, la compacité des remblais, la teneur en eau des sols de fondation, les essais des mortiers et bétons, les épaisseurs des différentes couches de matériaux, la compacité des diverses couches de revêtement, les découpes et les surlargeurs des revêtements, la fourniture et la mise en œuvre des matériaux enrobés, l'uni de surface,</p>	<p>les joints d'émulsion en chaussée, la qualité et l'épaisseur de la terre végétale, ainsi que sa mise en œuvre, le nettoyage complet de la zone traitée et de ses abords, le contrôle après remise en état du réseau d'arrosage, des espaces verts et des plantations, le contrôle après la remise en état du marquage au sol, de la signalisation verticale et directionnelle avec des équipements agréés, des dispositifs liés à la signalisation lumineuse tricolore (boucle), des dispositifs de modulation de la vitesse, des systèmes LAPI, de vidéosurveillance, le contrôle après la remise en place des réseaux d'éclairage public, ...</p>
---	--

Ils peuvent être réalisés avec un pénétromètre et avant la mise en place du corps de chaussée ou du trottoir.

Les niveaux de qualité de compactage du remblai seront vérifiés lorsque la totalité (ou une partie du linéaire) est remblayée et avant réfection du corps de chaussée ou des trottoirs.

En l'absence de contrôle et après mise en demeure restée sans effet dans les délais impartis, la Métropole se réserve le droit de les effectuer aux frais du permissionnaire ou de l'occupant de droit. Ces contrôles sont effectués par la Métropole aux conditions de ses marchés. Le coût des travaux, majoré des frais généraux et de contrôle, serait alors réclamé au permissionnaire ou à l'occupant de droit.

La Métropole peut également procéder ou faire procéder par le permissionnaire ou l'occupant de droit à des contrôles complémentaires à ceux réalisés par l'intervenant, aléatoires et contradictoires. Ces contrôles sont menés conformément au guide technique du SETRA « *remblaiement des tranchées et réfection des chaussées* » LCPC-mai 1994 et son complément de juin 2007.

Le permissionnaire ou l'occupant de droit prend à sa charge tous les contrôles dont les résultats mesurés ne sont pas conformes avec les normes ou les règles conditionnant une bonne réalisation des travaux et les prescriptions du Règlement.

En cas de résultats insuffisants, le permissionnaire ou l'occupant de droit reprend ou fait reprendre à ses frais le remblaiement des tranchées pour le rendre conforme à la norme NF P 98-331.

Les déblais non réutilisés devront être évacués avant le remblaiement de la tranchée et la voie sera nettoyée dès l'achèvement de ce remblaiement de tranchée.

Il est interdit d'abandonner dans les fouilles des corps métalliques, chutes de tuyaux,



morceaux de bouches à clef, *etc.*, afin de ne pas perturber la détection magnétique ultérieure qui pourrait éventuellement être rendue nécessaire.

Les chaussées, trottoirs, pavages, aqueducs, canalisations et autres ouvrages seront, en cas de détérioration du fait de l'intervenant et selon les conditions de responsabilité de droit commun, rétablis avec soin et sans délai par l'intervenant aux frais du permissionnaire ou de l'occupant de droit, en suppléant éventuellement par des matériaux neufs et de bonne qualité les matériaux de démontage.

Hormis les interventions d'urgence dûment justifiées, aucune modification ne pourra être apportée aux ouvrages existants sans accord préalable de la Métropole et des Sociétés ou organismes concessionnaires.

Les travaux ne répondant pas aux normes agréées applicables aux travaux seront refusés et devront être repris aux frais de l'intervenant.

## **Article 42 : Réfection des Tranchées sur chaussées, trottoirs et autres dépendances**

Les réfections doivent former une surface plane, régulière, et se raccorder sans dénivellation au domaine adjacent. Elles devront être en mesure de supporter le trafic des voies concernées.

Les matériaux nécessaires à la reconstruction des chaussées, trottoirs et accotements stabilisés tant en corps de chaussée traités ou non, qu'en revêtement et marquage routier, doivent assurer le même niveau de service que ceux préexistants. Ils sont conformes aux normes en vigueur correspondantes.

L'objectif des réfections des emplacements des fouilles et des tranchées est de restituer à l'identique les ouvrages détruits et les caractéristiques mécaniques des chaussées, trottoirs et promenades.

### **42.1 Réfection provisoire des tranchées**

Dans tous les cas, la réfection provisoire est réalisée par l'intervenant aux frais du permissionnaire ou de l'occupant de droit et sur une épaisseur de 4 cm minimum

Jusqu'à la réfection définitive, la maintenance de la réfection provisoire reste sous la responsabilité de l'intervenant.

Lorsque la réfection définitive est à la charge de l'intervenant, celui-ci dispose d'un délai de deux (2) mois entre la réfection provisoire et la réfection définitive.

Lorsque la réfection définitive est réalisée par la Métropole, le maître d'ouvrage exploitant de réseaux devra assumer la maintenance de la réfection provisoire jusqu'à la réfection définitive. Dans cette hypothèse, la Métropole fera au mieux pour réduire le délai réglementaire d'un (1) an entre la réfection provisoire et la réfection définitive.

#### **Objet de la réfection provisoire**

La réfection provisoire consiste à :

- rendre le domaine public routier conforme à sa destination ;
- former une couche de surface (*sur chaussée, sur aménagements cyclables et un cheminement piéton pour les trottoirs*), plane et régulière, se raccordant sans dénivellation ni ressaut de l'existant ;
- rétablir la signalisation routière à l'identique (horizontale (marquage permanent) et verticale), les dispositifs de signalisation lumineuse tricolore et d'éclairage public, les dispositifs LAPI et tout équipement connecté.

### **Modalités de mise en œuvre de la réfection provisoire**

Dans le cadre d'un chantier mobile et quelle que soit l'emprise sur trottoir, chaussée, caniveau, piste cyclable, *etc.*, la Réfection provisoire de tranchée devra être réalisée à l'avancement du remblaiement de la tranchée de manière à ce qu'à l'issue de chaque journée, toutes ces zones soient revêtues.

Dans le cadre d'un chantier clos non ouvert à la circulation publique des véhicules et des piétons, la réfection provisoire devra être réalisée dès que possible et impérativement avant la réouverture de la voie à la circulation des véhicules et des piétons. De plus et en cas de précipitations annoncées, le Maître d'Ouvrage Exploitant de Réseau devra anticiper cette réfection provisoire afin d'éviter le ravinement du remblai de tranchée et la propagation de granulats sur le domaine public se trouvant en proximité directe du chantier.

Le différentiel du niveau de la tranchée et le revêtement existant admissible est de deux centimètres (2 cm) maximum.

Une signalisation horizontale temporaire est mise en place afin de garantir la sécurité des flux circulatoires, et ce, dès la réalisation de la réfection provisoire en attente de la réfection définitive des revêtements.

L'intervenant doit intervenir immédiatement dès connaissance d'un problème de tassement, de nid de poule, ou de déformation pouvant être une cause de danger ou d'insécurité pour les usagers et riverains des voies concernées.

La réfection provisoire des revêtements traités aux liants hydrocarbonés ou des revêtements spéciaux d'origine ou de type minéral (dallages, pavés, *etc.*) devra se faire préférentiellement en utilisant des matériaux à base de liants hydrocarbonés (enrobés minimum de 4 cm à froid ou à chaud avec compactage) afin de garantir une circulation normale des différents usagers de la zone concernée par les travaux, et ce dans l'attente de la réfection définitive.

Pour les chaussées fortement circulées et dans l'objectif de réduire les interventions de maintenance sur la réfection provisoire, la Métropole préconise le recours à l'enrobé à chaud sur une épaisseur de 4 cm au minimum.

Pour les chaussées fortement circulées, avec sections à giration, la Métropole se réserve le droit de prescrire une structure de chaussée en Grave Bitume de granulométrie 0/14 sur 20 cm d'épaisseur suivie par une couche de roulement en Béton Bitumineux à Module Elevé sur une épaisseur de 7cm.

Dans le cas des revêtements provisoires sur trottoir, la Métropole peut solliciter un revêtement de surface en enrobé à froid, sauf exception liée à la nécessité d'une meilleure perméabilité, avec l'emploi de stabilisés ou de sable compacté. La réfection provisoire consistera en une application d'une couche de matériaux bitumineux à froid provisoire sur une épaisseur de trois (3) centimètres selon la nature du matériau de la couche de surface initiale, compactée, sablée et arasée au niveau du revêtement du trottoir en place.

En tout état de cause, la réfection provisoire sera mise en œuvre soigneusement et dans les règles de l'art, conformément aux préconisations du Gestionnaire de Voirie.

### **Identification des réfections provisoires**

L'intervenant devra procéder au marquage par imprégnation dans le revêtement en enrobé provisoire du nom du Maître d'Ouvrage Exploitant de réseaux, la référence de l'autorisation et l'intitulé « Réfection provisoire ». L'objectif est d'identifier et de maîtriser au mieux les différents travaux temporaires sur le domaine public routier, mais aussi de faciliter l'identification de l'Exploitant de Réseaux et donc de solliciter le bon maître d'ouvrage en cas de dégradations accélérées du revêtement provisoire.

L'intervenant ou la Métropole procédera à la **réfection définitive** selon les conditions définies aux articles qui suivent.

## **42.2 Réfection définitive**

La réfection définitive des chaussées, trottoirs, accotements ou autres ouvrages dépendant de la voie, peut être réalisée selon deux modalités :

### **1. Réfection définitive effectuée par l'intervenant :**

- Cas général : L'intervenant procède à la réfection définitive dans un délai maximal de Soixante (60) jours calendaires à compter de la date de la réfection provisoire de la tranchée.
- cas exceptionnel : la Métropole se réserve la possibilité de solliciter une réfection définitive immédiate dans certaines conditions exceptionnelles (en cas de nécessité avérée et de sécurité routière, notamment pour des travaux en sites sensibles, sur des voies à fort trafic, ou présentant des contraintes techniques particulières, ou d'événements sportifs, ou autre).

### **2. Réfection définitive mise en œuvre par la Métropole :**

Le président (ou la présidente) peut décider, dans le cadre de l'instruction de la permission de voirie ou de l'accord technique préalable, que la Métropole procédera elle-même et aux frais du permissionnaire ou de l'occupant de droit, à certains travaux de réfection définitive, sans préjudice des contrats conclus avec les occupants du domaine public routier métropolitain.

L'intervention de la Métropole en tant que maître d'ouvrage des opérations de réfection définitive du domaine public routier fait l'objet d'une décision jointe à la permission de voirie ou à l'accord technique préalable. Peut ainsi être concerné par une intervention de la Métropole en tant que maître d'ouvrage, tout ou partie de la réfection définitive notamment dans les cas suivants :

- coordination par la Métropole de ses propres travaux avec les travaux menés par les permissionnaires ou les occupants de droit,
- état particulièrement dégradé du patrimoine routier métropolitain susceptible de compromettre la sécurité des usagers et riverains du domaine public routier métropolitain,
- patrimoine routier auquel la Métropole attache une importance particulière en raison notamment de son caractère architectural ou de son insertion dans l'environnement urbain.

### ***Dispositions applicables en cas de réfection définitive sous maîtrise d'ouvrage métropolitaine***

À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2027, la Métropole fera son meilleur effort pour procéder, ou faire procéder à la réfection définitive aux frais du permissionnaire ou de l'occupant de droit dans un délai maximal d'un (1) an à compter de la réception sans réserve de la réfection provisoire par le permissionnaire ou l'occupant de droit (constatée par procès-verbal), réalisée par l'intervenant,

Le permissionnaire ou l'occupant de droit assure, jusqu'à la réalisation de la réfection définitive, la surveillance régulière et l'entretien des chaussées, trottoirs et ouvrages restaurés provisoirement afin de garantir en permanence la sécurité des usagers et la pérennité de la voie.

Il reste responsable des désordres occasionnés à la voie et à ses équipements par son intervention, et des inconvénients graves et prolongés excédant les inconvénients normaux de voisinage et entraînant un préjudice anormal et spécial, pendant le délai nécessaire à la réalisation de la réfection définitive.

Au-delà de ce délai maximal de 1 an à compter de la réception de la réfection provisoire, l'entretien de ces mêmes réfections provisoires incombe à la Métropole.

## **42.3 Dispositions particulières de réfection définitive**

### **Règles de réfection définitive de tranchée sur trottoir, chaussée ou autres espaces publics**

Lorsque l'emprise de la réfection définitive, sur chaussée, laisse apparaître une largeur inférieure à 30 cm entre la limite du haut de caniveau et le futur joint de la tranchée, l'intervenant doit englober cette bande pour éviter la multiplicité des joints, qui constituent des faiblesses avérées pour le corps de chaussée.

### **Règles générales de réfection définitive sur trottoir ou chaussée quelle que soit la nature du matériau de surface**

Dans la mesure où une fouille impacte au moins la moitié de l'emprise du trottoir – pistes cyclables incluses – ou au moins la moitié de la voie de circulation, la réfection définitive du revêtement devrait être faite, si possible, sur la largeur totale du trottoir ou de la voie de circulation.

### **Règles en cas de réfection en pavés ou dallages sur chaussées trottoirs caniveaux ou espaces publics piétons**

La surface prise en compte pour la réfection définitive de la tranchée en pavés ou dallages devrait être celle du rectangle circonscrit au contour de la tranchée. Cette surface sera augmentée de la largeur nécessaire pour se raccorder au joint situé à l'extérieur de l'emprise de la fouille comme à l'identique et sans découpe.

### **Règles en cas de réfection sur Béton Désactivé**

Quelle que soit l'emprise du terrassement, la surface de réfection définitive doit se faire jusqu'aux joints de dilatations existants afin de reprendre le module complet et éviter la

multiplicité des joints au fil du temps.

### **Règles en cas de largeur de trottoirs inférieur à 1,40m**

Pour les trottoirs inférieurs à 1,40 m, la réfection définitive devrait être réalisée sur l'intégralité de la largeur du trottoir. Lorsque l'emprise de la réfection définitive laisse, sur le trottoir, un espace inférieur à 30 cm avec la limite du domaine public (mur, clôture, façade...) ou avec l'arrière de la bordure ou caniveau, le plus proche, la reprise devrait, si possible, comprendre la pleine largeur afin d'éviter la multiplicité de joints sur le revêtement de surface.

### **Règles sur la largeur minimale de réfection définitive des tranchées sur chaussée**

La Métropole souhaite que l'intervenant étudie le fait de ne pas mettre en œuvre des réfections définitives inférieure à 60 cm, dans le but d'optimiser le compactage mécanique des 7 cm de Béton Bitumineux. Concrètement et tenant compte des 10cm d'épaulement de part et d'autre de la fouille, cette préconisation s'applique à partir d'une largeur de terrassement de 40cm, tout en sachant que les largeurs de terrassements sont rarement inférieures à 40cm.

### **Règles de réfection à proximité d'un mur de soutènement**

Lorsqu'un mur de soutènement se trouve dans la zone de l'intervention, il est souhaitable que le bord de la tranchée se situe à une distance minimale de 2 mètres du mur.

### **Règles de remise en état du domaine public suite à la réfection définitive**

La réfection définitive des revêtements de surface inclut :

- la mise à niveau des émergences avec le remplacement, si nécessaire des tampons, des bouches à clés, des trappes, des avaloirs, *etc.* ;
- le remplacement des bordures épaufrées ou endommagées ;
- la préparation du support, le revêtement de surface et les raccordements au revêtement existant ;
- la mise en place du marquage au sol définitif, conformément à l'Article 45 : Signalisation horizontale ;
- la fourniture et la pose de signalisation verticale et de la signalétique, conformément à l'Article 47 : Signalisation verticale;
- la remise en état et service de tous les équipements ou accessoires de voirie présents avant la réalisation de la tranchée et mentionnés dans le constat état des lieux initial contradictoire (Potelets, Barrières, Arceaux, éclairage public, boucles de détection, feux tricolores, points de collecte, PAV, bornes IRVE, *etc.*).

### **Métré quantitatif pour déterminer les surfaces des réfections définitives à prévoir**

Un métré des surfaces à réfectionner est établi conjointement par la Métropole et l'intervenant.

Le montant des sommes à la charge du permissionnaire est établi conformément aux dispositions de l'Article 59 : Interventions d'office, réfections réalisées par la Métropole et travaux pour compte de tiers.

La prise d'un métré contradictoire, en présence de la Métropole et de l'intervenant, n'est obligatoire que pour un chantier dont la surface au sol de la (ou des) tranchée(s) est supérieure à 20ml ou lorsque la surface ou le métré est contesté.

En cas d'absence d'une des parties, le métré contradictoire sera mesuré et adressé sous 10 jours ouvrés à la Métropole, pour éventuelle validation des surfaces.



## Article 43 : Réfection définitive des tranchées

### 43.1 Réfection des couches de roulement en enrobés

Pour la réalisation de la couche de roulement, la Métropole émet les recommandations suivantes :

- le revêtement existant sera redécoupé par sciage en retrait de 10 cm minimum par rapport aux lèvres de la fouille remblayée. La couche d'accrochage sera appliquée avec un soin particulier sur toute la surface de la tranchée, y compris sur la face verticale du redécoupage.
- lorsque le redécoupage ainsi défini passera à moins de 30 cm d'un joint du tapis existant (extrémité du revêtement - ligne de rive, mur de clôture..., joint de construction, regard sous chaussée, caniveau, etc.), il sera repoussé jusqu'à cette extrémité, afin d'éviter la multiplicité des joints
- l'entreprise devra reproduire à l'identique les accotements colorés et/ou la bande centrale de la couche de roulement endommagés par les travaux.
- l'épaisseur minimale de béton bitumineux ou équivalent sera a priori de 7 cm de béton bitumineux 0/10 semi-grenu.

La Métropole souhaite que la surface prise en compte pour la réfection définitive en enrobé soit celle du rectangle circonscrit au contour de la tranchée, chaque dimension étant augmentée d'une bande périphérique de 0,10m correspondant à l'épaule pour le mortier ou le béton bitumineux.

La réfection de la couche de roulement, doit être réalisée grâce à la mise en œuvre de béton bitumineux de granulométrie 0/10mm, 0/14mm, etc., et sur une épaisseur de 0,07 mètre.

En cas de détection de différence d'épaisseur de l'existant, avec les prescriptions du présent règlement de voirie ou de l'accord technique préalable/permission de voirie, l'intervenant, devra solliciter la Métropole pour définir les conditions à respecter.

La Métropole recommande que les travaux prennent en compte : l'enlèvement du revêtement provisoire sur environ 0,04 mètre et l'enlèvement du remblai de tranchée sur environ 0,03 mètre pour atteindre une épaisseur de 0,07 mètre, les déblais chargés, évacués en décharges ou en respectant un processus précis de réemploi du matériau extrait (criblage, ajout de chaux, etc.) uniquement en couche q4, le sciage à 0,10 mètre de part et d'autre des bords de la tranchée ou de la dégradation s'y rattachant selon une forme géométrique simple et dégageant les parties saines du revêtement, le balayage et l'enlèvement hors chantier des poussières, la mise au profil de forme, le répandage sur toute la forme d'une couche d'accrochage à l'émulsion de bitume sur toute la surface et sur les lèvres de la tranchée, à raison de 1 kg par mètre carré, la fourniture et la mise en place du béton bitumineux semi-grenu 0/10 sur une épaisseur de 0,07 mètre, après cylindrage, compactées à refus.

#### Réfection en cas de chaussée réservoir, perméable et drainante

La réfection de ces types de structures de chaussées pourra faire l'objet de prescriptions techniques particulières dans le cadre de la délivrance de l'accord technique préalable par la Métropole, afin d'éviter, notamment, des problèmes de colmatage.

#### Réfection des joints d'entourage des joints de surface

Pour assurer la bonne tenue et conservation dans le temps du domaine public routier, il est fortement recommandé que soient réalisés des joints réguliers, afin de rendre étanches les bords de tranchées, aussi bien sur chaussée que sur trottoir.



L'étanchéité des joints lors de la réfection des tranchées en enrobé sera assurée par un collage réalisé à l'émulsion de bitume dosée de **deux cents à trois cents grammes par mètre carré (200 à 300 g/m²)**, après cylindrage pour un raccordement soigné à la voirie existante.

Afin de ne pas solliciter excessivement les zones les plus fragiles de la tranchée, l'intervenant évitera, aussi souvent que possible, de placer le bord de la tranchée, la surlargeur ou le joint de finition dans l'axe de passage des roues des véhicules (bandes de roulement).

#### **Réfection de tranchées sur chaussées et trottoirs pavés ou dallés sur une assise en sable, Mortier ou Béton de ciment gris**

La réfection définitive consistera en un démontage et en une repose selon les règles de l'art du pavage ou du dallage provisoire par l'intervenant (repose des pavés ou des dalles préalablement stockés, sur une fondation de sable dont l'épaisseur sera définie suivant le profil de la chaussée ou du trottoir) et en respectant le calepinage initial et après avis de la Métropole.

#### **Réfection de tranchées sur trottoirs en Mortier bitumineux**

La réfection définitive sera réalisée en mortier bitumineux de 4cm sur trottoir.

#### **Réfection de trottoir bétonné intégrant superficiellement un revêtement architectural**

Le rétablissement de la structure initiale est réalisé selon les modalités techniques à définir dans le cadre des spécifications techniques de la permission de voirie ou de l'accord technique préalable.

#### **Réfection de tranchée sur trottoir sablé**

Une couche de sable de **trois (3) centimètres** jusqu'au niveau du revêtement en place est appliquée.

### **43.2 Reconstruction des caniveaux en béton coulé sur site**

L'intervenant s'assure de la remise en place des caniveaux. Dans ce cadre, la Métropole préconise :

- une reconstitution de caniveaux coulés en place grâce à la disposition d'un coffrage vertical en partie droite ou courbe afin de suivre la parallèle de la bordure ou autre dispositif fixé par le Gestionnaire de voirie ;
- un béton de résistance C20/25 et une finition talochée.

Dans la mesure du possible, le profil de ces caniveaux, de 50 cm de largeur et 20 cm d'épaisseur minimum, devra intégrer un dévers de 14% sur le profil en travers, soit un écart de 7 cm entre le fil d'eau du caniveau et le haut du caniveau. Dans le cas d'un caniveau double pente à l'intersection de deux voies, les conditions de coffrage et de mise en œuvre restent identiques.

### **Article 44 : Cas particulier d'une interruption temporaire des travaux**

La durée du chantier devra être la plus courte possible afin d'en limiter les impacts tant sur le domaine public routier que sur ses divers occupants (riverains, piétons, véhicules, etc.).

Il ne sera pas autorisé de chantiers présentant au moins 5 jours ouvrés consécutifs sans travaux.

L'intervenant, sitôt qu'il a connaissance d'une interruption de travaux, prévisible et susceptible de durer plus de 5 jours ouvrés consécutifs, signale et justifie cette intervention au service de la Métropole.

Lors de l'interruption des travaux, l'intervenant s'assure de la mise en sécurité du site : il devra au minimum remettre le domaine public routier en état par l'application d'un enrobé, le soir et/ou par la pose d'une plaque de protection ou pont lourd qui devra rester en place le temps nécessaire lors de l'interruption du chantier.

## Article 45 : Signalisation horizontale

D'une manière générale, sur l'emprise des travaux, la réfection de la signalisation est effectuée à l'identique ou après échange avec la Métropole (si stipulé dans le constat), avec contrôle du bon fonctionnement pour la signalisation dynamique.

Un marquage au sol provisoire est maintenu jusqu'à la mise en place du marquage définitif.

Sont visés :

<b><u>Marquages définissant le régime de priorité, dits sécuritaires</u></b>	<b><u>Marquages non sécuritaires</u></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les bandes « stop » ;</li> <li>- les bandes « cédez le passage » ;</li> <li>- les PP si aucun autre n'est présent à moins de 50 m</li> </ul>	La remise en état de la signalisation horizontale se fera dans les mêmes délais que les travaux de réfection définitive.
Ces marquages sont remis en place par un marquage temporaire immédiat, avant la remise en circulation de la voie.	

Si les travaux affectent une partie d'une signalisation continue et cohérente (passage piéton, bande cyclable, zone apaisée (marquages au sol : Zone 30, limitation 30, Zone de rencontre), flèches directionnelles, etc.), la remise en état (même implantation et même produit) porte sur l'ensemble de ce marquage afin de ne pas créer de discontinuité visuelle et de problème de sécurité.

Les dalles podotactiles ou les bandes d'éveil de vigilance impactés par les travaux sont refaites à l'identique, conformément aux normes en vigueur (et notamment la norme AFNOR P98-351) qui précisent les caractéristiques, les essais et les règles d'implantation de ces dispositifs podotactiles destinés à éveiller la vigilance des piétons.

Ces bandes d'éveil de vigilance sont implantées parallèlement à la limite de la zone de danger, dans les zones suivantes uniquement :

- sur les quais d'accès aux transports collectifs guidés, maritimes et fluviaux ;
- face à une traversée de voie, routière ou ferrée ;
- et en haut d'une volée d'escalier implantée sur la voirie ou un espace public.

La réglementation relative à l'accessibilité de la voirie impose l'installation de bandes d'éveil de vigilance - conformes aux normes en vigueur - au droit des traversées piétonnes

matérialisées ainsi que le long des quais de transport guidé surélevés de plus de vingt-six (26) centimètres.

Ce dispositif devra être constitué par des dalles de pierres alvéolées, des bandes collées en caoutchouc ou des clous inox fixés dans des dalles de pierre.

#### **Article 46 : Boucles de détection**

Ces travaux comprendront les prestations ci-après :

- découpe du revêtement en une seule passe, avec une scie mécanique équipée de 2 lames ;
- mise en place et réglage d'une couche de sable en fond de fouille ;
- l'évacuation des déblais à la décharge ;
- la fourniture, la pose et le raccordement des câbles jusqu'au regard de fin de boucle, ainsi que la tresse tubulaire ;
- les transports ;
- l'exécution du revêtement de fermeture constitué par mélange de résine et de sable fin. La couleur du revêtement environnant devra être, autant que possible, respectée.

#### **Article 47 : Signalisation verticale**

La signalisation verticale de police est rétablie après travaux à la charge exclusive de l'intervenant.

Les poteaux remis en place sont identiques à ceux déposés et respectent la forme, la nature, la dimension et le RAL de la zone traitée.

Les panneaux sont également de même nature que ceux déposés et respectent la gamme et la classe rétroréfléchissantes du secteur.

#### **Article 48 : Les abris-voyageurs, le quai de bus**

En cas de travaux sur l'emprise d'un abri-voyageurs, l'intervenant assure une réfection provisoire et définitive en Béton Bitumineux Module élevé correspondant à l'emprise totale de la zone d'emprise de l'abri-voyageurs ou de l'emprise du quai bus avec sa zone d'attente UFR (cible de sortie palette et logo PMR) et en reprenant les bandes de guidage 4 nervures (norme NF P98-352).

Les emprises des arrêts de bus à rénover ou à créer seront réalisées conformément aux prescriptions techniques définies par la réglementation en vigueur sur l'accessibilité des arrêts de bus (cf. Annexe 16 - *Schémas types des aménagements des arrêts bus*) et après validation des plans de ces travaux par le service Points d'Arrêt et Projets Connexes de la Métropole.

## **Article 49 : Les repères géodésiques et altimétriques**

Les repères géodésiques et altimétriques (repère IGN notamment) ne doivent subir aucune modification. Toutes les précautions sont prises pour assurer la protection de ces repères.

En cas de désordre, de détérioration ou de déplacement, la remise en état sera réalisée par la Métropole aux frais de l'intervenant.

## **Article 50 : Autre mobilier urbain**

L'intervenant procède à la remise en place du mobilier urbain qu'il aurait pu être contraint de déposer dans le cadre de la mise en œuvre de ses travaux.

Le cas échéant et au besoin, l'intervenant peut prendre attache avec l'opérateur en charge de l'exploitation du mobilier urbain dont la Métropole lui communique les coordonnées, pour tout ce qui concerne la remise en état ou, éventuellement, le renouvellement du mobilier urbain et de la signalétique (bancs publics, corbeilles à papier, bacs de tri sélectif de déchets, abribus, jalonnements, potelets, balisettes, panneaux de signalisation d'information locale, horodateurs, bacs à plantes, etc.).

## **Article 51 : Mise en œuvre des regards**

Les regards devront obligatoirement avoir les cadres d'encadrement de la chambre scellés.

En cas de reprise autour d'une chambre très abîmée, l'intervenant devra scier une zone plus grande.

Sous chaussée, les intervenants devront utiliser des tampons de classe D400 ou supérieure, ou des tampons tripodes en acier de classe 400, en polyéthylène, conformes aux normes en vigueur.

En fonction de la catégorie du réseau et du trafic, le Gestionnaire de voirie pourra imposer des tampons avec cadre renforcé (type fort trafic 400kN) et des scellements par produits « Ecal » permettant une remise en service plus rapide par rapport au scellement béton.

Les regards à ailettes sont interdits sous chaussée circulée. Les regards sont proscrits dans l'anneau du giratoire, sauf impossibilité technique avérée et validée par le Gestionnaire de voirie.

Les cadres métalliques des tampons devront être compatibles avec une remise à niveau en cas de réhausse de la couche de roulement (5cm)

Ces prescriptions ne s'imposent pas aux concessionnaires de réseaux électriques.

## **Article 52 : Réfection des espaces verts**

La remise en état des espaces verts, plates-bandes, pelouses et massifs se fait à l'identique ou avec l'accord de la commune concernée ou de la Métropole.

La remise en état devra être conforme aux prescriptions de la Métropole ou à défaut, aux prescriptions du fascicule *N°35 du CCTG Aménagements paysagers — Aires de sports et de loisirs de plein air*, et comprendra la remise en place des dispositifs d'arrosage préexistants

## **Article 53 : Remise en état des lieux avant restitution à la Métropole**

Dès l'achèvement des travaux, l'intervenant est tenu :

- d'enlever tous les décombres, terres, dépôts de matériaux, gravats, etc. ;
- de réparer immédiatement tous les dommages qui auraient été causés au domaine public métropolitain ou à ses dépendances sous réserve que sa responsabilité ait été engagée selon les règles de droit commun ;
- de rétablir dans leur état initial les fossés, talus, accotements, chaussées ou trottoirs, ainsi que la signalisation horizontale, la signalisation tricolore lumineuse, l'éclairage public et les équipements connectés qui auraient été endommagés et d'enlever la signalisation de chantier.

Aucune modification ne pourra être apportée aux ouvrages existants, sans l'accord préalable de la Métropole ou de l'autorité compétente.

L'intervenant veille à remettre l'emprise du chantier et ses abords dans l'état dans lequel se trouvait le domaine public sur lequel il est intervenu et tel que figurant au constat contradictoire d'état des lieux.

## **Article 54 : Fin de chantier**

### Avis de fermeture

Immédiatement après le comblement et la mise en place du revêtement provisoire, les permissionnaires inscriront sur l'outil de gestion, les dates de fermeture.

Ces avis de fin de travaux permettront :

- de vérifier par un rapprochement avec les demandes d'ouverture de tranchées, que tous les avis de fermeture sont adressés au Gestionnaire de voirie concerné ;
- d'éviter toute confusion avec des anciennes tranchées dont la réfection définitive n'aurait pas encore été réalisée, ainsi qu'avec des tranchées réalisées par d'autres permissionnaires ;
- de programmer une date prévisionnelle pour la réfection définitive, et de programmer un constat contradictoire établi sur site entre un représentant du permissionnaire ou de l'occupant de droit et un agent de la Métropole.

Le maître d'ouvrage exploitant de réseau, ou l'intervenant, remet au préalable à la Métropole les documents attestant de la qualité de ces remblayages et des réfections provisoires (contrôles pénétrométriques ou autres, etc.).

## **Article 55 : Restitution des ouvrages de voirie**

La clôture du chantier, fin des travaux ou achèvement réel des travaux correspond :

- à l'achèvement des opérations de réfection provisoire en cas de réfection définitive assurée par la Métropole,
- à l'achèvement des opérations de réfection définitive lorsqu'elle est à la charge du permissionnaire ou de l'occupant de droit.

Le permissionnaire ou l'occupant de droit fait son affaire des opérations de réception des ouvrages de voirie réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage.

Il informe la Métropole via l'outil de gestion de la fin de ses travaux dans les 5 jours ouvrés à compter de la fin effective des travaux (après réfection définitive et remise en état finale). Les services de la Métropole réalisent dans les meilleurs délais une visite de fin de chantier.

La Métropole organise **la restitution des ouvrages de voirie** qui donne lieu à une réunion d'état des lieux contradictoire de remise en état du domaine public en présence :

- des services compétents de la Métropole ;
- du concessionnaire/Maître d'ouvrage.

La restitution des ouvrages de voirie ne peut avoir lieu que lorsque le permissionnaire ou l'occupant de droit maître d'ouvrage aura procédé à la levée de toutes les réserves.

La restitution des ouvrages s'accompagne de la remise de documents, dont la liste sera fixée dans l'accord technique préalable, et devra contenir les éléments suivants :

- le contrôle de compactage (cf. article 41.11) ;
- le procès-verbal de réception des travaux sur voirie et ses équipements (valant point de départ des garanties constructeurs) ;
- le dossier des ouvrages exécutés (DOE), le cas échéant ;
- le dossier d'intervention ultérieure sur l'ouvrage (DIUO) établi conformément à la réglementation en vigueur.

## **Article 56 : Garantie de bonne exécution des travaux**

La Métropole peut conditionner la restitution des ouvrages de voirie à la production d'un contrôle de compactage conforme.

Conformément aux dispositions de l'article R. 141-17 du code de la voirie routière, dans l'hypothèse où la réfection définitive est effectuée par l'intervenant (permissionnaire ou

occupant de droit), il assure sur les parties de chaussées, accotements, trottoirs ou autres ouvrages/aménagements concernés les travaux d'entretien liés aux conditions dans lesquelles la réfection a été exécutée. Ces dispositions s'appliquent sous réserve de l'engagement de la responsabilité extracontractuelle du permissionnaire ou de l'occupant de droit – telle que visée à l'article 1240 du Code civil.

Il peut toutefois être décidé, dans des conditions et délais fixés par convention conclue entre le permissionnaire ou l'occupant de droit et la Métropole, que cet entretien est assuré par la Métropole. Dans une telle hypothèse, cette convention peut prévoir le transfert des garanties constructeurs prévues par la loi, dont bénéficie le permissionnaire ou l'occupant de droit en tant que maître d'ouvrage des travaux sur voirie à la Métropole.

### **Article 57: Entretien des ouvrages**

Les ouvrages des tiers établis dans l'emprise du domaine public routier métropolitain sont maintenus en bon état d'entretien (porte cassée, déformée, maintenue ouverte) par le propriétaire de l'ouvrage, et conformes aux conditions de la permission de voirie.

Le non-respect de l'autorisation de voirie est susceptible d'entraîner sa révocation et, le cas échéant, des poursuites judiciaires.

### **Article 58 : Plan de récolement**

Le plan de récolement décrit les travaux réellement réalisés à la fin d'un chantier, par opposition aux plans de projet qui décrivent les travaux prévus.

La Métropole peut solliciter des permissionnaires et occupants de droit du domaine public routier la fourniture d'un plan de récolement lisible et fiable des réseaux mis en place, afin de permettre leur localisation exacte, de vérifier la conformité des travaux exécutés dans le cadre de l'autorisation de voirie et de faciliter la mise à jour du Système d'Information Géographique de la Métropole au format numérique SIG compatible avec les normes en vigueur (RGF 93), sauf pour les réseaux Eau Assainissement Pluvial.

Dans une telle hypothèse, ces plans parviennent dans les **deux (2) mois** qui suivent leur demande par la Métropole

Les plans de récolement comprennent tous les éléments nécessaires afin de permettre la localisation exacte des réseaux implantés et/ou découverts à l'occasion de travaux .

En tout état de cause, le permissionnaire ou l'occupant de droit est réputé connaître et appliquer la réglementation prévue par le Code de l'environnement, relative à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques, de transport ou de distribution (DT et DICT).



**Rappel : Lorsque les plans fournis par un exploitant en réponse aux déclarations de projet de travaux ne respectent pas les critères de précision fixés par arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution, le responsable du projet effectue des investigations complémentaires sur demande et à la charge de cet exploitant pour ce qui concerne la localisation des ouvrages ou tronçons d'ouvrages qu'il exploite (Article L. 554-23 du Code de l'environnement)**

## **Article 59 : Interventions d'office, réfections réalisées par la Métropole et travaux pour compte de tiers**

### **59.1 Intervention d'office de la Métropole et frais administratifs applicables**

Lorsque les travaux de réfection des voies métropolitaines ne sont pas exécutés dans les délais prescrits ou lorsqu'ils ne sont pas conformes aux dispositions du Règlement, la Métropole peut mettre en demeure l'intervenant d'exécuter les travaux dans un délai qu'elle détermine.

Si les travaux ne sont pas exécutés dans le délai fixé par la mise en demeure, le président (ou la présidente) de la Métropole fait exécuter les travaux d'office aux frais de du permissionnaire ou de l'occupant de droit.

La mise en demeure n'est pas obligatoire lorsque l'exécution des travaux présente un caractère d'urgence nécessaire pour le maintien de la sécurité routière.

L'intervention d'office de la Métropole peut notamment prendre la forme suivante :

- baliser un chantier dangereux ;
- établir ou rétablir une signalisation ;
- remblayer provisoirement une tranchée ou une fouille jugée dangereuse pour les piétons ou la circulation ;
- remettre en état en fin de chantier la zone de travaux et les abords à l'identique ;
- faire exécuter les travaux prescrits et non mis en œuvre.

Les sommes réclamées au permissionnaire ou à l'occupant de droit comprennent le prix des travaux augmentés d'une majoration correspondant aux frais généraux et aux frais de contrôle. Ces sommes sont fixées par la délibération du Conseil de la Métropole en vigueur relative aux droits de voirie (cf. Annexe 14 - Droits de voirie pour l'occupation du domaine public routier métropolitain et tarifs annexes), dans le respect des articles R.141-19, R.141-20 et R.141-21 du Code de la voirie routière.

### **59.2 Facturation des réfections définitives effectuées par la Métropole et des travaux pour le compte de tiers**

Dans les cas où la Métropole assure la maîtrise d'ouvrage des réfections définitives conformément à l'article 42.2 Réfection définitive, les sommes dues par le permissionnaire ou l'occupant de droit comprennent le prix des travaux augmenté d'une majoration correspondant

aux frais généraux et aux frais de contrôle.

Ces sommes sont fixées par délibération du Conseil de la Métropole, dans le respect des articles R.141-19, R.141-20 et R.141-21 du Code de la voirie routière.

Les mêmes dispositions s'appliquent en cas de travaux réalisés par la Métropole pour le compte de tiers (ex : aménagement d'accès riverain).

## Article 60 : Infractions à la police de la conservation du domaine public routier métropolitain

Conformément à l'article R116-2 du Code de la voirie routière, sont punis de l'amende prévue pour les contraventions de cinquième classe les personnes, physiques et morales qui :

- sans autorisation, auront empiété sur le domaine public routier ou accompli 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 ;
- auront dérobé des matériaux entreposés sur le domaine public routier et ses dépendances pour les besoins de la voirie ;
- sans autorisation préalable et d'une façon non conforme à la destination du domaine public routier, auront occupé tout ou partie de ce domaine ou de ses dépendances ou y auront effectué des dépôts ;
- auront laissé écouler ou auront répandu ou jeté sur les voies publiques des substances susceptibles de nuire à la salubrité et à la sécurité publiques ou d'incommoder le public ;
- en l'absence d'autorisation, auront établi ou laissé croître des arbres ou haies à moins de deux mètres de la limite du domaine public routier ;
- sans autorisation préalable, auront exécuté un travail sur le domaine public routier ;
- sans autorisation auront creusé un souterrain sous le domaine public routier.

La constatation des infractions sur le domaine public routier métropolitain peut relever des catégories d'agents suivantes :

AGENTS RELEVANT DE LA POLICE JUDICIAIRE (CODE PÉNAL)	AGENTS INVESTIS DU POUVOIR DE CONSTATER LES CONTRAVENTIONS AU (CODE DE LA VOIRIE ROUTIERE)
Officiers de police judiciaire (dont le maire et ses adjoints)	Agents de police municipale
Agents de police judiciaire	Gardes particuliers assermentés

## Article 61 : Contributions spéciales

Conformément aux dispositions de l'article L. 141-9 du Code de la voirie routière, la Métropole peut imposer aux entrepreneurs ou propriétaires des contributions spéciales, dont la quotité est proportionnée à la dégradation causée, toutes les fois qu'une voie métropolitaine entretenue à l'état de viabilité 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 forêts ou de toute autre

entreprise.

Ces contributions peuvent être acquittées en argent ou en prestation en nature et faire l'objet d'un abonnement.

À défaut d'accord amiable, elles sont fixées annuellement sur la demande des communes par les tribunaux administratifs, après expertise, et recouvrées comme en matière d'impôts directs.

## **Article 62 : Redevances d'occupation du domaine public routier**

### **62.1 Principe et montant de la redevance**

Toute occupation du domaine public métropolitain donne lieu, sauf mise en œuvre des dérogations prévues par les articles L. 2125-1 et L.2125-1-1 du Code général de la propriété des personnes publiques, au paiement d'une redevance d'occupation du domaine public qui représente la contrepartie des avantages consentis à l'occupant.

Le montant des redevances d'occupation du domaine public routier relatives à une permission de voirie ou à un accord technique préalable est établi conformément au barème fixé par la délibération annuelle du Conseil de la Métropole (cf. *Annexe 14 - Droits de voirie pour l'occupation du domaine public routier métropolitain et tarifs annexes*).

En l'absence d'une tarification spécifiquement prévue par cette délibération, le montant de redevance applicable sera fixé en tenant compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation. Un acte (arrêté ou convention) sera établi en ce sens.

Le paiement de la redevance d'occupation du domaine public ne dispense pas l'intervenant de l'obligation de supporter, le cas échéant, les frais de remise en état du domaine, ainsi que les frais de procédure engagés par la Métropole dans le cadre de poursuites pour contravention de voirie routière, en application des articles L.116-1 et suivants du Code de la voirie routière.

### **62.2 Exonérations**

En application des dispositions de l'article L. 2125-1 du Code général de la propriété des personnes publiques, sont automatiquement exonérées de toute redevance ou droit de voirie les occupations ou utilisations qui concernent l'installation par l'État des équipements visant à améliorer la sécurité routière ou nécessaires à la liquidation et au constat des irrégularités de paiement de toute taxe perçue au titre de l'usage du domaine public routier.

Les autres dérogations consenties par la Métropole, conformément aux alinéas suivants de l'article L. 2125-1 et à l'article L. 2125-1-1 du Code général de la propriété des personnes publiques sont déterminées par la délibération du Conseil de la Métropole en vigueur relative

aux droits de voirie (cf. Annexe 14 - Droits de voirie pour l'occupation du domaine public routier métropolitain et tarifs annexes).

### **62.3 Modalités de versement de la redevance**

La redevance est payable d'avance et, le cas échéant, annuellement.

Le point de départ du calcul du montant de la redevance est la date figurant sur la permission de voirie ou l'accord technique préalable ou la date d'occupation effective du domaine public routier si celle-ci a lieu antérieurement.

Dans l'hypothèse où la durée réelle d'occupation du domaine public routier est supérieure à la durée prévue dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable, le montant de la redevance est réévalué à la hausse à l'issue de cette occupation.

### **Article 63 : Listes des Annexes du Règlement de Voirie**

Les documents suivants sont annexés au Règlement de voirie métropolitain dans leur version applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2026 et sont susceptibles d'être automatiquement modifiés en cas de révision de l'un d'entre eux

*Voir tableau Excel*

**Annexe 1 – Tableau de répartition des autorisations et redevances applicables selon la domanialité et les pouvoirs de police**

Types d'autorisations / Redevances	Route à grande circulation		Voies métropolitaines (voies d'intérêt métropolitain, anciennes voies départementales transférées/cédées...)		Voie Départementale	
	Agglomération	Hors Agglomération	Agglomération	Hors Agglomération	Agglomération	Hors Agglomération
<b>Police de conservation</b> Permission de voirie / Accord Technique Préalable : occupation avec incorporation au sol ou modification de l'assiette du domaine occupé (ex: réseaux souterrains et aériens, Terrasses fermées, ancrées...)	Selon domanialité avec avis du Préfet		Président(e) Métropole		Président(e) Département	
Alignement et saillies						
Droits de voirie (redevances permanentes et/ ou provisoires)						
<b>Police de circulation</b> Permis de stationnement : occupation "superficielle" par des installations ou constructions légères sans incorporation au sol (ex: stationnement de taxis, tournages, installations de forains, points de vente, food-truck, terrasses de cafés sans emprise au sol...)	Selon domanialité avec avis du Préfet		Maire	Président(e) Métropole	Maire	Président(e) Département
Droits de stationnement						

## Annexe 2 – Exemple de démarche selon le type d'occupant

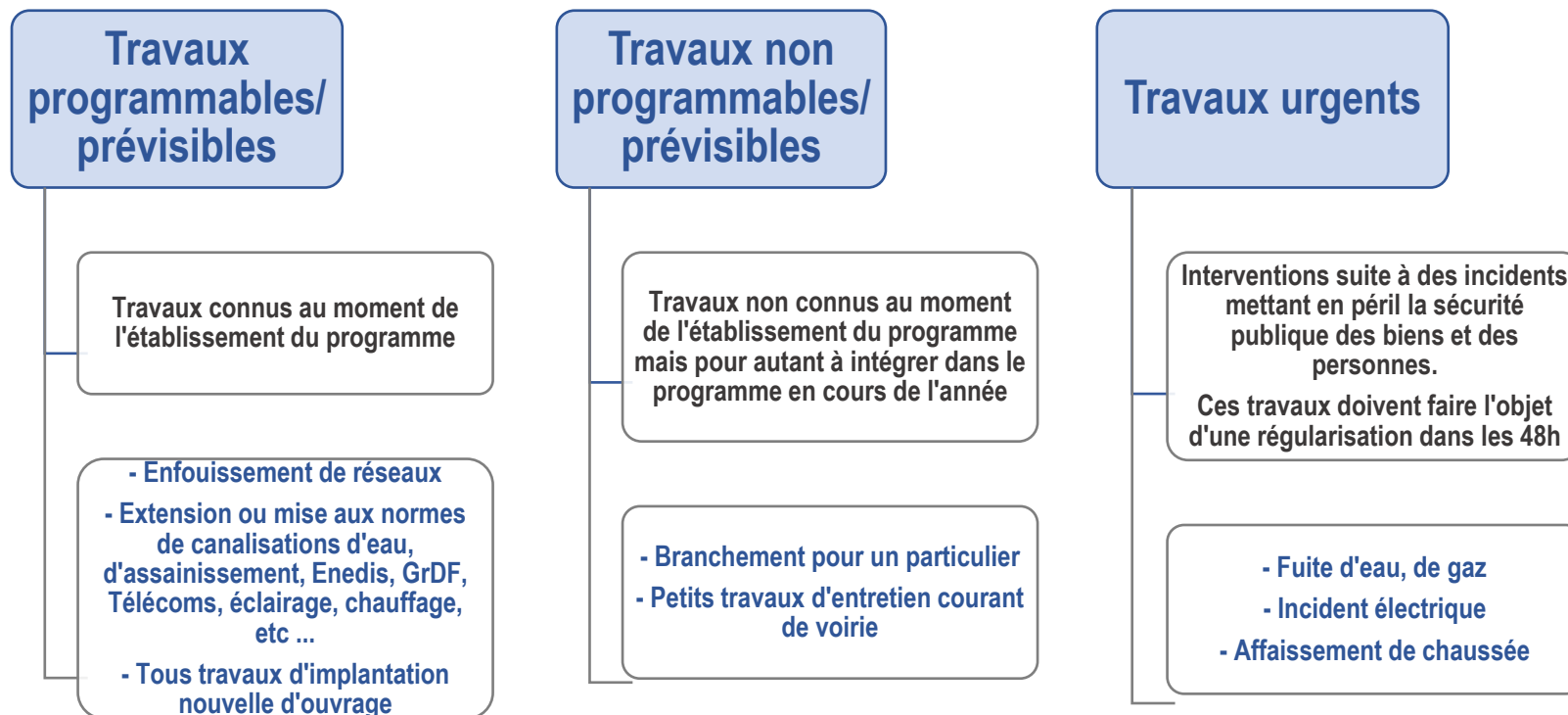
	<b>CAS 1</b> <i>Occupation du domaine public routier par un occupant de droit commun</i>	<b>CAS 2</b> <i>Occupation du domaine public routier par un occupant de droit</i>	<b>CAS 3</b> <i>Occupation du domaine public routier par un exploitant de réseaux de communications électroniques ouverts au public</i>
<b>Exemple</b>	<p>Un restaurateur souhaite disposer d'une terrasse sur le domaine public routier (trottoir) avec un dispositif d'ancrage au sol</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ L'ancrage au sol porte atteinte à l'intégrité du domaine public</li> <li>⇒ Autres exemples : services publics communaux (chauffage urbain), particulier ou entreprise pour toute intervention sur la voirie (entrées, saillies, etc.)</li> </ul>	<p>Un opérateur de réseau (Enedis/GrDF) doit intervenir en sous-sol du domaine public routier (ex. sous la chaussée)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ La tranchée constituée porte atteinte à l'intégrité du domaine public</li> </ul>	<p>Un exploitant de réseaux (ex. Orange) doit implanter un réseau de communications électroniques ouvert au public.</p>
<b>Nécessité d'un titre d'occupation</b>	<p>OUI</p> <p>L'implantation de la terrasse implique que le restaurateur dispose d'une autorisation d'occuper le domaine public (caractère précaire et révocable, durée limitée, RODP, etc.)</p>	<p>NON</p>	<p>OUI, mais les conditions de refus sont très limitées en raison de la consécration de l'existence d'un droit de passage</p>

<b>Nécessité de prescriptions techniques</b>	OUI (prescriptions sur les modalités de remise en état des lieux à l'échéance de l'autorisation d'occupation du domaine public)		
<b>Nature/dénomination de l'acte délivré</b>	<b>PERMISSION DE VOIRIE</b> Qui vaut : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autorisation d'occuper le domaine public routier</li> <li>- Prescriptions techniques</li> </ul>	<b>ACCORD TECHNIQUE PRÉALABLE</b> Qui vaut : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prescriptions techniques</li> </ul>	<b>PERMISSION DE VOIRIE</b> Qui vaut : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autorisation d'occuper le domaine public routier</li> <li>- Prescriptions techniques</li> </ul>



### **Annexe 3 – Nature des travaux**

*Après obtention de toutes les autorisations dans le cadre de l'arrêté de coordination*



**Annexe 4 – Formulaires de demande de permission de voirie / accord technique préalable**

**Demande d'Accord Technique Préalable  
Permission de Voirie**

Numéro de dossier Métropole :

Numéro de dossier Intervenant :

<b>Demandeur</b>	<input type="checkbox"/> Particulier <input type="checkbox"/> Entreprise <input type="checkbox"/> Concessionnaire <input type="checkbox"/> Maître d'œuvre Nom : Adresse : Téléphone : Mail : Fax :
<b>Type de demande</b>	<input type="checkbox"/> Accord Technique } (1) Préalable <input type="checkbox"/> Permission de Voirie
<b>Localisation des travaux</b>	Bénéficiaire (si différent du demandeur) : Adresse des travaux :
<b>Numéro d'astreinte de l'intervenant</b>	
<b>Objet de la demande</b>	
<b>Entreprise(s) intervenante(s) pour le compte de l'intervenant</b>	Nom : Interlocuteur : Adresse : Téléphone : Mail :
<b>Date de démarrage sollicitée</b>	
<b>Durée estimée des travaux</b>	
<b>Pièces jointes à la demande (plan d'exécution, plan masse, photomontage...)</b>	- - - -

<b>Localisation et emprise au sol des travaux</b>	- Localisation (trottoir / chaussée / les deux) : - Longueur de la tranchée : - Technique de réalisation / engins utilisés :
<b>Documents administratifs</b>	Travaux soumis à un arrêté de circulation et/ou de stationnement :  Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
<b>Remarques complémentaires</b>	

**Nota :**

- Dans le cadre d'interventions réalisées à proximité des lignes de Tramway, une Déclaration d'Intention d'Entreprise (DIE) est obligatoire (cf. document KEOLIS)
- Dans le cadre du décret n° 2011-1241 du 05 octobre 2011 (articles R554-20 et suivants du Code de l'environnement), il est de la responsabilité du Maître d'Ouvrage de réaliser la Déclaration de Travaux (DT) et de l'exécutant des travaux de réaliser la Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT)

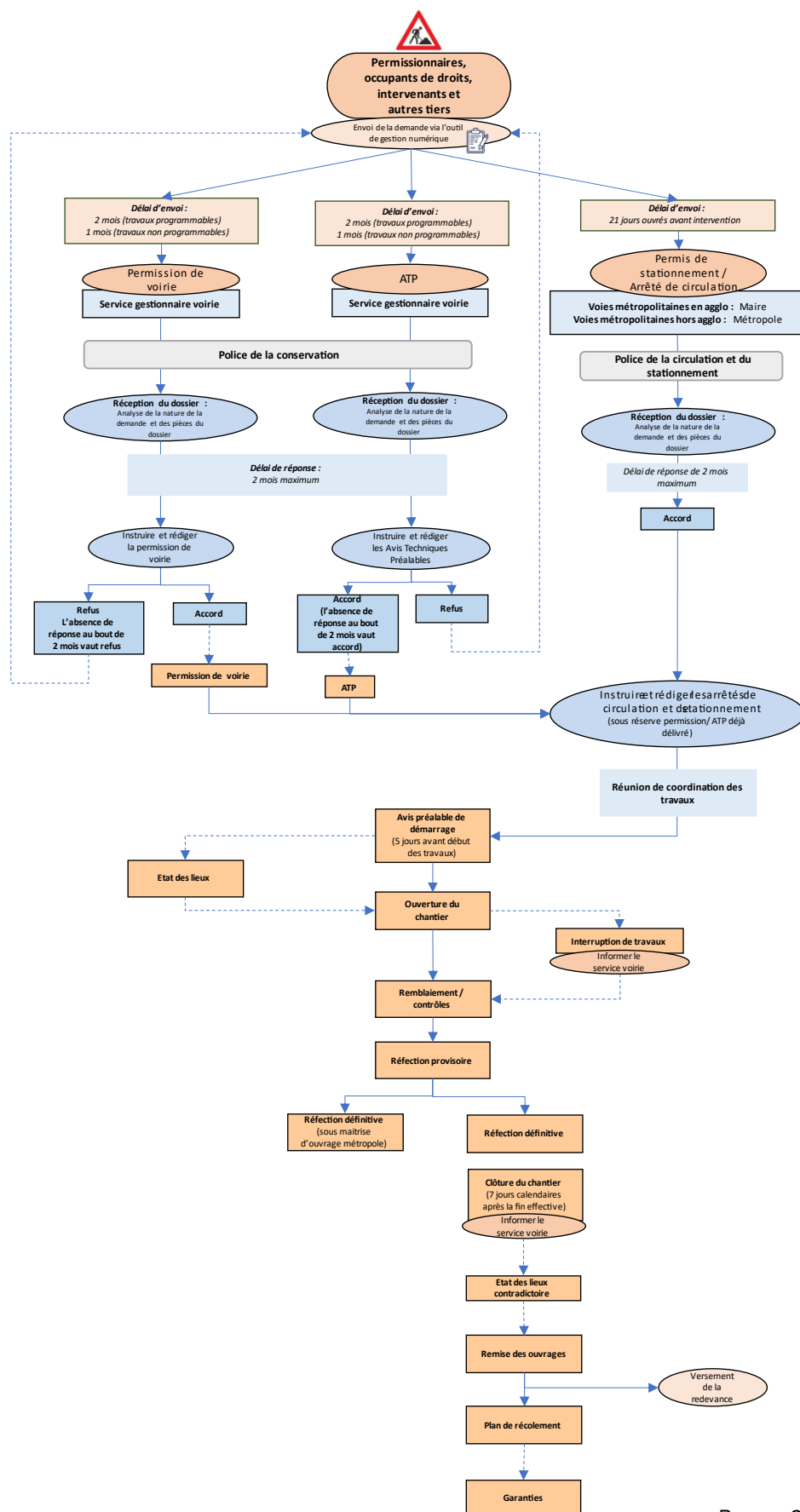
<b>Date :</b> <b>demandeur :</b>	<b>Signature du</b>

**Cadre réservé aux services municipaux**

Date de dépôt en mairie :	
Avis donné par les services :	Favorable <input type="checkbox"/> Défavorable <input type="checkbox"/>
Motivation de l'avis défavorable :	

**Attention :** La présente formalité ne dispense pas l'exécutant d'établir une demande d'arrêté de circulation auprès de l'autorité compétente, le cas échéant. (Stationnement interdit, feux alternés, etc.).

## Annexe 5 - Procédure de demande de permission de voirie ou d'accord technique préalable via l'outil



**Annexe 6 – Arrêté du 26 mars 2007 relatif aux demandes de permissions de voirie mentionnées à l'article R.20-47 du Code des postes et des communications électroniques**

*Dernière mise à jour des données de ce texte : 13 avril 2007  
NOR : INDI0700370A*

*Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, le ministre délégué aux collectivités territoriales et le ministre délégué à l'industrie,  
Vu le code des postes et des communications électroniques, notamment ses articles L. 47 et R. 20-47 ;  
Vu le code général des collectivités territoriales ;  
Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;  
Vu le code de l'urbanisme ;  
Vu le code de la voirie routière ;  
Vu le décret n 91-1147 du 14 octobre 1991 modifié relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution ;  
Vu l'avis de la commission consultative des réseaux et services de communications électroniques en date du 30 septembre 2004 ;  
Vu l'avis de l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes en date du 14 juin 2005,*

**Article 1**

*Le dossier technique mentionné à l'article R. 20-47 du code des postes et des communications électroniques comprend :*

- 1° Le plan du réseau présentant les modalités de passage et d'ancrage des installations. Le plan fixe les charges ou les cotes altimétriques de l'installation de communications électroniques dont la marge d'approximation ne doit pas être supérieure à 20 centimètres. Il est présenté sur un fond de plan répondant aux conditions définies, le cas échéant, par le gestionnaire en fonction des nécessités qu'imposent les caractéristiques du domaine ;*
- 2° Les données techniques nécessaires à l'appréciation de la possibilité d'un éventuel partage des installations existantes ;*
- 3° Les schémas détaillés d'implantation sur les ouvrages d'art et les carrefours ;*
- 4° Les conditions générales prévisionnelles d'organisation du chantier ainsi que le nom et l'adresse du coordonnateur de sécurité désigné par le pétitionnaire en application de la loi ;*
- 5° Les modalités de remblaiement ou de reconstitution des ouvrages ;*
- 6° Un échéancier de réalisation des travaux faisant état de la date de leur commencement et de leur durée prévisible ;*
- 7° Le tracé sous une forme numérique des ouvrages de génie civil qui constituent l'infrastructure de réseau de communications électroniques.*

*Les spécifications relatives au format des fichiers numériques et à la représentation graphique des objets des ouvrages de génie civil peuvent être définies par arrêté des ministres chargés de l'industrie, des collectivités locales, de l'environnement et de l'urbanisme.*

*Lorsque la demande concerne un domaine dont la gestion est confiée à une autorité différente de celle compétente pour délivrer l'autorisation, une copie du dossier est adressée, à titre confidentiel, au gestionnaire.*

*L'autorité compétente traite la demande dans le respect du secret des affaires et y répond dans un délai maximal de deux mois à compter de l'accusé de réception de toute demande accompagnée du dossier complet mentionné au premier alinéa du présent article. Tout refus de permission de voirie est motivé.*

## **Article 2**

*Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.*

*Le ministre délégué à l'industrie,  
François Loos*

*Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,  
Dominique Perben*

*Le ministre délégué aux collectivités territoriales,  
Brice Hortefeux*

## **Annexe 7 – Constat contradictoire**

### **Annexe 7.1 - Etat des lieux : Début de chantier**

#### **Constat contradictoire de début de chantier (avant commencement des travaux)**

#### **Personnes présentes**

Numéro de dossier Métropole :

Numéro de dossier Concessionnaires :

- Métropole :  
- Concessionnaire :  
- Entreprise :

<b>Concessionnaire concerné</b>	
<b>Adresse des travaux</b>	
<b>Objet des Travaux</b>	
<b>Date des travaux</b>	Début : Fin : Durée :
<b>Entreprise(s) intervenante(s)</b>	

<b>État du Domaine public</b>	- Chaussée :  - Trottoir :
<b>Mobilier urbain</b>	<input type="checkbox"/> Potelet(s): <input type="checkbox"/> Corbeille(s): <input type="checkbox"/> Barrière(s) : <input type="checkbox"/> Autre(s):
<b>Signalisation horizontale et/ou verticale</b>	<input type="checkbox"/> Signalisation horizontale : <input type="checkbox"/> Signalisation verticale :
<b>Candélabres et/ou feux tricolores</b>	<input type="checkbox"/> Candélabre(s) : <input type="checkbox"/> Feux tricolores :



<b>État du bâti riverain</b>																				
<b>Type de réfection provisoire prévue</b>	- <b>Chaussée</b> : <input type="checkbox"/> Enrobés <input type="checkbox"/> Calcaire à 0 <input type="checkbox"/> Autre : - <b>Trottoir</b> : <input type="checkbox"/> Enrobés <input type="checkbox"/> Calcaire à 0 <input type="checkbox"/> Mortier <input type="checkbox"/> Autre :																			
<b>Modalités de reprise de la tranchée</b>	✓ <b><u>Partie Concessionnaire</u></b> :  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Surface</th> <th>Type de revêtement</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Chaussée</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trottoir</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Remise en état des éléments de voirie</b> : OUI / NON  <input type="checkbox"/> Tampons <input type="checkbox"/> Caniveaux <input type="checkbox"/> Bordures <input type="checkbox"/> Autre :</li> <li>- <b>Remise en état du mobilier urbain impacté</b> : OUI / NON  <input type="checkbox"/> Potelets <input type="checkbox"/> Corbeilles <input type="checkbox"/> Signalisation verticale <input type="checkbox"/> Autre :</li> <li>- <b>Remise en état de la signalisation horizontale</b> : OUI / NON  <input type="checkbox"/> Ligne STOP <input type="checkbox"/> Passage piéton <input type="checkbox"/> Stationnement <input type="checkbox"/> Piste cyclable <input type="checkbox"/> Autre :</li> </ul> ✓ <b><u>Partie Métropole</u></b> :  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Surface</th> <th>Type de revêtement</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Chaussée</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trottoir</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Reprise ouvrages divers (tampons, caniveaux, autres...) :</b></li> </ul>			Surface	Type de revêtement	Chaussée			Trottoir				Surface	Type de revêtement	Chaussée			Trottoir		
	Surface	Type de revêtement																		
Chaussée																				
Trottoir																				
	Surface	Type de revêtement																		
Chaussée																				
Trottoir																				

<b>Montant estimatif des travaux</b>	✓ <u>Partie concessionnaire</u> :  ✓ <u>Partie Métropole</u> :
--------------------------------------	--

A : .....  
 .....

Le :

*Le représentant de Métropole  
 (Nom et signature)*

*Le représentant du Concessionnaire  
 (Nom et signature)*

- ☐ ***J'ai pris connaissance du règlement de voirie en vigueur sur le territoire de la Métropole et en accepte les contraintes***

## **Annexe 7.2 – Etat des lieux : Fin de chantier**

**Constat contradictoire de fin de chantier  
(avant réfection définitive)**

Numéro de dossier Métropole :

Numéro de dossier Concessionnaires :

<b>Concessionnaire concerné</b>												
<b>Adresse des travaux</b>												
<b>Personnes présentes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Métropole :</li><li>- Concessionnaire :</li><li>- Entreprise :</li></ul>											
<b>Modalités de reprise de la tranchée</b>	<div><input type="checkbox"/> <i>Inchangées par rapport aux modalités définies dans le constat contradictoire initial</i> <i>Date du constat initial :</i> <i>Rappel du montant des travaux de réfection définitive :</i></div> <div><input type="checkbox"/> <i>Aléa de chantier induisant des modifications de réfection définitives ou de remise en état</i></div> <div><input type="checkbox"/> <i>Intervention suite travaux urgents</i></div> <div><input checked="" type="checkbox"/> <b><u>Partie Concessionnaire :</u></b></div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"><thead><tr><th></th><th><b>Surface</b></th><th><b>Type de revêtement</b></th></tr></thead><tbody><tr><td><i>Chaussée</i></td><td></td><td></td></tr><tr><td><i>Trottoir</i></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>				<b>Surface</b>	<b>Type de revêtement</b>	<i>Chaussée</i>			<i>Trottoir</i>		
	<b>Surface</b>	<b>Type de revêtement</b>										
<i>Chaussée</i>												
<i>Trottoir</i>												

<b>Modalités de reprise de la tranchée</b>  ... Suite ...	<div> <input checked="" type="checkbox"/> <b>Partie Métropole :</b> </div> <table border="1" data-bbox="470 378 1441 701"> <thead> <tr> <th></th> <th>Surface</th> <th>Type de revêtement</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Chaussée</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trottoir</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <div> <p>- <b>Remise en état des éléments de voirie</b> : OUI / NON</p> <p><input type="checkbox"/> Tampons <input type="checkbox"/> Caniveaux <input type="checkbox"/> Bordures <input type="checkbox"/> Autre :</p> <p>- <b>Remise en état du mobilier urbain impacté</b> : OUI / NON</p> <p><input type="checkbox"/> Potelets <input type="checkbox"/> Corbeilles <input type="checkbox"/> Signalisation verticale <input type="checkbox"/> Autre :</p> <p>- <b>Remise en état de la signalisation horizontale</b> : OUI / NON</p> <p><input type="checkbox"/> Ligne STOP <input type="checkbox"/> Passage piéton <input type="checkbox"/> Stationnement <input type="checkbox"/> Piste cyclable <input type="checkbox"/> Autre :</p> </div>			Surface	Type de revêtement	Chaussée			Trottoir		
	Surface	Type de revêtement									
Chaussée											
Trottoir											
<b>Montant des travaux</b>	Réfection voirie et/ou trottoir <input checked="" type="checkbox"/> <b>Concessionnaire</b>  <input checked="" type="checkbox"/> <b>Métropole</b>										
<b>Observations particulières</b>	Marquage										

A : .....

Le :

Le représentant de la Métropole  
(Nom et signature)

Le représentant du Concessionnaire  
(Nom et signature)

**Annexe 8 – Règlement d’assainissement et Règlement du Système Pluvial Urbain Métropolitain**

*Les règlements d’assainissement et du Système Pluvial Urbain Métropolitain sont disponibles en ligne.*

## **Annexe 9 – Guide du Patrimoine végétal**

*Le Guide du Patrimoine Végétal est disponible en ligne*

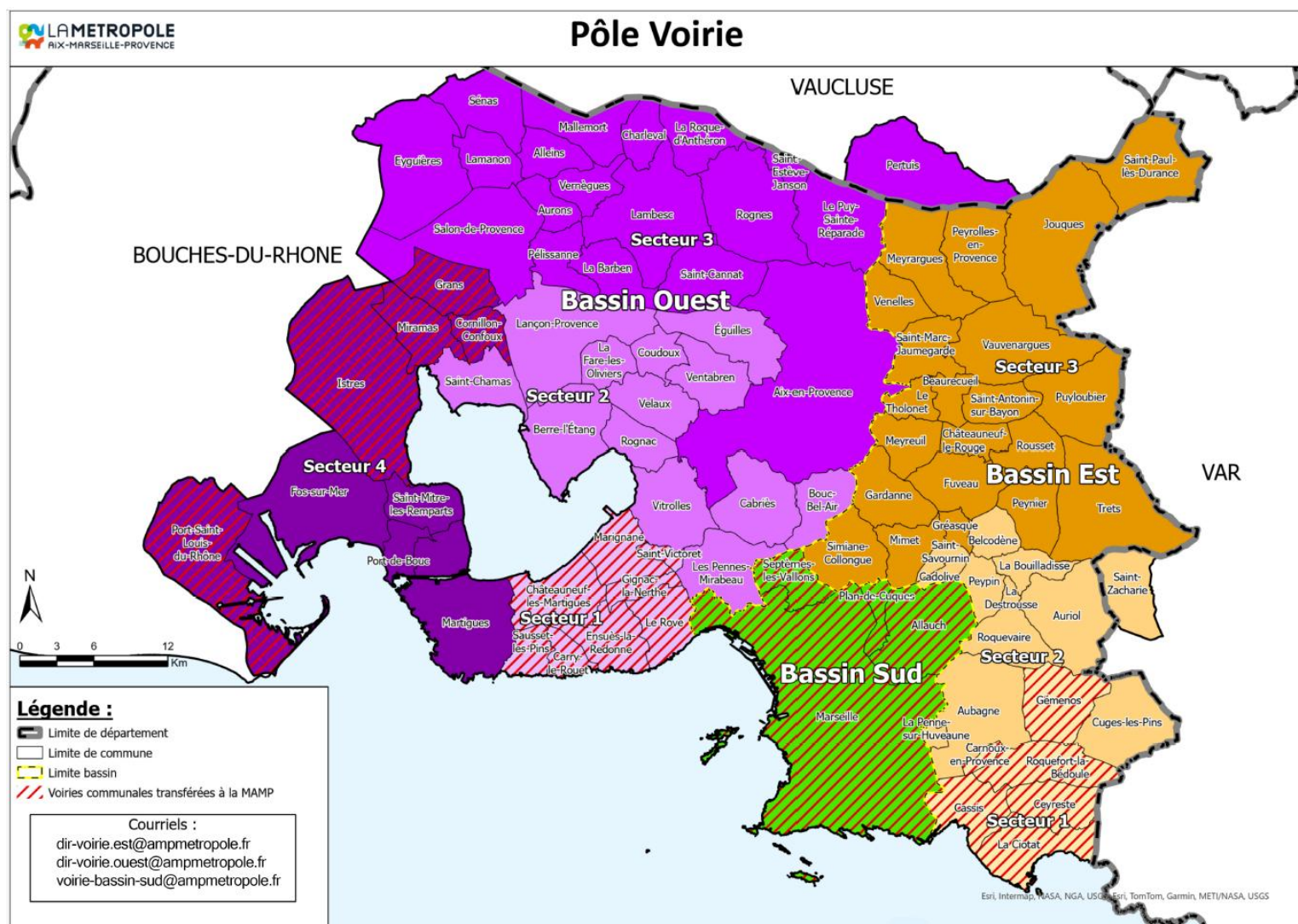
## **Annexe 10 – Remblais**

*Cf. coupe du guide du SETRA*

- Coupes types de tranchées
- Synthèse coupes des remblaiements de tranchées avec réfection provisoire en enrobés à froid sur 4 cm d'épaisseur
- Caractéristiques mécaniques et l'usage en fonction de la situation de la tranchée et selon les réseaux
- Modalités de compactage conseillées
- Modalités de compactage conseillées suite
- Processus de réfection définitive de tranchées en structure légère (trafic PL : T5) avec 7 cm de Béton Bitumineux Semi-Grenu 0/10 à chaud
- Processus de réfection définitive de tranchées en structure lourde (trafic PL : T0, T1) avec 7 cm de Béton Bitumineux Semi-Grenu 0/10 à chaud
- Processus de réfection définitive de tranchées en structure lourde (trafic PL : T2, T3, T4) avec 7 cm de Béton Bitumineux Semi-Grenu 0/10 à chaud
- Processus de réfection définitive de tranchées sur trottoir avec 4 cm de Mortier Bitumineux 0/6 à chaud



## Annexe 11 – Cartographie de la compétence voirie Métropole / Coordonnées des services





Allauch



Carnoux en Provence



Carry le Rouet



Cassis



Ceyreste



Châteauneuf les Martigues



Ensues la Redonne



Gemenos



Gignac la Nerthe



La Ciotat



Le Rove



Marignane



Marseille



Plan de Cuques



Roquefort la Bédoule



Saint Victoret



Sausset les Pins



Septèmes les Vallons



Istres



Miramas



Grans



Comillon Confoux



Port Saint Louis du Rhône

**Annexe 12 – Règlement de collecte des déchets ménagers et assimilés**

*Le Règlement de collecte des déchets ménagers et assimilés est disponible en ligne*

**Annexe 13 - Guide d'aménagement de la voirie**

*Le Guide d'aménagement de la voirie est disponible en ligne.*

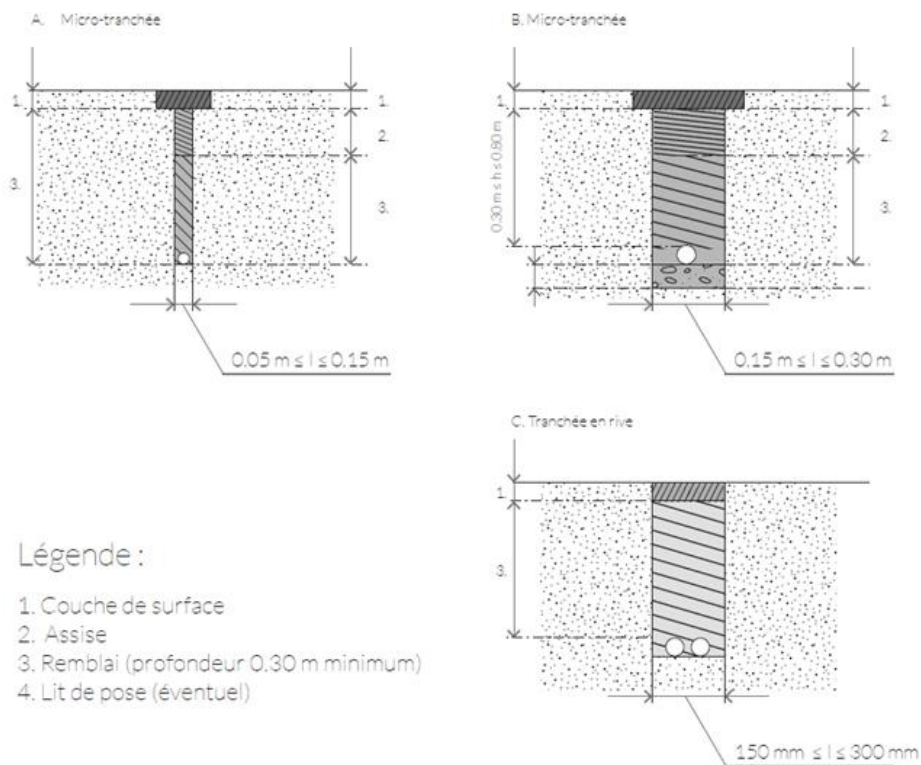
**Annexe 14 - Droits de voirie pour l'occupation du domaine public routier  
métropolitain et tarifs annexes**

*Ne pourront être communiqués qu'après leur approbation par délibération du Conseil de la Métropole du 15 décembre 2025.*

## **Annexe 15 - coupes-types mini et micro tranchées**

### Coupes types

Micro-tranchée, mini tranchée et tranchée en rive



## **Annexe 16 - Schémas types des aménagements des arrêts bus**

### **Schémas types des aménagements des arrêts bus/car AMPM :**

- *Note explicative des arrêts de bus AMPM*

#### ***Annexe 1 :***

- *Schéma d'aménagement type d'un point d'arrêt en ligne avec poteau*
- *Schéma d'aménagement type d'un point d'arrêt en ligne avec abri voyageur*

#### ***Annexe 2 :***

- *Schéma d'aménagement type d'un point d'arrêt en avancé avec poteau*
- *Schéma d'aménagement type d'un point d'arrêt en avancé avec abri voyageur*

#### ***Annexe 3 :***

- *Schéma d'aménagement type d'un point d'arrêt en encoche avec poteau*
- *Schéma d'aménagement type d'un point d'arrêt en encoche avec abri voyageur*

#### ***Annexe 4 :***

- *Schéma d'aménagement type d'un point d'arrêt en encoche double avec abri voyageur*

### **Schémas types des aménagements des arrêts bus RTM :**

***Annexe 1 : autobus articulé RTM équipement poteau d'arrêt***

***Annexe 2 : autobus articulé RTM équipement abri voyageur***

***Annexe 3 : autobus réduit RTM équipement poteau d'arrêt***

***Annexe 4 : autobus réduit RTM équipement abri voyageur***

***Annexe 5 : autobus standard RTM équipement abri poteau d'arrêt***

***Annexe 6 : autobus standard RTM équipement abri voyageur***