

# RÈGLEMENT

CONSEIL  
GENERAL



DES ALPES  
MARITIMES



# DÉPARTEMENTAL DE VOIRIE



ACTUALISATION 2014



## CONSEIL GENERAL DES ALPES-MARITIMES

### **Direction Générale des Services Départementaux**

### **Direction Générale Adjointe pour les Services Techniques**

### **Direction des Routes et des Infrastructures de transport**

VU le Code Général des Collectivités Locales et notamment ses articles L. 2213-1 et suivants,

VU le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques,

Vu le Code de la Voirie Routière, et notamment ses articles L. 131-3, L. 131-7, L. 141-1 et suivants concernant les compétences de l'assemblée délibérante, notamment pour ce qui concerne la coordination des travaux et la fixation des redevances, et R. 131-2, R. 131-11 et R. 112-3 concernant les compétences de l'exécutif notamment en ce qui concerne les prescriptions techniques,

Vu le Code de l'Énergie, et notamment ses articles L. 323-1 et suivants et L. 433-1 et suivants,

Vu le Code de l'Environnement, et notamment ses articles L. 514-4 et suivants, L. 554-1 et suivants, L.581-1 et suivants, R. 554-1 et suivants et R. 581-1 et suivants et ses articles L. et R. 581-1 et suivants, relatifs à la publicité, aux enseignes et aux pré-enseignes,

VU le Code de la Route et notamment ses articles R. 411-25 et R. 413-1 et suivants,

Vu le Code des Postes et Communications Électroniques, et notamment ses articles L. 45-9 et suivants et R. 20-45 et suivants,

Vu le Code du Travail, et notamment ses articles R. 4412-100 et suivants,

VU le Code de l'urbanisme,

Vu le décret n°2011-1697 du 1er décembre 2011 relatif aux ouvrages des réseaux publics d'électricité et des autres réseaux d'électricité et au dispositif de surveillance et de contrôle des ondes électromagnétiques,

Vu la délibération prise le 10 février 2014 par la commission permanente approuvant la création de la commission consultative préalable à la révision du règlement départemental de voirie, conformément aux dispositions des articles R 141-14 et R131-11 du code de la voirie routière,

VU les avis des intervenants recueillis suite à cette commission réunie le 27 mars 2014,

VU la délibération de l'Assemblée Départementale en date du 26 juin 2014 approuvant le nouveau règlement départemental de voirie,

CONSIDERANT qu'une occupation du Domaine Public Routier Départemental ne saurait être admise que dans des conditions qui permettent de respecter la liberté et la commodité de la circulation, de préserver la sécurité des usagers et des tiers, d'assurer une utilisation de ce domaine conforme à sa destination et d'en garantir la conservation,

Sur proposition du Directeur Général des Services du Département,

**ARRETE**

ARTICLE 1er :

Les dispositions annexées au présent arrêté constituent le règlement de voirie du Département des Alpes-Maritimes.

ARTICLE 2 :

Monsieur le Directeur Général des Services départementaux, Monsieur le Directeur Général Adjoint des Services techniques et Monsieur le Directeur des Routes et des Infrastructures de transport sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs du Département des Alpes-Maritimes et transmis au représentant de l'État dans le Département.

---

Fait à Nice, le **21 JUL. 2014**

Le Président du Conseil Général  
pour le Président et par délégation  
le Préfet,

Directeur général des services départementaux



Franck ROBINE

# SOMMAIRE

<b><u>TITRE I : DOMANIALITE - PRINCIPES</u></b>	<b>5</b>
I.1 – NATURE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER	5
I.2 – AFFECTATION DU DOMAINE	5
I.3 – DENOMINATION DES VOIES	5
I.4 – ROUTES A GRANDE CIRCULATION	5
I.5 – VOIES EXPRESS	5
I.6 – AMENAGEMENTS CYCLABLES	5
I.7 – OCCUPATION DU DOMAINE.	5
I.8 – AUTORISATION D’ENTREPRENDRE LES TRAVAUX	6
I.9 – TRANSFERT DE DOMANIALITÉ	6
I.10 – OUVERTURE – ÉLARGISSEMENT- REDRESSEMENT	6
I.11 – ACQUISITION DE TERRAINS	7
I.12 – ALIENATION DE TERRAINS	7
I.13 – ALIGNEMENT	7
<b><u>TITRE II DROITS ET OBLIGATIONS DU DÉPARTEMENT</u></b>	<b>7</b>
II.1 – OBLIGATION D’ENTRETIEN	7
II.2 – DROIT DE RÉGLEMENTER L’USAGE DE LA VOIRIE	7
II.3 – DROIT DU DÉPARTEMENT SUR LES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS AUX ABORDS DES ROUTES DÉPARTEMENTALES	8
II.4 – ÉCOULEMENT DES EAUX PLUVIALES	8
II.5 – PRISE EN COMPTE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE DÉPARTEMENTALE DANS LES DOCUMENTS D’URBANISME	9
<b><u>TITRE III DROITS ET OBLIGATIONS DES RIVERAINS</u></b>	<b>9</b>
III.1 – OUVRAGES D’ACCÈS	9
III.2 – ALIGNEMENTS INDIVIDUELS	11
III.3 – IMPLANTATION DES CLÔTURES	11
III.4 – ÉCOULEMENT DES EAUX PLUVIALES	11
III.5 – ÉCOULEMENT DES EAUX INSALUBRES	12
III.6 – CONSTRUCTIONS RIVERAINES	12
III.7 – PLANTATIONS RIVERAINES ET HAIES VIVES	13
III.8 – ÉLAGAGE, ABATTAGE ET ENTRETIEN	13
III.9 – SERVITUDE DE VISIBILITÉ	14
III.10 – EXCAVATION ET EXHAUSSEMENT EN BORDURE DES ROUTES DÉPARTEMENTALES	14
<b><u>TITRE IV OCCUPATIONS DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DÉPARTEMENTAL PAR DES TIERS</u></b>	<b>15</b>
IV.1 – PRINCIPES GÉNÉRAUX	15
IV.2 – AMENAGEMENT DE LA CHAUSSEE POUR LA CIRCULATION	16
IV.3 –DISTRIBUTEURS DE CARBURANT	17
IV.4 – HAUTEUR LIBRE/ PONTS, REMONTEES MECANIKES ET OUVRAGES FRANCHISSANT LES ROUTES DEPARTEMENTALES	18
IV.5 – DEPÔTS DE BOIS	18

<b>IV.6 – POINTS DE VENTE TEMPORAIRES</b>	<b>18</b>
<b>IV.7 –ECHAFAUDAGES ET DEPÔTS DE MATERIAUX</b>	<b>19</b>
<b>IV.8 – SUPPORTS PUBLICITAIRES</b>	<b>19</b>
<b>IV.9 – MOBILIER URBAIN</b>	<b>20</b>
<b>IV.10 – OCCUPATION PAR LES OPÉRATEURS DE COMMUNICATION ÉLECTRONIQUES</b>	<b>20</b>
<b><u>TITRE V CONDITIONS GENERALES D’EXECUTION DES TRAVAUX</u></b>	<b><u>21</u></b>
<b>V.1 – CHAMP D’APPLICATION</b>	<b>21</b>
<b>V.2 – COORDINATION DES TRAVAUX</b>	<b>21</b>
<b>V.3 – DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES PREALABLES AUX TRAVAUX</b>	<b>22</b>
<b>LES INTERVENTIONS SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES FONT L’OBJET DES FORMALITÉS SUIVANTES :</b>	<b>22</b>
<b>V.4 – DISPOSITIONS TECHNIQUES PREALABLES</b>	<b>22</b>
<b>V.5 – CONDITIONS TECHNIQUES D’EXECUTION DES OUVRAGES DANS LE SOUS-SOL DU DOMAINE PUBLIC</b>	<b>23</b>
<b>V.6 – CONSTAT D’ACHÈVEMENT DES TRAVAUX</b>	<b>24</b>
<b>V.7 – RÉCOLEMENT DES OUVRAGES ET RESPONSABILITÉ DU TITULAIRE DE LA PERMISSION DE VOIRIE</b>	<b>24</b>
<b>V.8 – GARANTIE</b>	<b>24</b>
<b>V.9 – AUTRES OBLIGATIONS DE L’OCCUPANT VIS A VIS DU GESTIONNAIRE DE LA VOIRIE DEPARTEMENTALE</b>	<b>24</b>
<b>V.10 – DISPOSITIONS PARTICULIERES</b>	<b>25</b>
<b><u>TITRE VI : GESTION – POLICE ET CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER</u></b>	<b><u>25</u></b>
<b>VI.1 – MESURES CONSERVATOIRES</b>	<b>25</b>
<b>VI.2 – CONTRIBUTIONS SPECIALES SUITE A DEGRADATIONS</b>	<b>26</b>
<b>VI.3 – INFRACTIONS A LA POLICE DE LA CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER</b>	<b>26</b>
<b>VI.4 – DEGATS AU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DEPARTEMENTAL</b>	<b>26</b>
<b>VI.5– TRAVAUX EXECUTES D’OFFICE</b>	<b>26</b>
<b>VI.6 – IMMEUBLES MENACANT RUINE</b>	<b>26</b>
<b>VI.7 – REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION</b>	<b>26</b>
<b><u>ANNEXES</u></b>	<b><u>28</u></b>
<b>ANNEXE A : REPERTOIRE DES ROUTES DEPARTEMENTALES</b>	<b>28</b>
<b>ANNEXE B : NOUVELLE HIERARCHISATION DU RESEAU</b>	<b>32</b>
<b>ANNEXE C : ROUTES DEPARTEMENTALES CLASSEES A GRANDE CIRCULATION</b>	<b>38</b>
<b>ANNEXE D : POLICE DE LA CIRCULATION SUR RD</b>	<b>38</b>
<b>ANNEXE E : BAREME DES REDEVANCES POUR OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DEPARTEMENTAL</b>	<b>40</b>
<b>ANNEXE F : SCHÉMAS DE PRINCIPE D’AMÉNAGEMENTS D’ACCÈS SUR ROUTE DÉPARTEMENTALE</b>	<b>46</b>
<b>ANNEXE G: REMBLAYAGE DES TRANCHEES</b>	<b>48</b>
<b>ANNEXE H : SCHEMAS DE REMBLAYAGE</b>	<b>62</b>

*NB : étant précisé que les annexes (A, B, C, D et F) sont modifiables.*

# Titre I : DOMANIALITE - PRINCIPES

## I.1 – NATURE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

Le domaine public routier départemental comprend l'ensemble des biens appartenant au Département et affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées.

Le domaine public routier départemental est inaliénable et imprescriptible.

## I.2 – AFFECTATION DU DOMAINE

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

## I.3 – DENOMINATION DES VOIES

Les voies qui font partie du domaine public départemental sont dénommées « routes départementales ». Elles sont répertoriées dans le tableau de classement annexé au présent règlement.(cf. annexe A)

## I.4 – ROUTES A GRANDE CIRCULATION

Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire.

La liste des routes à grande circulation est fixée par décret. Elles justifient de règles particulières en matière de police de la circulation.

Toute décision relative aux routes à grande circulation nécessite l'avis du Préfet. En agglomération, le maire exerce la police de la circulation sur toutes les routes y compris celles à grande circulation.

## I.5 – VOIES EXPRESS

Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'État, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules. Le caractère de route express leur est conféré dans les conditions fixées par le code de la voirie routière.

## I.6 – AMENAGEMENTS CYCLABLES

- **La bande cyclable** est une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.
- **La piste cyclable** est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. Elle est séparée physiquement de la chaussée affectée à la circulation générale.
- **Une voie verte** est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il s'agit d'une chaussée indépendante en site propre. Elle peut être aménagée aussi bien en milieu urbain qu'en milieu interurbain. Elle est signalée par des panneaux spécifiques de signalisation.
- **Une vélo-route** est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu, jalonné, sécurisé et s'inscrivant dans un schéma de déplacement. Les vélo-routes assurent la continuité des cheminements, elles empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes. Elles peuvent être aménagées sur des voies ouvertes à la circulation générale et font l'objet d'un jalonnement directionnel.

## I.7 – OCCUPATION DU DOMAINE.

En dehors des cas prévus aux articles L.113-3 à L.113-7 du code de la voirie routière, nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper le domaine public départemental ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. L'occupation du domaine public routier n'est autorisée que si elle a préalablement fait l'objet d'une permission de voirie ou d'un permis de stationnement.

Les autorisations sont délivrées à titre personnel, temporaire, précaire et révocable, sous réserve des droits des tiers et des règlements en vigueur, notamment en matière d'environnement, d'urbanisme ou

d'installations classées. Elles ne dispensent en aucun cas l'occupant de satisfaire aux obligations découlant du caractère des travaux et ouvrages à réaliser ou servitudes qui peuvent être imposées. Les Occupants sont responsables de tous les accidents ou dommages qui peuvent résulter de leur occupation, l'exécution de leurs travaux ou de l'existence ou du fonctionnement de leurs ouvrages pour lesquels une autorisation d'occupation du domaine public (ou de travaux) leur a été accordée. Toute atteinte à l'intégrité (ou occupation) du domaine public routier, non prévue dans l'acte autorisant l'occupation (ou les travaux), doit faire l'objet d'une demande préalable (deux mois avant), auprès des services départementaux.

## **I.8 – AUTORISATION D'ENTREPRENDRE LES TRAVAUX**

Les interventions sur le domaine public routier départemental qui ne relèvent pas du permis de stationnement, sont soumises à une autorisation d'entreprendre les travaux. Cette autorisation d'entreprendre les travaux s'impose à tous les occupants quel que soit leur titre d'occupation (de droit, permission de voirie ou convention), elle est distincte et indépendante de l'arrêté de permission de voirie indispensable pour occuper le sol du domaine public routier départemental ou de la convention d'occupation dont bénéficient certains concessionnaires ou de l'occupation de droit prévue par la loi.

## **I.9 – TRANSFERT DE DOMANIALITÉ**

Les transferts de domanialité entre collectivités, le classement et le déclassement des routes départementales sont décidés par délibérations du Département selon les procédures prévues par le Code de la Voirie Routière et le Code de la Propriété des Personnes Publiques.

Le transfert de domanialité, le classement et le déclassement de voirie départementale sont dispensés d'enquête publique préalable.

Le code général de la propriété des personnes publiques prévoit un allègement de transferts de domanialité entre personnes publiques (mentionnées à l'article L.1 de ce code).

### Conditions et modalités :

- *La voirie départementale et ses dépendances, peuvent être cédées à l'amiable, sans déclassement préalable, lorsqu'elles sont destinées à l'exercice des compétences de la personne publique qui les acquiert et relèveront de son domaine public.*
- *En vue de permettre l'amélioration des conditions d'exercice d'une mission de service public, être échangées entre personnes publiques dans les conditions mentionnées à cet article. L'acte d'échange comporte des clauses permettant de préserver l'existence et la continuité du service public.*
- *En vue de permettre l'amélioration des conditions d'exercice d'une mission de service public, échange corrélatif, après déclassement, avec des biens appartenant à des personnes privées ou relevant du domaine privé d'une personne publique. L'acte d'échange comporte des clauses permettant de préserver l'existence et la continuité du service public.*

Le département peut décider de classer dans son domaine public une voie, si elle satisfait a minima, aux deux critères suivants :

- **intérêt départemental** : toute voie proposée au classement doit constituer un axe de liaison entre deux agglomérations au sens du code de la route. Cet axe doit être l'itinéraire préférentiel. Si une autre voie départementale effectue la même liaison, celle-ci devra être corrélativement transférée dans le domaine routier de la ou des communes concernées.
- **caractéristiques de la chaussée** : toute voie proposée au classement doit avoir une largeur circulaire supérieure à 5 m, une structure de chaussée correspondant au trafic supporté, une couche de roulement datant de moins de trois ans et des équipements (signalisation, marquage, glissières, etc.) conformes aux normes en vigueur au moment du transfert.

## **I.10 – OUVERTURE – ÉLARGISSEMENT- REDRESSEMENT**

Le Conseil général est compétent pour décider de l'ouverture, du redressement et de l'élargissement des routes départementales. Les délibérations correspondantes interviennent le cas échéant après enquête publique, suivant les procédures prévues par le Code de la Voirie Routière.

### **I.11 – ACQUISITION DE TERRAINS**

Après approbation par le Conseil général de l'ouverture, du redressement ou d'élargissement d'une voie départementale, les terrains nécessaires peuvent être acquis par voie amiable ou après expropriation dans les conditions prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. La délibération du conseil général décidant de redressement ou élargissement d'une voie existante, emporte lorsqu'elle est exécutoire transfert au profit du département de la propriété des parcelles ou parties de parcelles non bâties, situées à l'intérieur des limites fixées par le plan parcellaire, auquel elle se réfère et qui lui est annexé.

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

### **I.12 – ALIENATION DE TERRAINS**

L'aliénation de parcelles relevant du domaine public routier départemental, ne peut être réalisée qu'après désaffectation puis déclassement. Les délaissés routiers et les parties déclassées du domaine public départemental, à la suite d'un changement de tracé ou de l'ouverture d'une voie nouvelle, peuvent ainsi être aliénés après que les riverains aient été mis en mesure d'exercer leur droit de priorité.

Le prix de cession est estimé à défaut d'accord amiable, comme en matière d'expropriation.

### **I.13 – ALIGNEMENT**

L'alignement est la détermination, par l'autorité administrative, de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines. Il est fixé, soit par un plan d'alignement (pris après enquête publique et publication), soit par un alignement individuel.

En l'absence de plan d'alignement en vigueur, l'arrêté individuel d'alignement constate la limite physique réelle marquant la fin du domaine public affecté à une voie. En aucune manière l'alignement ne vaut transfert de propriété. Tout riverain désirant construire ou réparer un bâtiment, un mur, une clôture, en bordure de la voie publique doit demander un arrêté individuel d'alignement et s'y conformer sous peine de contravention de voirie.

L'action en bornage visée au code civil, applicable à la délimitation entre propriétés privées, n'a pas vocation à délimiter l'alignement existant entre une propriété privée et le domaine public routier. Une telle action ne saurait donc remplacer une demande d'alignement pour un particulier dont la propriété jouxte le domaine public routier. Le Département est compétent pour approuver la création, le maintien ou la suppression des plans d'alignement.

#### **Durée de validité :**

L'arrêté individuel d'alignement est un acte déclaratif qui reste valable tant qu'il ne se produit pas de fait nouveau. Il peut toujours être modifié ou abrogé.

## **Titre II DROITS ET OBLIGATIONS DU DÉPARTEMENT**

### **II.1 – OBLIGATION D'ENTRETIEN**

Le domaine public routier départemental est aménagé et entretenu conformément à son affectation, pour que la circulation des usagers y soit assurée dans des conditions normales de sécurité, sauf circonstances exceptionnelles.

### **II.2 – DROIT DE RÉGLEMENTER L'USAGE DE LA VOIRIE**

Les routes départementales sont normalement ouvertes à la circulation des véhicules dont les caractéristiques techniques sont conformes à celles définies par les textes en vigueur.

Conformément au code de la route et au Code général des Collectivités territoriales, des dispositions peuvent être prises par le président du Conseil général ou son représentant en vue d'assurer la sécurité des usagers sur les voies et ouvrages départementaux, sous réserves des pouvoirs dévolus au préfet et au maire. La circulation peut être soumise à des restrictions portant par exemple sur :



- les charges ou les gabarits admis ;
- les catégories de véhicules autorisés à circuler et leurs équipements ;
- la vitesse.
- le stationnement
- les priorités aux intersections
- les fermetures temporaires de route

La circulation par dérogation des véhicules hors gabarit, est autorisée par un arrêté de circulation du président du Conseil général ou de son représentant. Cet arrêté peut demander que l'usage de la voirie départementale soit autorisé sous certaines réserves : heures de circulation, itinéraire imposé, présence d'un véhicule d'accompagnement, etc.

Les restrictions permanentes ou provisoires aux conditions normales de circulation sont signalées aux usagers par une signalisation conforme à celle définie par les textes en vigueur. La répartition des compétences en matière de réglementation de la circulation sur les routes départementales est définie par le Code de la Route.

La circulation des véhicules dont le poids ou la longueur ou la largeur ou la hauteur dépasse celui ou celle fixé par les dispositions du code de la voirie routière (convois exceptionnels) doit être autorisée par un arrêté du Préfet.

Une autorisation préalable dite de «transport exceptionnel» est également nécessaire pour les catégories de véhicules suivants :

- véhicule à moteur ou remorque transportant ou destiné au transport de charges indivisibles,
- véhicule, matériel agricole ou forestier ou leur ensemble, machine agricole automotrice, machine ou instrument agricole remorqué dont les dimensions, y compris les outillages portés amovibles, dépassent 25 m de long ou 4,50 m de large,
- véhicule à moteur ou remorque à usage forain,
- ensemble forain dont la longueur est supérieur à 30 m,
- véhicule ou engin spécial,
- véhicule ou matériel de travaux publics.

Concernant le cas spécifique des transports de bois ronds, le Conseil Général met à disposition de cet usage le réseau routier départemental de première catégorie. Si certains lieux d'approvisionnement sont situés aux abords d'autres routes départementales, le Conseil Général examinera au cas par cas les demandes qui lui seront faites et les possibilités d'accès en fonction des capacités des voies concernées, des véhicules utilisés à ces fins, du trafic, de la sécurité et des périodes de passages.

### **II.3 – DROIT DU DÉPARTEMENT SUR LES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS AUX ABORDS DES ROUTES DÉPARTEMENTALES**

L'aménagement de voiries aux abords d'une route départementale, s'il ne s'intègre pas dans un projet soumis à enquête publique, doit recueillir l'accord du département préalablement à tout commencement de travaux.

L'accord du département pour un projet est réputé donné sous réserve des droits des tiers et des règlements en vigueur, notamment les prescriptions du code de l'urbanisme. Le maître d'ouvrage communique son projet au département qui dispose d'un délai de deux mois pour faire connaître son avis.

Lorsqu'il s'agit d'un projet établi sous la maîtrise d'ouvrage du département, celui-ci communique ce projet à la commune qui doit faire connaître son avis dans un délai de deux mois. En l'absence de réponse au-delà de ce délai, l'avis est réputé favorable.

### **II.4 – ÉCOULEMENT DES EAUX PLUVIALES**

Les propriétés riveraines situées en contrebas du domaine public routier sont tenues de recevoir les eaux de ruissellement qui découlent naturellement. (art 640 du CC).

Les propriétaires concernés (propriétés riveraines du domaine public routier accueillant les eaux de ruissellement ou propriétés supportant les ouvrages hydrauliques annexes) doivent prendre toutes les dispositions pour permettre, en tout temps, ce libre écoulement.

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

Ainsi, les propriétaires de ces terrains ne peuvent :

- empêcher le libre écoulement des eaux qu'ils sont tenus de recevoir,
- faire séjourner les eaux dans les fossés ou les faire refluer sur le sol de la route.

## **II.5 – PRISE EN COMPTE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE DÉPARTEMENTALE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME**

Les documents d'urbanisme doivent intégrer, dès leur conception, l'impact qu'ils peuvent avoir sur le domaine public routier départemental. Ainsi, le département doit être associé aux réflexions portant sur les documents d'urbanisme le plus tôt possible, à savoir dès le rapport de présentation.

### **A) Schémas directeurs, de cohérence territoriale, de secteurs et de voirie d'agglomération**

Le Département fournit l'état actuel de l'organisation de la circulation et du tracé des infrastructures de voirie, ainsi que les projections comprenant la prise en compte des modes doux dans une logique de développement durable.

### **B) Plan d'occupation des sols ou plan local d'urbanisme**

Le Département est associé à l'élaboration ou à la révision des documents d'urbanisme : P.O.S., cartes communales, ou P.L.U. Il exprime ses intérêts au stade du porter à la connaissance et, en sa qualité de personne publique associée, donne son avis sur le contenu des documents d'urbanisme.

Les documents d'urbanisme fixent les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols, en particulier : « ...le tracé et les caractéristiques des voies de circulation... » ; « ...les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics... ». A ce titre, dès le rapport de présentation, le Département introduit dans le P.O.S. ou le P.L.U. tous les éléments concernant sa voirie selon les modalités définies par le présent règlement.

Le Département introduit les prévisions et prescriptions d'aménagement de sa voirie aux stades de la modification et de la révision.

### **C) Dossier d'application du droit des sols :**

Le département doit être consulté sur tous les dossiers relatifs à l'acte de construire, et aux modes d'utilisation du sol pouvant avoir une incidence sur le domaine départemental.

## **Titre III DROITS ET OBLIGATIONS DES RIVERAINS**

### **III.1 – OUVRAGES D'ACCÈS**

#### **A) Droit d'accès.**

L'accès à la voie publique est un droit de riveraineté, mais il est soumis à autorisation. Une permission de voirie ou permis de stationnement d'accès est obligatoire lors de la délivrance d'un permis de construire. Le gestionnaire de la voie est consulté pour avis avant la délivrance de ce permis.

Le gestionnaire de la voirie pourra :

- fixer l'emplacement de l'accès ;
- limiter le nombre d'accès (en principe un accès par parcelle ou plusieurs parcelles appartenant ou non à plusieurs propriétaires, notamment suite à une division parcellaire) ;
- faire valoir les articles 682 et 684 du Code Civil, pour refuser une demande d'accès, notamment lors d'une division ;
- exiger des aménagements à la charge du riverain avec obligation d'entretien ;
- faire prendre des dispositions générales dans les plans locaux d'urbanisme pour éviter l'urbanisation linéaire préjudiciable ;
- faire prendre des dispositions particulières dans les permis de construire pour le stationnement.

Les riverains des voies publiques jouissent d'un droit d'accès au Domaine Public Routier par unité foncière. L'application de ce droit s'entend a priori comme le droit à un accès par unité foncière, quel

que soit le nombre de parcelles qu'elle comporte. Quand une unité foncière est accessible par plusieurs voies, l'accès sera établi sur la voie où la gêne à la circulation sera la moindre. Cet accès devra être dimensionné et sécurisé suivant sa destination, en conformité avec les prescriptions des services départementaux. Tout accès devenu inutile suite à l'évolution du parcellaire est à supprimer par le propriétaire riverain de la voie, dans le respect des prescriptions du gestionnaire de la voie. En cas de division de terrain suite à une autorisation d'urbanisme, il pourra être imposé un accès commun ou un regroupement des accès. Tout accès devra répondre aux normes de sécurité et de co-visibilité et l'accès par une voie communale devra être privilégié.

L'autorisation d'accès est délivrée sous la forme d'une permission de voirie d'accès busé ou non busé. Elle ne peut être délivrée qu'au propriétaire du fonds desservi et est, en conséquence, nominative et non transmissible. Elle est déterminée en fonction de l'utilisation de la parcelle desservie. Ces prescriptions peuvent limiter et/ou organiser le nombre d'accès au domaine public routier départemental dans le but de préserver la sécurité et la fluidité de la circulation sur la voirie concernée. Une nouvelle autorisation d'accès doit être sollicitée lors de chaque changement de propriétaire ou de chaque changement d'utilisation du fonds desservi.

En agglomération comme hors agglomération, c'est le Président du Conseil Général qui délivre la permission de voirie portant autorisation d'accès sur les routes départementales.

En agglomération, l'avis du Maire est sollicité par le Département. En l'absence de réponse, l'avis est réputé favorable.

Des schémas types d'aménagement d'accès sont joints en annexe au présent règlement. Ils constituent des principes généraux, et peuvent être adaptés lors de l'établissement des permissions de voirie.

Les dispositions et les dimensions des ouvrages destinés à établir la communication entre la route et les propriétés riveraines sont fixées par la permission de voirie. Ces ouvrages doivent toujours être établis de manière à assurer la sécurité des usagers, le maintien de la capacité du trafic sur la voie concernée, ne pas déformer le profil normal de la route et ne pas gêner l'écoulement des eaux.

Pour des raisons de sécurité, il sera préconisé un recul du portail par rapport à la limite du domaine public, pour permettre un stockage de véhicules en dehors de la chaussée. En aucun cas, un portail ne peut déborder sur le domaine public routier, étant précisé que les manœuvres (pour accéder ou sortir) devront se faire sur la propriété sans empiétement sur le domaine public départemental. Ainsi, l'accès et la sortie sur le domaine public routier sont autorisés exclusivement en marche avant.

Dans le cas de voies à statut particulier (voie express, déviations...), les accès directs sont interdits, conformément aux dispositions du code de la voirie routière. Sur les autres routes classées « routes à grande circulation », le nombre d'accès sera strictement limité aux exigences légales et de sécurité routière.

La construction et l'entretien des ouvrages sont à la charge du bénéficiaire de la permission de voirie (y compris le busage du fossé, lorsque celui-ci est existant, afin de maintenir le bon écoulement des eaux). Dans le cadre d'un programme de curage de fossés, les ouvrages / canalisations non conformes ou en mauvais état sont obligatoirement à remplacer par l'occupant.

### **B) Aménagement des accès**

Le Département peut autoriser les travaux et les ouvrages nécessaires à l'établissement de l'accès dans les emprises du Domaine Public Routier Départemental (pose de buses, raccordement de chemin ....) sous réserve du respect des prescriptions techniques concernant l'accessibilité de la voirie publique aux personnes à mobilité réduite.

Les dispositions et les dimensions des ouvrages destinés à établir la communication entre la route et les propriétés riveraines sont fixées par la permission de voirie.

Ces ouvrages doivent toujours être implantés de manière à :

- assurer le maintien de la capacité du trafic sur la voie concernée ;
- assurer la sécurité des usagers ;
- ne pas déformer le profil courant de la route ;

- ne pas entraver l'écoulement des eaux ;
- ne pas créer d'apport d'eau supplémentaire sur la chaussée.

L'accès doit être stabilisé et revêtu sur une longueur suffisante pour éviter la détérioration de la chaussée et être conforme aux normes en vigueur, notamment en matière de sécurité.

Dans le cas où le Département a pris l'initiative de modifier les caractéristiques géométriques de la voie, ce dernier doit rétablir les accès existants au moment de la modification.

### **C) Accès existants sur le domaine public routier départemental**

Les bords de la voie d'accès doivent se raccorder au bord de la route par des courbes régulières. L'occupant ou l'exécutant prend toutes les dispositions pour éviter l'écoulement des eaux pluviales sur le Domaine Public Routier Départemental. Il lui incombe en particulier de construire les ouvrages nécessaires à la récupération des eaux pluviales en provenance de sa voie d'accès et de son fonds. Dans les voies plantées d'arbres d'alignement, les accès doivent être, à moins d'impossibilité préalablement constatée, placés au milieu de l'intervalle entre deux arbres consécutifs, aucun arbre ne devant a priori, être ni supprimé, ni déplacé, sauf cas particuliers.

### **D) Entretien des ouvrages d'accès**

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

## **III.2 – ALIGNEMENTS INDIVIDUELS**

Les alignements individuels sont délivrés sur demande du propriétaire du fond concerné, conformément aux alignements résultant de documents d'urbanisme rendus publics ou approuvés, et à défaut de tels plans ou documents, ils sont établis conformément aux limites physiques réelles du domaine public routier.

En aucun cas la délivrance de l'alignement ne vaut permis de construire ou déclaration de travaux. L'arrêté d'alignement ne dispense pas le demandeur de respecter les démarches administratives (permis de construire, déclaration de travaux etc.) et de se conformer aux textes législatifs et réglementaires en vigueur (code de l'urbanisme etc.).

L'arrêté portant alignement individuel est dressé conformément aux dispositions du présent règlement.

## **III.3 – IMPLANTATION DES CLÔTURES**

Les haies sèches, clôtures, palissades, barrières, doivent être établies suivant l'alignement sous réserve des servitudes de visibilité et des règles d'urbanisme et ne doivent pas faire obstacle à l'écoulement naturel des eaux pluviales. Des recommandations sur les reculs de clôtures pourront être faites, en zone de viabilité hivernale.

## **III.4 – ECOULEMENT DES EAUX PLUVIALES**

Nul ne peut, sans autorisation préalable, rejeter sur le domaine public routier départemental et ses dépendances les eaux provenant de propriétés riveraines en particulier par l'intermédiaire de canalisations, drains ou fossés, à moins qu'elles ne s'y écoulent naturellement sans que la main de l'homme n'y ait contribué.

Les fossés, caniveaux et réseaux pluviaux routiers n'ont pour vocation, que l'écoulement des eaux issues des surfaces imperméabilisées des chaussées.

L'écoulement des eaux dans les fossés, caniveaux et réseaux de la route départementale ne peut être intercepté ou interrompu. L'écoulement des eaux pluviales provenant des toits ne peut se faire directement sur le domaine public routier départemental. Elles doivent être collectées par gouttières et tuyaux de descente et ensuite, soit infiltrées dans la parcelle, soit rejetées dans le réseau pluvial communal ou intercommunal, s'il existe.

Le volume ou le débit des eaux de ruissellement issues des propriétés riveraines après travaux et dirigées vers les fossés des routes départementales ne peut, en aucun cas, être supérieur à celui généré par le terrain nu. Des dispositions particulières doivent être prises par les riverains titulaires de l'autorisation lors de la création des accès, notamment par la réalisation des ouvrages pouvant être prescrits, afin de ne pas modifier le régime naturel de l'écoulement des eaux pluviales ou ne pas accroître le volume de ces eaux sur le domaine public routier départemental.

**A) Ouvrage, aqueducs et ponceaux sur fossés :**

L'autorisation préalable permettant l'établissement d'ouvrages, d'aqueducs et de ponceaux sur les fossés des routes départementales par les propriétaires riverains, précise si nécessaire, le mode de construction, les dimensions à donner aux ouvrages et les matériaux à employer et les conditions d'entretien.

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.) et d'infiltration de la chaussée, suivant les prescriptions de l'arrêté d'autorisation. Les passages sur fossés devront être réalisés avec des buses dont le diamètre sera défini par les services départementaux pour s'adapter à la capacité du fossé.

**B) Barrage et écluse sur fossé :**

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

### **III.5 – ÉCOULEMENT DES EAUX INSALUBRES**

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

Le rejet dans les fossés des eaux traitées provenant du système d'assainissement non collectif peut être toléré à titre exceptionnel. L'accord est donné à condition qu'aucune autre solution technique ne soit possible. La demande d'autorisation doit alors comporter les plans et données techniques du dispositif d'assainissement non collectif projeté, conforme à la réglementation en vigueur, et de sa canalisation de rejet, ainsi qu'un avis technique délivré par le service public d'assainissement non collectif compétent. Le propriétaire doit prendre toutes les dispositions utiles pour que les eaux rejetées dans les fossés du domaine public soient conformes à la réglementation en vigueur. L'autorisation peut être accordée ou refusée aux motifs d'atteinte à l'intégrité ou à la salubrité du domaine public.

### **III.6 – CONSTRUCTIONS RIVERAINES**

Aucune construction nouvelle ou modification d'une construction existante ne peut, à quelque hauteur que ce soit, empiéter sur l'alignement, sous réserve des règles particulières relatives aux saillies.

Aucun travail confortatif ne peut être entrepris sur un bâtiment frappé d'alignement, sauf s'il s'agit d'un immeuble classé à l'inventaire des monuments historiques.

Lorsqu'une construction nouvelle est édiflée en bordure du domaine public routier, l'autorité chargée de la conservation de la voie dispose des pouvoirs de prescription et de vérification qui lui sont attribués notamment par l'article L.460-1 du code de l'urbanisme.

**A) Travaux confortatifs sur les constructions assujetties à la servitude de recul.**

Les ouvrages confortatifs sont interdits dans les immeubles en saillie, tant aux étages supérieurs, qu'en rez-de-chaussée ou en sous-sol.

Sont compris notamment dans cette interdiction :

- les reprises en sous œuvre ;
- la pose de tirants, d'ancres ou d'équerres et tous les ouvrages destinés à relier le mur de la façade avec les parties situées en arrière de l'alignement ;
- le remplacement par une grille de la partie supérieure d'un mur en mauvais état ;
- les modifications de nature à entraîner la réfection d'une partie importante de la fraction en saillie d'un mur latéral ou de la façade ;
- les raccordements à des constructions nouvelles ayant pour effet de conforter les bâtiments ou murs en saillie ;
- le remplacement ou la réparation des marches, bornes, entrées de caves ou tous les ouvrages de maçonnerie en saillie, à moins que ces ouvrages soient la conséquence d'un changement de niveau du domaine public routier départemental ou de circonstances exceptionnelles.

Toutefois, lorsque la conservation du domaine public le nécessite, des dérogations pourront être accordées au cas par cas par voie conventionnelle avec des prescriptions particulières tant sur les méthodes de confortement que sur la nature des travaux à mettre en œuvre.

Tout propriétaire d'un immeuble grevé de la servitude de reculement peut, sans avoir à demander d'autorisation, exécuter des travaux à l'intérieur de cet immeuble pourvu que ces travaux ne concernent pas les parties en saillie des façades et murs latéraux ou n'aient pas pour effet de les conforter.

### **B) Dimensions des saillies autorisées.**

Les ouvrages en saillie du domaine public ne sont pas autorisés.

Toutefois, des dérogations peuvent être tolérées sur prescriptions expresses, lorsque la saillie empiète sur un trottoir où elle laisse une circulation libre d'une largeur minimale de 1,4m (dispositions de passage pour personnes à mobilité réduite) et une hauteur libre suffisante pour le passage des usagers et véhicules d'entretien de services publics et de livraisons s'il y a lieu. Dans tous les cas, l'ouvrage en saillie ne peut être à moins de 50 cm de la limite des voies de circulation routière.

L'autorisation d'implantation de ces ouvrages sera régie par permission de voirie à titre onéreux, précaire et révocable.. Les dispositions ci-dessus n'excluent en rien la nécessité de respecter les dispositions d'urbanisme en vigueur.

### **C) Portes et fenêtres.**

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

Les fenêtres et volets du rez-de-chaussée qui s'ouvrent sur le domaine public routier départemental, doivent se rabattre sur le mur de face et y être fixés. Les châssis basculants ne peuvent être tolérés que sur les façades devant lesquelles il existe un trottoir de 2 m au moins, l'arête inférieure du châssis ne devant jamais être à moins de 3 m de hauteur au-dessus du trottoir.

## **III.7 – PLANTATIONS RIVERAINES ET HAIES VIVES**

Pour maintenir de bonnes conditions de visibilité pour les usagers de la route, les arbres, haies et arbustes en bordure du domaine public routier départemental doivent être à une distance minimum de 2 m pour les plantations qui dépassent 2 m de hauteur et à 0,5 m pour les autres. Cette distance est calculée à partir de la limite de l'emprise.

Les plantations existantes se situant à des distances moindres que celles prescrites ci-dessus, ne peuvent être renouvelées que dans le respect des distances fixées au présent règlement ; il en va de même pour les sujets morts qui doivent être abattus et ne peuvent être remplacés que dans le respect des présentes prescriptions.

Pour la sécurité des usagers, la hauteur des haies aux embranchements routiers ou à l'approche des traversées de voies ferrées, ne pourra excéder 1 m au-dessus de l'axe des chaussées sur une longueur de 50 m comptée de part et d'autre du centre de ces embranchements, carrefours, bifurcations ou passages à niveau.

## **III.8 – ÉLAGAGE, ABATTAGE ET ENTRETIEN**

Les arbres, les branches et les racines qui empiètent sur le sol du domaine public routier départemental doivent être coupés à l'aplomb des limites de ce domaine à la diligence des propriétaires ou des fermiers, afin de maintenir de bonnes conditions de visibilité pour les usagers de la route. Les haies doivent toujours être conduites de manière à ce que leur développement, du côté du domaine public, ne fasse aucune saillie sur celui-ci.

L'entretien et l'élagage des plantations seront menés dans les mêmes conditions. À défaut de leur exécution par les propriétaires riverains ou leurs représentants, les opérations d'élagage des arbres, haies ou racines peuvent être effectuées d'office au titre des pouvoirs de police qui lui sont dévolus,

par le Maire en agglomération ou par le Président du conseil général hors agglomération, après une mise en demeure par lettre recommandée, non suivie d'effet.

Le président du conseil général peut également en cas de mise en demeure non suivie d'effet, saisir par voie de référé le juge compétent pour obtenir une injonction de faire assortie d'une astreinte. En cas d'urgence, le président du conseil général, conformément aux dispositions de l'art L131-7 du code de la voirie routière, peut faire exécuter d'office, sans mise en demeure préalable et aux frais de l'occupant les travaux qu'il juge nécessaires au maintien de la sécurité routière sur les routes départementales.

Les propriétaires riverains doivent également veiller au bon état phytosanitaire de leurs plantations privées situées à proximité de la limite avec le domaine public départemental et, en particulier, de leurs arbres de moyen et haut jet et anticiper tout risque pour la sécurité publique en procédant à l'abattage des sujets morts ou malades. A aucun moment, le domaine public routier départemental (ou ses dépendances) ne doit être encombré, et la circulation entravée ou gênée par les opérations d'abattage, d'ébranchage, de débitage et autres, des arbres situés sur les propriétés riveraines.

### **III.9 – SERVITUDE DE VISIBILITÉ**

Il n'existe pas de plans de dégagement de visibilité dans le département des Alpes-Maritimes. Les obligations en matière de visibilité sont dictées par les contraintes liées à la sécurité des usagers circulant sur la voie publique.

### **III.10 – EXCAVATION ET EXHAUSSEMENT EN BORDURE DES ROUTES DÉPARTEMENTALES**

#### **A) Excavation**

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

- **Excavations à ciel ouvert** (et notamment mares) : à 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** : à 15 m au moins de la limite de l'emprise de la voie. Cette distance est augmentée d'un mètre par mètre de hauteur de l'excavation.
- **Les puits ou citernes** ne peuvent être établis qu'à une distance d'au moins 5 m de la limite de l'emprise de la voie dans les agglomérations et les endroits clos de murs et d'au moins 10 m dans les autres cas.

Les distances ci-dessus fixées peuvent être diminuées par arrêté du président du Conseil général sur proposition des services départementaux, 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 au voisinage duquel doit être pratiquée l'excavation.

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

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

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux excavations à ciel ouvert ou souterraines, qui sont régulièrement soumises à des réglementations spéciales.

#### **B) Exhaussement :**

Il est interdit de pratiquer en bordure des routes départementales des exhaussements de quelque nature que ce soit si ce n'est aux distances et aux conditions ci-après déterminées. Les exhaussements pourront être acceptés, s'ils sont réalisés à cinq mètres (5m) au moins de l'emprise de la voie. Cette distance est augmentée d'un mètre par mètre de hauteur de l'exhaussement.

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

# Titre IV OCCUPATIONS DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DÉPARTEMENTAL PAR DES TIERS

Les présentes règles ont pour but de définir les dispositions administratives et techniques auxquelles est soumise l'exécution de travaux ou chantiers qui impactent le domaine public départemental. Ces règles s'appliquent à l'installation et à l'entretien de tous les types de réseaux divers et d'ouvrages annexes situés dans l'emprise des voies dont le département est propriétaire qu'il s'agisse de réseaux souterrains ou aériens. Elles concernent, de ce fait, les travaux entrepris par ou pour le compte de personnes physiques ou morales, publiques ou privées.

Toute occupation du domaine public routier départemental doit faire l'objet d'une autorisation du Président du Conseil général et est soumise à redevance, sous réserve des cas d'exonération prévus par la loi et approuvés par l'Assemblée départementale. Le taux des redevances est fixé par délibération du Conseil général.

Les occupants du Domaine Public Routier sont tenus de se conformer au présent règlement et aux éventuelles prescriptions mentionnées dans leur autorisation d'occupation du domaine public départemental. De même, ils sont responsables des accidents ou dommages qui peuvent résulter de l'exécution de leurs travaux ou de l'existence et du fonctionnement de leurs ouvrages. Ils sont tenus de prévenir ou faire cesser les troubles ou désordres qui pourraient être occasionnés par leur fait, et doivent mettre en œuvre sans délai les mesures qui leur seraient enjoint de prendre à cet effet dans l'intérêt du domaine public routier et de la circulation routière.

## IV.1 – PRINCIPES GÉNÉRAUX

### A) État des lieux préalable

Préalablement à tous travaux ou autorisation d'occupation du domaine public, le département ou le bénéficiaire de l'autorisation peut demander l'établissement d'un constat contradictoire des lieux.

En l'absence du constat contradictoire, les lieux sont réputés être en bon état d'entretien.

### Les principaux titres d'occupation du domaine public routier : principes généraux.

- **Précarité de l'occupation** : l'autorisation d'occupation du domaine public routier est délivrée à titre précaire et révocable, sous réserve des droits des tiers et des règlements en vigueur, notamment en matière d'environnement, d'urbanisme ou d'installations classées. Elle n'est valable que pour une durée limitée.
- **Responsabilité de l'Occupant** : L'occupant doit respecter les termes de l'autorisation d'occupation du domaine public dont il bénéficie et se conformer aux règlements édictés dans l'intérêt du bon usage et de la conservation de celui-ci.
- **Autorité compétente** :
  - La permission de voirie est délivrée par le président du Conseil général ou son délégué.
  - Les permissions de stationnement relèvent de l'autorité administrative chargée de la police de la circulation sur les voies départementales : le Président du Conseil général ou son délégué hors agglomération, le Maire en agglomération.
- **Forme de la demande** : La demande de permission de voirie, de stationnement ou d'autorisation de travaux, est faite au président du Conseil général par l'occupant, selon le formulaire transmis par les services départementaux.

### Forme des documents, arrêté portant :

#### 1. Permission de voirie

Elle concerne les objets ou ouvrages qui ont un impact sur le domaine public, une emprise au sol. Elle implique des travaux qui modifient l'assiette du domaine occupé. Elle concerne par exemple les canalisations, les palissades de chantier enfoncées et scellées dans le sol de la voie publique, l'installation de mobilier urbain (bornes, panneaux,...) la création d'un branchement particulier, la création d'un accès à une propriété privée, etc....

#### 2. Permis de stationnement

Il correspond à une occupation superficielle du domaine public, sans emprise en sous-sol, sans incorporation au sol, qui ne modifie pas l'assiette du domaine public. Il concerne, par exemple, les



terrasses de cafés, la pose de bennes, la pose de barrières sans scellement au sol, la pose d'échafaudages, l'installation de jardinières, le stationnement provisoire de véhicules ou d'engins (déménagements, travaux, etc.)

### **3. Convention de voirie**

Le recours à une convention d'occupation peut être envisagé de préférence à la permission de voirie, lorsque les installations ou ouvrages projetés présentent un caractère immobilier, répondent à des préoccupations d'équipements de la route et de service à l'utilisateur et sont essentiellement sinon exclusivement desservis par le domaine public routier départemental dont ils affectent l'emprise.

La convention peut revêtir diverses formes, notamment : transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage à une personne publique, réalisation de travaux sous la forme de groupement de commandes, transfert d'entretien et de gestion de dépendances de voiries à vocation urbaine, etc. ...

### **B) Redevance pour occupation du domaine public routier départemental.**

Toute occupation du domaine public routier départemental est soumise à redevance, sauf cas d'exonération prévu par la loi et approuvés par l'Assemblée départementale. Les taux des redevances et leur mode de revalorisation, sont fixés par délibération de l'assemblée délibérante du Conseil général. Ils évoluent au 1er janvier de chaque année (cf. annexe E du présent règlement). La redevance due pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public par le bénéficiaire d'une autorisation est perçue annuellement en début de période suivant les modalités établies en annexe E.

### **C) Déplacement des réseaux**

En cas de travaux (aménagement, modifications, améliorations, etc.) entrepris à l'initiative du Département dans l'intérêt du domaine public routier et/ou de la sécurité routière, et conformes à la destination du domaine public routier, le déplacement ou la modification des réseaux aériens et souterrains existants sur l'emprise du domaine public, est à la charge exclusive des occupants. Lors de la réalisation des travaux d'entretien de la chaussée (revêtements, décaissements...), la mise à niveau ou le remplacement des ouvrages annexes, tels que bouches à clés, regards de visites ou chambres de tirages, sont à la charge de l'occupant. Ces déplacements sont à la charge exclusive des occupants y compris pour les réseaux pour lesquels aucune permission de voirie n'aurait été établie ou ne peut être retrouvée.

### **D) Préservation des plantations sur le domaine public**

Les abords immédiats des plantations doivent être maintenus en état de propreté et soustraits à la pénétration de tout liquide nocif pour la végétation. Il est interdit de planter des clous ou tout autre objet métallique dans les arbres ou de les utiliser pour amarrer ou haubaner des objets quelconques.

Aucun affouillement n'est possible à moins de 2 mètres de distance des arbres (bord de la chaussée/bord du tronc) et à moins d'1 mètre des végétaux arbustes, haies. La distance de 2 mètres peut exceptionnellement être ramenée à 1,50 mètres à condition de prendre des dispositions particulières avec les propriétaires ou le gestionnaire des arbres pour éviter la détérioration des réseaux par les racines et le dépérissement des végétaux.

Il est interdit de couper les racines d'un diamètre supérieur à 5 centimètres. D'une façon générale, les terrassements seront réalisés manuellement dans l'emprise des systèmes radiculaires.

## **IV.2 – AMENAGEMENT DE LA CHAUSSEE POUR LA CIRCULATION**

Les aménagements de la chaussée ne doivent en aucun cas modifier la structure et la géométrie de la chaussée qui sont de la seule compétence du conseil général en et hors agglomération.

Ces aménagements intéressant la circulation tels que les aires de stationnement, les équipements de sécurité, les plateaux traversant et les chicanes, la signalisation horizontale et verticale relèvent de compétences différentes :

- En agglomération, ils rentrent dans le cadre des pouvoirs de police du maire qui sollicite le Conseil général pour avis,
- Hors agglomération les aménagements autorisés sont de la compétence du Conseil général.

Cette autorisation peut revêtir la forme d'une permission de voirie, d'une convention ou être accordée, dans le cadre d'une concession de service public, dans le respect des dispositions du « guide de

répartition des charges financières », ce guide ayant été adopté par délibération de l'assemblée départementale en date du 13 novembre 2008.

**Cette autorisation fixe :**

- les caractéristiques géométriques en plan et en altimétrie des ouvrages à réaliser ;
- la nature et les caractéristiques des matériaux à réaliser ;
- les conditions générales d'exécution des travaux ;
- les conditions de gestion et d'entretien des ouvrages réalisés.

### **IV.3 –DISTRIBUTEURS DE CARBURANT**

**A) Hors agglomération :**

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

Toute installation est interdite lorsqu'elle présente un risque pour la sécurité routière ou une gêne pour l'usager en particulier dans les carrefours, ainsi que dans la zone de dégagement de visibilité de ceux-ci, telle qu'elle apparaît dans les plans de dégagement.

Les pistes et bandes d'accélération et de décélération doivent être conçues de manière à permettre aux véhicules d'accéder aux appareils distributeurs sans créer de perturbation importante dans les courants de circulation et de sortir des lieux de distribution en prenant immédiatement la droite de la chaussée. Elles doivent être construites de façon à résister à la circulation qu'elles doivent supporter et de telle sorte que les différents écoulements d'eau restent parfaitement assurés. Elles doivent être à sens unique ; il ne peut être exceptionnellement dérogé à cette règle que dans le cadre de routes à faible trafic.

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

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

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

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

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

À chaque création, renouvellement ou transfert, une autorisation sera délivrée à l'exploitant par le Département, et par la Commune le cas échéant.

**B) En agglomération :**

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

Deux conditions doivent être simultanément remplies :

1. le trottoir, après avoir été rescindé, doit conserver une largeur suffisante pour la circulation des piétons. La largeur utilisable ne doit en aucun cas être inférieure à 1,40 m.
2. Les manœuvres d'entrées et de sorties sur la piste ne doivent causer ni danger, ni gêne excessive à la circulation ; les installations ne doivent pas notamment être implantées le long d'un couloir réservé aux transports en commun circulant à contre sens.

Les dimensions de la piste sont fixées par autorisation. Elle est constituée de façon à résister à la circulation qu'elle doit supporter notamment à la charge des camions ravitaillant la station. Le bon écoulement des eaux de ruissellement doit toujours être assuré.

L'exploitant d'une piste hors chaussée doit refuser de servir un usager dont le véhicule est stationné sur la chaussée. À chaque création, renouvellement ou transfert, une autorisation sera délivrée à l'exploitant par le Département, et par la Commune le cas échéant.

### **C) Postes mobiles de distribution de carburant**

La distribution de carburant au moyen d'appareils mobiles sur chariot est interdite.

## **IV.4 – HAUTEUR LIBRE/ PONTS, REMONTEES MECANQUES ET OUVRAGES FRANCHISSANT LES ROUTES DEPARTEMENTALES**

L'autorisation de réaliser des ouvrages de franchissement souterrain ou aérien doit faire l'objet d'une permission de voirie, d'une convention ou être délivrée dans le cadre d'une concession de service public.

La hauteur libre sous les ouvrages à construire ne doit pas être inférieure à 4,50 mètres, plus une revanche de construction et d'entretien de 0,10 mètres. La hauteur libre minimale à respecter sera précisée lors de chaque autorisation. Les ouvrages aériens (câbles, lignes, ouvrages en franchissement) sont soumis aux mêmes règles d'autorisation préalable que les ouvrages souterrains.

Ces dispositions ne préjugent pas des conditions particulières imposées par certains concessionnaires, en particulier par les lignes de transport d'énergie électrique et de gaz. La remise en état de ces ouvrages de franchissement suite à des dégâts provoqués par les usagers ou exploitants du domaine public reste à la charge exclusive des occupants dès lors que la hauteur libre est inférieure à 4,5 m + 0,1 m.

## **IV.5 – DEPÔTS DE BOIS**

L'installation de dépôts de bois (y/c bois ronds) temporaires destinés à faciliter l'exploitation forestière peut être autorisée sur le domaine public, à l'exclusion de la chaussée, lorsqu'il n'en résulte aucun inconvénient pour la circulation, la visibilité et le maintien en bon état du domaine. Ces installations sont soumises à redevance.

Ces dépôts, obligatoirement balisés et strictement limités à une durée et à un emplacement bien déterminés, ne doivent pas nuire au bon écoulement des eaux, ni entraver le libre accès aux propriétés riveraines. L'arrêté d'autorisation (permis de stationnement) précise en tant que de besoin, les conditions de stationnement, de chargement et de déchargement des véhicules employés à l'exploitation et le cas échéant, les limitations de charge de ceux-ci.

En cas de dégradation, le domaine public routier départemental est remis en état par l'occupant.

## **IV.6 – POINTS DE VENTE TEMPORAIRES**

L'occupation du domaine public routier du département par les points de vente temporaires fait l'objet d'autorisations spécifiques, selon que ces derniers sont installés en ou hors agglomération.

À l'intérieur des agglomérations, cette occupation temporaire, à des fins de vente de produits ou marchandises, est autorisée :

- par arrêté du Président du Conseil général pour les permissions de voirie (dès qu'il y a ancrage ou atteinte au DP : fixations au sol, barrières fixes etc.),
- par permis de stationnement du Maire après avis du représentant qualifié du Département (en l'absence d'ancrage ou d'atteinte au domaine public départemental).

En dehors des agglomérations, ces installations sont soumises à l'autorisation du Président du Conseil général, pour une période déterminée et sur un lieu bien précis. Les bénéficiaires doivent s'acquitter d'une redevance.

Les installations doivent respecter les prescriptions suivantes :

- Toute installation est interdite lorsqu'elle présente un risque pour la sécurité routière ou une gêne pour l'usager en particulier dans les carrefours, ainsi que dans la zone de dégagement de visibilité de ceux-ci, telle qu'elle apparaît dans les plans de dégagement,
- Les pistes et bandes d'accélération et de décélération permettant d'accéder au point de vente doivent être conçues de manière à permettre aux véhicules d'y accéder sans créer de perturbation importante dans les courants de circulation et de sortir en prenant immédiatement la voie de circulation. Elles doivent être construites de façon à résister à la circulation qu'elles doivent supporter et de telle sorte que les différents écoulements d'eau restent parfaitement assurés.

## IV.7 –ECHAFAUDAGES ET DEPÔTS DE MATERIAUX

Les échafaudages et dépôts de matériaux sont soumis à autorisation d'occupation du domaine public et redevance.

Les échafaudages et les dépôts de matériaux nécessaires à l'exécution des travaux peuvent être installés ou constitués sur le domaine public routier départemental aux conditions figurant dans l'autorisation. Ils doivent être disposés de manière à ne jamais entraver l'écoulement des eaux et doivent être signalés conformément aux prescriptions en vigueur. L'occupant peut être tenu de les entourer d'une clôture et de les éclairer.

La confection de mortier ou de béton est interdite sur la chaussée. Elle peut être tolérée sur les trottoirs et les accotements, à la condition d'être pratiquée sur des aires en planches jointes, en tôle ou tout autre dispositif approprié.

## IV.8 – SUPPORTS PUBLICITAIRES

Définitions :

1° Constitue une **publicité**, à l'exclusion des enseignes et des pré enseignes, toute inscription, forme ou image, destinée à informer le public ou à attirer son attention, les dispositifs dont le principal objet est de recevoir lesdites inscriptions, formes ou images étant assimilées à des publicités ;

2° Constitue une **enseigne** toute inscription, forme ou image apposée sur un immeuble et relative à une activité qui s'y exerce ;

3° Constitue une **pré enseigne** toute inscription, forme ou image indiquant la proximité d'un immeuble où s'exerce une activité déterminée.

### A) **Publicité**

#### **Toute publicité est interdite :**

- 1) Hors agglomération, l'implantation de publicité et de pré-enseignes est interdite sur l'emprise du Domaine Public Routier Départemental ;
- 2) Sur les monuments naturels et dans les sites classés ;
- 3) Dans les cœurs des parcs nationaux, départementaux et les réserves naturelles ;
- 4) Sur les arbres ;
- 5) Sur les immeubles classés parmi les monuments historiques ou inscrits à l'inventaire supplémentaire ;
- 6) Sur les poteaux électriques, les équipements de la circulation routière, l'éclairage public, les poubelles, et tous équipements liés à la route.

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

L'emprise, dans laquelle toute publicité est interdite, s'entend de la totalité des terrains nécessaires à la route y compris les talus, fossés, accotements ainsi que les équipements annexes (éclairages, glissières de sécurité, piles de pont, lignes électriques ou téléphoniques etc.) situés dans cette emprise.

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

Le Département peut engager toutes les procédures afin de permettre soit la suppression des dispositifs non conformes à la réglementation, soit leur mise en conformité et, le cas échéant, la remise en état des lieux aux frais du contrevenant.

L'implantation temporaire de publicités, banderoles pour des manifestations festives, sportives ou commerciales peut faire l'objet d'une autorisation particulière exceptionnelle délivrée par le gestionnaire de la voirie départementale, notamment sous réserve que ces publicités soient implantées hors des intersections et hors de tous supports de signalisation et soient retirées aussitôt la manifestation terminée.

En agglomération, l'implantation de mobilier urbain aménagé pour recevoir de la publicité sur le domaine public départemental peut être autorisée au cas par cas, par une permission de voirie moyennant une redevance, accordée sous réserve de l'avis favorable du Maire de la commune concernée, y compris sur les abris bus, mâts porte affiches, mobiliers d'information générale ou locale, kiosques commerciaux, colonnes porte affiches....

**B) Les enseignes et pré enseignes sont soumises aux dispositions qui régissent la publicité.**

Nul ne peut apposer de publicité ni installer une pré-enseigne sur le domaine public routier ou immeuble, sans autorisation écrite de son propriétaire, ce qui implique la délivrance d'une permission de voirie pour tout installation d'un dispositif sur le Domaine Public Routier Départemental, qu'il soit situé hors et en agglomération.

**Sont considérées comme enseignes ou pré-enseignes temporaires :**

- Les enseignes ou pré-enseignes qui signalent des manifestations exceptionnelles à caractère culturel ou touristique ou des opérations exceptionnelles de moins de trois mois ;
- Les enseignes ou pré-enseignes installées pour plus de trois mois, lorsqu'elles signalent des travaux publics ou des opérations immobilières de lotissement, construction, réhabilitation, location et vente de fonds de commerce.

La constatation de tous dispositifs illégaux de publicité, enseigne et pré enseigne, est susceptible de donner lieu à un procès verbal de contravention

Les procès-verbaux sont dressés par les agents et fonctionnaires habilités, puis sont transmis sans délai au Procureur de la République, au Maire et au Préfet

L'autorité compétente en matière de police de la publicité peut faire procéder d'office à la suppression immédiate de cette publicité sous réserve d'avoir informé au préalable le Département.

Les frais de l'exécution d'office seront supportés par la personne qui a apposé ou fait apposer cette publicité, ou à défaut, seront mis à la charge de celle pour laquelle la publicité a été réalisée.

**Dossier de demande d'une Autorisation Temporaire d'Occupation (AOT) :**

L'apposition d'une enseigne ou d'une enseigne publicitaire sur la façade d'un immeuble sis en bordure de la route départementale est soumise à la délivrance d'une AOT, conformément aux dispositions du Code de l'environnement.

Les dispositifs lumineux ne devront en aucun cas créer de confusion avec les appareils de signalisation de la voie. En ce qui concerne les enseignes défilantes, elles ne pourront être autorisées que si leur support est parallèle à l'axe de la chaussée. Leur texte devra être en rapport avec l'activité du commerce sur lequel elles sont apposées.

#### **IV.9 – MOBILIER URBAIN**

L'installation sur le Domaine Public Routier Départemental d'abribus ou d'éléments de mobilier urbain, supportant ou non de la publicité, est soumise à la délivrance d'une permission de voirie par le Président du Conseil Général, et après avis du Maire en agglomération.

Les emplacements, les dispositifs et les publicités éventuelles doivent être maintenus en bon état d'entretien et de propreté par le titulaire de la permission de voirie.

#### **IV.10 – OCCUPATION PAR LES OPÉRATEURS DE COMMUNICATION ÉLECTRONIQUES**

Les exploitants de réseaux ouverts au public peuvent occuper le domaine public routier, en y implantant des ouvrages dans la mesure où cette occupation n'est pas incompatible avec son affectation. Les travaux nécessaires à l'établissement et à l'entretien des réseaux sont effectués conformément au présent règlement de voirie.

L'occupation du domaine routier fait l'objet d'une permission de voirie, délivrée par l'autorité compétente, suivant la nature de la voie empruntée, dans les conditions fixées par le code de la voirie routière. La permission peut préciser les prescriptions d'implantation et d'exploitation nécessaires à la

circulation publique et à la conservation de la voirie. Dans ce cadre, la pose de fourreaux « surnuméraires » pourrait être sollicitée pour le compte du Département, sous conditions.

En application de l'article L.47 alinéa 5 du Code des postes et des communications électroniques, quand le droit de passage de l'opérateur peut être assuré de façon équivalente par l'utilisation d'installations existantes appartenant à un autre occupant sans compromettre la mission de service public de ce dernier, le gestionnaire du domaine public routier peut inviter les parties à se rapprocher en vue d'une utilisation partagée des installations selon des conditions techniques et une participation financière définies dans un cadre contractuel.

Contenu de la demande de permission de voirie : La demande doit indiquer l'objet et la durée de l'occupation. Elle est accompagnée d'un dossier technique dont le contenu est fixé par l'arrêté du 26 mars 2007 :

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.

## **Titre V CONDITIONS GENERALES D'EXECUTION DES TRAVAUX**

### **V.1 – CHAMP D'APPLICATION**

Les présentes règles ont pour but de définir les dispositions administratives et techniques, auxquelles est soumise l'exécution des travaux ou chantiers, qui sont susceptibles de porter atteinte au domaine public départemental.

Ces règles s'appliquent à l'installation et à l'entretien de tous types de réseaux divers et d'ouvrages annexes situés dans l'emprise des voies dont le département est propriétaire, qu'il s'agisse d'ouvrages de surface, souterrains ou aériens.

Elles concernent de ce fait les travaux entrepris par ou pour le compte des personnes physiques ou morales, publiques ou privées suivantes :

- les permissionnaires ;
- les concessionnaires ;
- les occupants de droit.

Dans la suite du règlement, les personnes précitées sont dénommées « occupants », tandis que celles qui réalisent les travaux sont les « exécutants »

### **V.2 – COORDINATION DES TRAVAUX**

#### **➤ Conférence de coordination**

En vertu des dispositions des articles L. 131-7 et R. 131-10 du code de la voirie routière, le Conseil général réunit au moins une fois par an une conférence de coordination mettant en présence les intervenants principaux sur le domaine public.

#### **➤ Calendrier des travaux**

Le Conseil général établit un calendrier de l'ensemble des travaux à exécuter sur la voirie départementale hors agglomération.

Il est notifié aux personnes physiques et morales ayant présenté des programmes lors de la conférence de coordination.

### **V.3 – DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES PREALABLES AUX TRAVAUX**

**Les interventions sur les routes départementales font l'objet des formalités suivantes :**

- délivrance d'un titre d'occupation : **permission de voirie, de stationnement ou convention** par l'autorité compétente ;
- délivrance d'une autorisation d'entreprendre les travaux, quel que soit le titre d'occupation et toujours établie par le Conseil général ;
- délivrance d'un arrêté de circulation établi par la commune en agglomération et par le Conseil général hors agglomération.

#### **Modalités d'établissement de ces documents**

##### 1°- contenu de la demande

Le demandeur prend contact avec le service gestionnaire qui déterminera les documents à produire nécessaires à l'instruction du dossier.

##### 2°- délai de dépôt de la demande

Une fois le dossier complet, la demande devra parvenir aux services départementaux vingt et un jours calendaires au moins, avant la date envisagée pour le début ou la reprise des travaux.

En cas d'urgence dûment justifiée (rupture de canalisation par exemple) les travaux de réparation pourront être entrepris sans délai, à condition d'avoir préalablement averti par téléphone et confirmé par courriel (ou fax) le gestionnaire du secteur concerné du domaine public routier départemental et le maire, si les réparations sont effectuées en agglomération. La demande d'autorisation devra alors être remise, à titre de régularisation au gestionnaire de la voirie dans les vingt-quatre heures qui suivront le début des travaux.

### **V.4 – DISPOSITIONS TECHNIQUES PREALABLES**

#### **A) Information sur les équipements existants (mesures préalables vis à vis des autres occupants du domaine public)**

*Décret DT-DICT n° 2011-1241 du 5 octobre 2011 et ses modifications et actualisations, relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2012 – Art L 554-1 à L 554-5 et R554-1 à R554-38 du code de l'environnement (ainsi que les décrets et arrêtés subséquents.*

Toute personne physique ou morale de droit public ou de droit privé envisageant la réalisation de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques, de transport ou de distribution, doit, au titre de la conception, puis au stade de la réalisation, effectuer certaines demandes auprès des exploitants des ouvrages concernés.

Cette procédure découle de l'application du décret 91-1147 du 14.10.91 ; l'arrêté interministériel du 16.11.94 et ses modifications et actualisations, a précisé la forme et l'emploi des formulaires à utiliser :

- Les déclarations doivent être effectuées sur le site [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr);
- Tout intervenant devra prévoir dans le cadre de ses travaux les moyens de recherche et localisation des réseaux, ainsi que les mesures nécessaires à leur protection.

#### **B) Implantation des travaux et protection des revêtements de chaussée existants.**

La pose de canalisations ou de conduites sous les chaussées devra être exceptionnelle et strictement limitée au seul cas où il est impossible de les placer ailleurs.

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

Sur les chaussées neuves ou renforcées depuis moins de trois ans, toute ouverture de tranchées est interdite, seul le procédé de fonçage pourra être éventuellement accepté par le gestionnaire.

### **C) Visite technique préalable**

Dans le cas notamment d'ouverture de tranchées longitudinales sous chaussée, le gestionnaire de la voie ou le bénéficiaire de l'autorisation peut demander une visite technique préalable de reconnaissance sur le terrain avec l'occupant et son exécutant pour définir les mesures pratiques à prendre avant et pendant le chantier.

A l'issue de cette visite, l'occupant :

- procédera au marquage de la tranchée sur la chaussée et ses annexes ;
- rédigera un procès-verbal d'implantation contradictoire, sur lequel seront consignées toutes les dispositions qui auront été retenues lors de la visite.

Ce procès-verbal d'implantation contradictoire en trois exemplaires devra être adressé au gestionnaire avant exécution des travaux dans l'emprise du domaine public, auquel seront annexés, le cas échéant, les plans sollicités par les services départementaux.

### **D) Circulation et desserte riveraine**

L'occupant doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'exécution des travaux cause le moins de gêne possible aux usagers et aux autres occupants du domaine public routier départemental.

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

Tous les équipements et aménagements du domaine public impactés par les travaux devront être reconstitués a minima à l'identique et permettre le même niveau d'usage.

### **E) Signalisation des chantiers**

L'occupant devra mettre en place, de jour et de nuit, week-ends compris, sous sa responsabilité et selon les modalités de l'arrêté et à ses frais, la signalisation complète du chantier, tant extérieure qu'intérieure et en assurer la surveillance constante et la maintenance permanente, conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 15 juillet 1974 (8<sup>ème</sup> partie - Livre I).

## **V.5 – CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION DES OUVRAGES DANS LE SOUS-SOL DU DOMAINE PUBLIC**

### **A) Profondeur des tranchées**

La profondeur d'une tranchée doit être conforme à la norme en vigueur au jour de la demande, actuellement NF P 98-331 § 6.1.2 : « La profondeur de la tranchée doit respecter les conditions de couverture minimale (hors branchements) de 0,8 m sous chaussée et de 0,6 m sous trottoir ou accotements ». Lorsqu'il est impossible de respecter ces valeurs, des dispositions techniques spéciales peuvent être prescrites par le gestionnaire.

La mise en place de réseaux optiques peut éventuellement déroger à ces dispositions sous réserve d'une profondeur suffisante pour ne pas altérer le comportement routier de la chaussée. Les spécifications techniques relatives à ces opérations devront être expressément autorisées par le gestionnaire de la voie dans le respect des recommandations émises en annexe G et H du présent règlement.

### **B) Canalisations traversant la chaussée**

La réalisation par fonçage sera la technique à privilégier. En cas d'impossibilités techniques justifiées, d'autres techniques pourront être étudiées.

### **C) Longueur maximale des tranchées à ouvrir**

La longueur maximale des tranchées n'est pas déterminée a priori mais les alternats de circulation sont limités par les arrêtés à 300 m et 100 m sur les routes classées à grande circulation (Instruction Interministérielle de Signalisation Routière annexée au code de la route). La longueur des tranchées sera précisée dans l'arrêté d'autorisation d'entreprendre, après concertation avec l'occupant.

### **D) Conditions techniques d'ouverture, de remblayage et de réfection des tranchées**

Voir annexes G et H.

### **E) Contrôle du service**



Le gestionnaire de la voirie pourra exiger des contrôles à la charge de l'occupant, permettant d'apprécier la qualité des matériaux et d'exécution mis en œuvre, jusqu'à un tous les 50 m.

## **V.6 – CONSTAT D'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX**

Le gestionnaire de la voie pourra procéder au constat d'achèvement des ouvrages dans un délai de vingt-et-un jours à compter de la date d'achèvement des travaux prévue dans l'autorisation d'entreprendre. Ce constat d'achèvement des travaux est prononcé au vu des résultats des contrôles et plan de récolement présentés par l'occupant. Il fait l'objet d'un constat d'achèvement qui indique les éventuelles réserves.

En l'absence de réserve, le gestionnaire précise sur le constat d'achèvement des travaux, la date retenue pour l'achèvement des travaux. Cette date sert de point de départ au délai de garantie.

En cas de réserves émises par le gestionnaire, c'est la date indiquée sur le constat d'achèvement des travaux de levée de réserves qui sert de point de départ à ce délai.

## **V.7 – RÉCOLEMENT DES OUVRAGES ET RESPONSABILITÉ DU TITULAIRE DE LA PERMISSION DE VOIRIE**

Dans un délai de deux mois à compter de la date d'achèvement des travaux, l'occupant doit remettre au gestionnaire de la voie deux exemplaires des plans de récolement certifiés exacts, auxquels sont joints les résultats des essais et contrôles prévus dans l'autorisation, ainsi que la transcription numérique de ces plans en format DWG ou compatible, avec un géo référencement en coordonnées Lambert 93 et une précision minimale compatible (transmettre également au format numérique les résultats des essais et contrôles).

Le titulaire de la permission de voirie demeure responsable de tous les accidents ou dommages qui pourraient se produire du fait de l'exécution des travaux, et durant l'occupation, de tous dommages résultant des travaux exécutés et, de l'existence et exploitation de ses ouvrages (conducteurs, canalisations ...).

Les droits des tiers sont et demeureront expressément réservés. L'occupant ne pourra se prévaloir de l'autorisation qui lui sera accordée au cas où elle produirait un préjudice aux dits tiers.

Toute infraction aux dispositions du présent règlement ainsi qu'aux textes législatifs et réglementaires existants, après mise en demeure restée sans effet, sera poursuivie conformément aux lois et règlements en vigueur.

## **V.8 – GARANTIE**

Le délai de garantie correspond à la durée d'occupation du domaine public, quelle que soit la nature des travaux.

La date d'effet du constat d'achèvement des travaux sert de point de départ au délai de garantie en l'absence d'occupation du domaine public.

Pendant ce délai de garantie, le comportement des tranchées et des chaussées concernées doit être suivi en permanence par l'occupant. A la demande du gestionnaire, l'occupant devra intervenir dès que les déformations ou l'état des surfaces de ces chaussées seront susceptibles de remettre en cause le niveau de service requis. L'occupant devra alors exécuter à ses frais, les travaux d'entretien et de réparation qui s'avèreraient nécessaires. A défaut, le gestionnaire de la voirie mettra verbalement en demeure l'occupant, avec confirmation par lettre recommandée, d'intervenir dans les quarante-huit heures.

## **V.9 – AUTRES OBLIGATIONS DE L'OCCUPANT VIS A VIS DU GESTIONNAIRE DE LA VOIRIE DEPARTEMENTALE**

### **A) Désignation par chaque occupant des interlocuteurs du gestionnaire de la voie**

Chaque occupant du domaine public routier départemental (occupant de droit ou permissionnaire de voirie) est tenu de fournir au gestionnaire de la voie un organigramme tenu à jour régulièrement de ses services, donnant notamment les coordonnées des personnes (conformément aux dispositions législatives et réglementaires) :

- responsables du suivi des plans de récolement des réseaux et chargées de répondre aux demandes de renseignements sur l'existence et l'implantation des ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques ;
- chargées d'astreinte pour répondre aux cas d'urgence.

### **B) Déroulement des travaux et remise en état des lieux**

Durant les travaux et aussitôt après achèvement de ses travaux, l'occupant est tenu d'enlever tous les décombres, terres, dépôts de matériaux, gravas et immondices, de réparer immédiatement tous les dommages qui auraient été causés au domaine public ou à ses dépendances, de rétablir dans leur état initial les fossés, talus, accotements, chaussées ou trottoirs qui auraient été endommagés et d'enlever la signalisation de chantier.

### **C) Entretien des ouvrages**

Les ouvrages établis dans l'emprise du domaine public routier départemental et qui intéressent la viabilité, doivent être maintenus en bon état d'entretien et rester conformes aux conditions de la permission de voirie. Le non-respect de cette autorisation entraîne la révocation de l'autorisation, sans préjudice des poursuites judiciaires qui pourraient être engagées pour la suppression des ouvrages.

Aucun recours ne peut être exercé contre le Département par l'occupant en raison des dommages qui pourraient résulter pour ses installations, soit du fait de la circulation, soit du fait de l'état de la chaussée, des accotements, des trottoirs ou des autres ouvrages publics, soit enfin du fait des travaux exécutés sur le domaine public routier départemental dans l'intérêt de celui-ci ou de la sécurité publique.

## **V.10 – DISPOSITIONS PARTICULIERES**

Le Conseil général se réserve le droit d'accorder des dérogations mesurées aux dispositions techniques du présent titre pour permettre l'expérimentation de solutions innovantes.

# **Titre VI : GESTION – POLICE ET CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER**

Le président du conseil général gère et exerce les pouvoirs de police afférents au domaine public routier départemental, notamment en ce qui concerne la circulation et la protection du domaine public, sous réserve des attributions dévolues aux maires et au représentant de l'Etat dans le département.

## **VI.1 – MESURES CONSERVATOIRES**

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

- d'y faire circuler des véhicules dont les caractéristiques ne respectent pas limitations prescrites par les arrêtés départementaux (sauf dérogations accordées) ;
- de terrasser ou d'entreprendre tous travaux susceptibles de dégrader la couche de surface, le corps de la chaussée ou ses dépendances, en dehors des conditions définies au présent règlement ;
- de modifier les caractéristiques hydrauliques des ouvrages d'assainissement de la chaussée et de ses dépendances ;
- de rejeter dans l'emprise des routes ou dans les ouvrages hydrauliques annexes des eaux usées ou des eaux de ruissellement autres que celles qui s'y écoulent naturellement ;
- de mutiler les arbres plantés sur les dépendances des routes départementales et d'une façon générale de déterrer, de dégrader et de porter atteinte à toutes les plantations, arbustes, fleurs etc. plantés sur le domaine public routier ;
- de dégrader ou de modifier l'aspect des panneaux et ouvrages de signalisation et leurs supports ;
- de dégrader les ouvrages d'art ou leurs dépendances ;
- d'apposer des dessins, graffitis, inscriptions, affiches sur les chaussées, les dépendances, les arbres et les panneaux de signalisation ;
- de répandre ou de déposer sur la chaussée et ses dépendances des matériaux, liquides ou solides ;
- de laisser errer des animaux sur la chaussée et ses dépendances ;
- de déposer dans l'emprise du domaine public routier des papiers, emballages, détritiques, ordures ménagères, déchets verts ou tous objets portant atteinte à la propreté ou à la salubrité des lieux, laisser à l'abandon des carcasses de véhicules, etc.

Il est rappelé que toute occupation du domaine public est soumise à autorisation préalable (permission de voirie, permis de stationnement, convention).

## **VI.2 – CONTRIBUTIONS SPECIALES SUITE A DEGRADATIONS**

Toutes les fois qu'une route départementale 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 entreprise (activités agricoles, exploitations), il peut être imposé aux entrepreneurs ou propriétaires, des contributions spéciales, dont la quotité est proportionnée à la dégradation causée.

Les contributions spéciales sont à la charge du transporteur, du propriétaire du véhicule ou du bénéficiaire du transport. Elles doivent être proportionnelles à la dégradation causée afin de rétablir la voie dans son état antérieur. Le produit des contributions spéciales est exclusivement appliqué à la réparation de la route qui a subi des dégradations ou est affecté au remboursement des dépenses faites pour cette réparation.

Le montant de la contribution spéciale et ses modalités de règlement sont fixées à l'amiable (convention, abonnement...).

A défaut d'accord amiable, elles sont fixées sur demande de la collectivité, par le tribunal administratif, après expertise, et recouvrées comme en matière d'impôts directs.

## **VI.3 – INFRACTIONS A LA POLICE DE LA CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER**

Les infractions à la police de la conservation sont constatées, dans les conditions prévues aux articles L116-2 et suivants du Code la Voirie Routière. En particulier, sont chargés de cette mission, les agents assermentés et commissionnés à cet effet par le Président du Conseil général.

Les infractions à la police de la conservation sont poursuivies devant la juridiction compétente à la requête du président du Conseil général, ou de son représentant, et réprimées conformément aux dispositions de l'article R116.2 du code de la voirie routière.

Le département peut également saisir la juridiction civile d'une action en réparation tendant à l'enlèvement des ouvrages, la remise en état de la voirie, ainsi que la condamnation de l'intéressé au paiement de tous frais afférents aux mesures provisoires et urgentes que le département a été amené à prendre conformément aux dispositions de l'article L116-6 du code la voirie routière.

Cette action est imprescriptible.

## **VI.4 – DEGATS AU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DEPARTEMENTAL**

Les dommages causés au domaine public départemental font l'objet d'un constat par le gestionnaire de la voirie. Les travaux de réparation sont réalisés par ce dernier, à la charge du tiers qui les a causés.

## **VI.5– TRAVAUX EXECUTES D'OFFICE**

En cas d'urgence avérée, le Président du Conseil Général peut faire exécuter aux frais de l'occupant ou du permissionnaire, les travaux qu'il juge nécessaires au maintien de la sécurité routière sur les routes départementales. En effet, l'urgence peut justifier l'exécution d'office des travaux, sans saisine du juge : article L 131-7 du CVR.

## **VI.6 – IMMEUBLES MENACANT RUINE**

Lorsqu'un immeuble riverain d'une route départementale menace ruine et constitue un danger pour la circulation, il appartient au Maire d'entamer les procédures, visées aux articles L511-1 et suivants du code de la construction et de l'habitation.

Toutefois en ce qui concerne les immeubles classés ou inscrits à l'inventaire des monuments historiques. Si nécessaire, le Département peut être amené à prendre des mesures particulières pour restreindre ou interdire, hors agglomération la circulation au droit de l'immeuble présentant un danger pour la sécurité publique.

## **VI.7 – REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION**

Les compétences en matière de réglementation de la circulation sur les routes départementales sont précisées en annexe D.

Les routes départementales sont normalement ouvertes à la circulation des véhicules dont les caractéristiques techniques sont conformes à celles définies par le code de la route.

Les restrictions permanentes ou provisoires prises par l'autorité compétente, sont signalées aux usagers par une signalisation conforme à celle définie par les textes en vigueur.

# ANNEXES

## Annexe A : REPERTOIRE DES ROUTES DEPARTEMENTALES

1

2

<b>RD</b>	<b>itinéraire</b>		
		RD29	Route de Péone
RD1	Bouyon - Roquestéron	RD30	Route du Col de la Couillole à Beuil
RD2	Villeneuve Loubet - Vence - Gréolières - Valderoure	RD35	Antibes, échangeur A8, Mougins
RD2d	Accès à la RD2 depuis la RD6007 (Villeneuve Loubet)	RD35bis	Liaison RD35, RD6107 Eucalyptys-St Claude à Antibes
RD3	Mougins - Châteauneuf - Gourdon - Cipières	RD35d	Liaison RD6185- RD35 : bretelle Saint-Basile sur Mougins
RD4	Biot - Grasse	RD36	Liaison Cagnes sur Mer Vence : tronçon sur Saint-Paul-de-Vence
RD5	Saint Cézaire sur Siagne - Saint-Vallier de Thiey - Thorenc - Saint Auban	RD37	Liaison Cap d'Ail - La Turbie
RD6	Villeneuve-Loubet, Gréolières par les gorges du Loup	RD38	Accès Nord au village de Saorge
RD7	Saint Paul de Vence, La Colle sur Loup, Le Rouret, Grasse	RD40	Route de Sainte-Claire (Saorge)
RD7d	Déviation de Saint Paul de Vence	RD42	Route de Berghe Inférieure et Supérieure (Fontan)
RD8	Liaison RD2 – RD1 par Coursegoules Bezaudun Bouyon	RD43	Route de la Brigue
RD9	Cannes - Grasse par le val de Siagne	RD44	Le logis du Pin - Département du Var
RD10	Route de Sigale à Thorenc	RD47	Liaison RD6007 - Principauté de Monaco
RD11	Grasse - Cabris - RD2562 (Le Tignet)	RD49	Liaison RD6007 - Principauté de Monaco
RD12	Route de Gourdon à Caussols	RD50	Descente de Gorbio vers Roquebrune-Cap-Martin
RD13	Grasse - Saint Cézaire-sur-Siagne	RD51	Liaison Beausoleil - RD6007 vers Roquebrune-Cap-Martin
RD15	Route de Contes au Col Saint-Roch par Coaraze	RD52	Route du Cap Martin jusqu'à Menton
RD16	Vallée de la Roudoule	RD53	Liaison Peille - La Turbie
RD17	Vallée de l'Estéron par Revest les Roches, Roquestéron	RD54	Liaison Castillon - Col Saint Jean (RD 2204)
RD21	Déviation de la RD2204 par les gorges du Paillon de l'Escarène	RD59	Route d'Ilonse à Pierlas
RD22	Route de Saint Agnès depuis Menton à Peille (RD53)	RD60	Village de Touët sur Var
RD22a	Liaison RD2566 (échangeur A8) - RD22	RD61	Liaison Roya - Péone via la Baumette
RD23	Route de Gorbio	RD61a	Chemin de la Digue dans Péone
RD24	Route de Castellar	RD68	Route du camp des mille Fourches depuis le col du Turini
RD26	Route de Villars sur Var depuis la RD6202	RD73	Liaison Lantosque - Col saint-Roch (RD2566)
RD27	Vallée de l'Estéron par Toudon , Ascros	RD74	Route de Châteauneuf-d'Entraunes
RD28	Route des gorges du Cians par Beuil, Valberg jusqu'à Guillaumes	RD75	Route de Bouchanières (Guillaumes)
		RD76	Route de Sauze
		RD77	Route d'Enaux (Guillaumes)

RD78	Saint-Martin d'Entraunes - Département des AHP par le col de	RD122	Village de Sainte-Agnès
RD79	Gréolières RD6085 par Andon	RD123	Liaison RD6007 - RD23 à Roquebrune Cap Martin
RD80	Route de Caille à la Sagne (Saint-Auban)	RD124	Déviation Ex RN7 depuis la RD24 dans Menton
RD81	Route de la Moulière (Séranon)	RD126	Liaison Massoins - RD6202
RD82	Village de Briançonnet	RD128	Route de Lieuche
RD83	Route d'Amirat	RD138	Accès Sud au village de Saorge
RD84	Route de Gars	RD143	Route du Sanctuaire de Notre Dame des Fontaines depuis la RD43
RD85	Route de Mujouls	RD144	Village de la Doire (Séranon)
RD86	Route de Collongues	RD152	Rue Albert 1 <sup>er</sup> dans Menton (RD2566 vers RD22)
RD87	Route de Sallagriffon	RD153	Route du Mont-Agel depuis la RD53
RD88	Route de Villeplane (Guillaumes)	RD160	Village de Touët sur Var
RD90	Route de Libre	RD174	Route des Tourres (Châteauneuf d'Entraunes)
RD91	Route de Castérino depuis Saint Dalmas de Tende	RD176	Route des Moulins (Sauze)
RD92	Mandelieu - Tanneron sortie du département	RD178	Route d'accès au village de Sussis depuis la RD78
RD93	Route de Piène-Haute	RD181	Route d'accès à la station de l'Audibergue
RD96	Village de Daluis	RD191	Route de Granile depuis la RD91
RD98	Route de Sophia Antipolis	RD192	Déviation Mandelieu (RD92 vers RD6007)
RD103	Antibes - Valbonne	RD193	Route de Piène basse
RD104	Liaison ex RN85 - RD4 dans Grasse	RD198	Liaison route de Biot - Route de Sophia
RD105	Saint-Cézaire sur Siagne vers Département du Var	RD203	Village de Châteauneuf de Pré du Lac
RD107	Village de la Colle sur Loup	RD204	Valbonne - Roquefort les Pins
RD108	Village de Coursegoules	RD205	Route de Canaux (Caussols)
RD109	Liaison Mandelieu - Pégomas	RD208	Village de Bézaudun
RD109a	Déviation dans Pégomas	RD209	Pégomas - Mouans Sartoux
RD110	Déviation de la RD10 par les Sausses	RD215	Route de Berre- les-Alpes depuis le col de Nice (RD2204)
RD111	Contournement Nord Est de Grasse RD6085 vers RD2085r la RD 2085	RD216	Route d'Auvare depuis la RD116
RD112	Liaison Nord Caussols - RD5	RD217	Route de Pierrefeu
RD113	Liaison RD13 - RD2562 (Peymeinade)	RD221	Village de Blausasc depuis la RD2204
RD115	Liaison RD15 à RD215 par Sclos de Contes	RD223	Liaison RD22 - RD23 à Gorbio
RD116	Route de Puget- Rostang depuis la RD16	RD226	Route de Thiéry depuis la RD26 (Villars sur Var)
RD117	Liaison RD17 (hameau de Vescous) - RD27 (Toudon)	RD228	Village de Rigaud
RD121	Village de Peillon	RD235	Route de Mougins

RD238	Ancien tracé de la RD6204 (tunnel Saorge sud)	RD501	Village de Conségudes
RD241	Liaison A8 - RD6098 sur Villeneuve Loubet	RD502	Village de Thorenc
RD254	Village de Castillon	RD503	Route de Courmes
RD278	Déviations de la RD78 sur Saint-Martin-d'Entraunes	RD504	Biot - Valbonne par Sophia Antipolis
RD281	Route de la Moulière depuis la RD81	RD507	Liaison RD204 - RD7 à Roquefort les Pins
RD298	Liaison RD 98 RD198 dans Sophia Antipolis	RD509	Accès au village d'Auribeau
RD301	Route des Ferres depuis le RD1	RD513	Village de Spéracèdes
RD302	Route de Saint Barnabé depuis le col de Vence (RD2)	RD515	Accès au hameau des Cognas
RD303	Village du Bar sur Loup	RD528	Village de Valberg, accès à l'école des neiges
RD304	Liaison exRN85 - RD4 au Plan de Grasse	RD528a	Village de Valberg, accès à l'ancienne école des neiges
RD305	Route de Soleihas sur Saint Auban	RD528b	Village de Valberg, accès au centre d'exploitation
RD307	Liaison RD2085 - RD7 dans Grasse	RD535	Antibes (St Claude) - Sophia Antipolis - RD504
RD309	Liaison Pégomas - Tanneron	RD536	Liaison RD436 - RD7 sur La Colle sur Loup
RD316	Route de Saint Léger jusqu'à la RD2202	RD603	Route de Cipières
RD317	Village de Cuébris	RD604	Liaison RD198 - RD4 à Sophia Antipolis
RD321	Déviations de la RD2204 par Blausasc	RD607	Village de Roquefort les Pins
RD326	Village de Malaussène	RD609	RD9 à Auribeau - quartier Saint Jacques à Grasse
RD327	Village de Tourette du Château	RD613	Le Tignet - RD5 vers Saint Vallier
RD328	Village de Beuil	RD615	Route de Contes à Berres les Alpes
RD335	Contournement Est de Vallauris	RD619	Route des hauts de l'Abadie
RD336	Pénétrante Cagnes - Vence	RD635	Route des Trois moulins à Antibes (RD35)
RD402	Déviations de la RD2 dans Gréolières	RD702	Route de Saint Pons à Gréolières
RD404	Mouans Sartoux - Plascassier	RD703	Liaison bis Cipières - Gréolières
RD407	Liaison RD4 - RD7 dans Grasse Cannes - Mouans Sartoux par la Roquette sur Siagne	RD704	Liaison Antibes (RD6007) à Biot (RD504)
RD409		RD707	Village d'Opio
RD413	Village des Veyans depuis la RD2562	RD709	Liaison RD409 - RD9 dans La Roquette-sur-Siagne
RD415	Village de Coaraze	RD715	Village de Contes
RD416	Route de la Croix sur Roudoule depuis la RD16	RD801	Village de Bouyon
RD417	Village de la Penne depuis la RD2211a	RD802	Route d'accès à la station de Gréolières les Neiges
RD427	Route de Saint Antonin	RD803	Cannes - Vallauris
RD428	Route de Pierlas	RD807	Liaison RD2085 - RD7 au Rouret
RD435	Echangeur A8 Antibes à Vallauris	RD809	Cannes - Echangeur A8 Mougins
RD436	Pénétrante de la Colle sur Loup - Saint Paul		

RD815	Route de Châteauneuf de Contes		sur Antibes
RD902	Liaison RD2, RD7d à Saint-Paul de Vence	RD6185	Pénétrante Cannes Grasse
RD903	Village de Cipières	RD6202	Route de la vallée du Var de Puget Théniers aux gorges de la Mescla
RD909	La Bocca - Mougins	RD6204	Vallée de la Roya
RD915	Déviation de la RD515 à Cognas (Cantaron)	RD6207	Liaison d'accès RD6007, échangeur A8
RD1003	Prolongement de la RD103 - Valbonne Plascassier	RD6207	Mandelieu Est- Cannes La Bocca
RD1009	Pénétrante de la Siagne	RD6285	Pénétrante du Cannet de Cannes vers échangeur A8 Mougins
RD1015	Liaison RD2204 - La Vernéa (Contes)	RD6327	Prolongement RD6007 sur Menton jusqu'à la frontière italienne
RD1109	Barreau transversal de la Siagne RD9 - RD109		
RD1115	Village de la Condamine		
RD1209	Barreau de la Siagne sur Pégomas		
RD2085	Grasse, Le Rouret, Roquefort les Pins, Villeneuve-Loubet		
RD2085bis	Tunnel de Magagnosc - Voie des CP		
RD2098	Contournement Est du Parc Départemental du San-Peyre		
RD2202	Col de la Cayolle, Guillaumes, Gorges de Daluis jusqu'au pont de Gueydan RD4202(04)		
RD2204	Route de Drap à Breil-sur-Roya par Sospel		
RD2204a	Liaison A8 - La Turbie (Route de Laghet)		
RD2204b	Pénétrante du Paillon : La Trinité à la Pointe de Contes		
RD2210	Vence - Châteauneuf de Pré du Lac		
RD2211	RD6085, Briançonnet, Dép. des Alpes de Haute Provence (par le col du Buis)		
RD2211a	Briançonnet, Col St-Raphaël, Puget-Theniers		
RD2562	Département du Var, Peymeinade, Grasse		
RD2563	Route du col de Val Ferrière (RD6085) au département du Var		
RD2564	Grande corniche : de la Turbie à Roquebrune-Cap-Martin		
RD2566	Circuit de l'Escarène à Menton par le col du Turini		
RD2566a	Déviation de la RD2566 par le tunnel de Castillon		
RD6007	Route du littoral du Département du Var à l'Italie		
RD6085	Route Napoléon du Dép.04 à Grasse		
RD6098	Route du bord de Mer du Département du Var à Roquebrune-Cap-Martin		
RD6102	Voie sur berge gorges du var		
RD6107	Pénétrante Vallauris-Antibes - déviation		



## **Annexe B : NOUVELLE HIERARCHISATION DU RESEAU**

**Le réseau de 1<sup>ère</sup> catégorie** : il est constitué des routes représentant l'armature du réseau routier départemental ainsi que par certaines voies urbaines qui ne sont ni des pénétrantes ni des rocales, mais dont le rôle s'avère structurant. Il s'agit de routes à deux voies ou plus, voire à chaussées séparées selon le niveau de trafic supporté et les exigences de sécurité.

**Le réseau de 2<sup>ème</sup> catégorie** : il est constitué par des routes représentant bien le réseau d'aménagement du territoire, dont le rôle est primordial pour le développement de l'économie locale.

**Le réseau de 3<sup>ème</sup> catégorie** : il est constitué de routes représentant le réseau de desserte locale.

*Ces indications sont à nuancer et à adapter selon les contraintes géotechniques, topographiques ou urbaines du site ; en agglomération, par exemple, l'existence de trottoirs ou les besoins de transports publics conduisent souvent à des plateformes routières d'une largeur et d'une organisation différentes.*



### La hiérarchisation du réseau routier départemental - 1er janvier 2014 -

Sources : BD-TOPO IGN 2005 - CORINE Land Cover 2005.



ROUTE	PR DEBUT		PR FIN		CATEGORIE
RD1	18	138	22	650	2
RD1	22	650	43	23	3
RD2	0	0	1	545	3
RD2	1	545	2	385	1
RD2	2	385	3	607	3
RD2	3	607	3	621	2
RD2	3	621	3	848	3
RD2	7	786	8	331	3
RD2	8	331	10	403	2
RD2	23	254	37	145	2
RD2	37	145	39	265	1
RD2	39	265	40	65	3
RD2	40	65	66	52	1
RD2d	0	0	1	270	1
RD3	5	125	19	398	2
RD3	19	398	33	897	3
RD3	33	897	38	934	1
RD4	0	0	1	329	1
RD4	1	329	36	894	2
RD5	0	0	49	400	3
RD6	0	478	1	371	2
RD6	1	371	16	515	2
RD6	16	515	22	170	1
RD7	0	0	17	381	2
RD7d	0	0	0	660	2
RD8	0	0	12	117	3
RD9	0	0	14	185	1
RD10	0	0	24	710	3
RD11	0	0	1	785	3
RD11	2	220	9	815	3

ROUTE	PR DEBUT		PR FIN		CATEGORIE
RD12	0	0	14	258	3
RD13	0	0	15	968	3
RD15	0	0	17	412	2
RD15	18	814	25	317	2
RD16	0	0	10	570	3
RD16	23	700	23	843	3
RD17	13	273	38	800	2
RD21	0	0	24	360	3
RD22	0	0	18	494	3
RD22a	0	0	0	648	1
RD22a	0	648	3	849	3
RD23	0	0	7	420	3
RD24	0	0	6	760	3
RD26	0	0	10	750	3
RD27	8	293	38	435	3
RD28	0	0	41	1204	1
RD28a	0	0	0	160	1
RD29	0	0	14	533	3
RD30	16	254	23	528	2
RD35	0	0	12	382	1
RD35d	0	0	0	905	1
RD35bis	0	0	2	30	1
RD36	4	837	5	343	2
RD36	5	343	7	153	1
RD36	8	75	11	340	2
RD37	3	850	5	980	2
RD38	0	0	2	210	3
RD40	0	0	8	385	3
RD42	0	0	7	902	3
RD43	0	0	7	705	3

ROUTE	PR DEBUT		PR FIN		CATEGORIE
RD44	0	0	0	687	3
RD47	0	0	0	410	3
RD49	0	0	0	154	3
RD50	0	0	5	97	3
RD51	0	0	3	676	2
RD52	0	0	5	836	2
RD53	0	0	22	717	3
RD54	0	0	14	587	3
RD59	15	669	18	1001	3
RD60	0	0	0	950	3
RD61	16	575	20	60	3
RD61a	0	0	0	308	3
RD68	0	0	0	100	3
RD68	0	321	0	422	3
RD68	0	685	12	800	3
RD73	7	57	16	375	3
RD74	0	0	6	640	3
RD75	0	0	9	46	3
RD76	0	0	8	145	3
RD77	0	0	7	330	3
RD78	0	0	16	573	3
RD79	0	0	22	930	2
RD80	0	0	3	200	3
RD80	7	410	13	18	3
RD81	0	0	7	635	3
RD81	7	635	11	542	2
RD82	0	0	0	275	3
RD83	0	0	2	100	3
RD84	0	0	3	920	3
RD85	0	0	0	940	3
RD86	0	0	0	250	3

ROUTE	PR DEBUT		PR FIN		CATEGORIE
RD87	0	0	0	620	3
RD88	0	0	6	925	3
RD90	0	0	3	490	3
RD91	0	0	13	874	2
RD92	0	0	9	186	2
RD93	0	0	6	700	3
RD96	0	0	3	989	3
RD98	0	0	5	520	2
RD98	5	520	7	485	1
RD103	0	0	5	578	1
RD104	0	0	0	460	2
RD105	0	0	4	965	3
RD107	0	0	0	791	3
RD108	0	0	0	560	3
RD109	0	0	6	320	2
RD109a	0	0	0	497	2
RD110	0	0	8	520	3
RD111	0	0	2	745	1
RD112	0	0	2	137	3
RD113	0	0	0	840	3
RD115	0	0	7	905	3
RD116	0	0	3	415	3
RD117	0	0	9	542	3
RD121	0	0	3	156	3
RD122	0	0	0	720	3
RD123	0	0	2	140	3
RD124	0	0	2	790	3
RD126	0	0	2	600	3
RD128	0	0	4	730	3
RD135	0	330	7	355	2

ROUTE	PR DEBUT		PR FIN		CATEGORIE
RD138	0	0	2	209	3
RD139	25	97	25	197	3
RD143	0	0	1	530	3
RD144	0	0	0	725	3
RD152	0	0	0	446	3
RD153	0	0	4	70	3
RD160	0	0	0	178	3
RD174	0	0	6	671	3
RD176	0	0	5	515	3
RD178	0	0	1	630	3
RD181	0	0	1	520	2
RD191	0	0	4	660	3
RD192	0	0	1	765	2
RD193	0	0	3	540	3
RD198	0	0	0	3073	1
RD203	0	0	0	711	3
RD204	0	0	4	270	2
RD205	0	0	0	890	3
RD208	0	0	0	855	3
RD209	0	0	5	679	3
RD215	0	0	4	452	3
RD216	0	0	6	260	3
RD217	0	0	4	230	3
RD221	0	0	1	330	3
RD223	0	0	1	900	3
RD226	0	0	13	698	3
RD228	0	0	2	55	3
RD235	0	0	2	10	2

ROUTE	PR DEBUT		PR FIN		CATEGORIE
RD238	0	0	0	586	3
RD241	0	0	1	182	2
RD254	0	0	0	555	3
RD278	0	0	4	336	3
RD281	0	0	0	800	2
RD301	0	0	0	530	3
RD302	0	0	3	590	3
RD303	0	0	1	355	3
RD304	0	0	2	985	2
RD305	0	0	4	620	2
RD307	0	0	1	1000	2
RD309	0	0	3	508	3
RD316	0	0	13	816	3
RD317	0	0	2	460	3
RD321	0	0	4	482	3
RD326	0	0	1	586	3
RD327	0	0	0	390	3
RD328	0	0	0	375	3
RD335	0	0	1	105	2
RD336	2	846	4	315	1
RD402	0	0	0	689	1
RD404	0	340	3	410	3
RD407	0	0	0	145	3
RD409	0	0	7	200	3
RD413	0	0	0	290	3
RD 415	0	0	0	326	3
RD416	0	0	2	60	3
RD417	0	0	0	899	3
RD427	0	0	8	165	3
RD428	0	0	7	460	3
RD435	0	0	3	790	2

ROUTE	PR DEBUT		PR FIN		CATEGORIE
RD436	0	379	2	88	1
RD501	0	0	0	520	3
RD502	0	0	2	145	3
RD503	0	0	3	555	3
RD504	0	0	7	90	1
RD507	0	0	1	915	3
RD509	0	0	1	530	3
RD513	0	0	0	495	3
RD515	0	0	3	788	3
RD528	0	0	1	332	3
RD528a	0	0	0	255	3
RD528b	0	0	0	590	3
RD535	0	0	1	658	1
RD536	0	0	0	845	2
RD602	0	0	0	834	3
RD604	0	0	2	390	1
RD607	0	0	0	320	3
RD609	0	0	4	374	2
RD613	0	0	2	650	3
RD615	0	0	6	530	3
RD619	0	418	3	127	3
RD635	0	0	0	980	3
RD702	0	0	0	395	3
RD703	0	0	2	660	3
RD704	0	0	3	220	2

ROUTE	PR DEBUT		PR FIN		CATEGORIE
RD709	0	0	0	885	3
RD715	0	0	1	295	3
RD801	0	0	0	317	3
RD802	0	0	10	751	2
RD803	0	0	5	70	2
RD807	0	0	0	1194	3
RD809	0	0	4	755	1
RD815	0	0	8	247	3
RD902	0	0	0	105	3
RD903	0	0	0	180	3
RD909	0	0	4	222	2
RD915	0	0	0	160	3
RD1003	0	0	2	536	1
RD1009	0	0	0	694	1
RD1009	0	3515	0	4104	1
RD2204b	8	695	9	190	1
RD2204b	10	3	13	52	1
RD2209	12	104	15	628	3
RD2566	61	620	70	930	1
RD2566	70	255	70	930	1
RD2566	70	835	71	525	2
RD2566	74	125	74	550	2
RD2566a	0	0	5	745	1
RD6007	0	0	7	780	1
RD6007	16	0	19	880	1
RD6007	23	440	30	947	1

ROUTE	PR DEBUT		PR FIN		CATEGORIE
RD6007	58	347	58	686	1
RD1015	0	0	2	695	3
RD1109	0	0	1	420	1
RD1015	0	0	2	695	3
RD1109	0	0	1	420	1
RD1115	0	0	0	30	3
RD1209	0	0	0	225	1
RD2085	0	0	23	628	1
RD2085bis	0	0	0	647	2
RD2098	0	0	1	282	2
RD2202	0	0	32	464	2
RD2202	32	464	52	752	1
RD2204	6	945	11	295	1
RD2204	11	295	18	948	2
RD2204	18	948	40	295	3
RD2204	40	295	61	320	1
RD2204a	6	533	7	541	3
RD2209a	0	0	0	140	3
RD2210	18	610	35	875	1
RD2211	0	0	27	975	2
RD2211a	0	0	32	598	2
RD2562	0	0	12	25	1
RD2563	0	0	2	510	3
RD2564	15	385	25	620	2

ROUTE	PR DEBUT		PR FIN		CATEGORIE
RD2566	0	0	20	639	2
RD2566	27	202	52	331	2
RD2566	52	331	52	472	1
RD2566	52	472	61	620	3
RD6007	61	864	75	933	1
RD6085	0	0	45	80	1
RD6098	0	0	10	705	1
RD6098	24	100	30	685	1
RD6098	56	21	57	813	1
RD6102	0	25	1	200	1
RD6102	1	496	1	878	1
RD6107	20	824	23	855	1
RD6185	55	0	65	10	1
RD6202	55	639	84	678	1
RD6204	0	0	40	250	1
RD6207	0	0	0	487	1
RD6210	0	0	1	242	1
RD6285	0	290	2	271	1
RD6327	0	0	0	795	1

## Annexe C : ROUTES DEPARTEMENTALES CLASSEES A GRANDE CIRCULATION

**Liste des routes départementales hors métropole, classées à grande circulation par décret n°2010-578 du 31 mai 2010**

ROUTE	DEBUT DE SECTION		FIN DE SECTION		CATEGORIE
	PR début	Commune début	PR fin	Commune fin	Catégorie
RD2	1+573	Villeneuve-Loubet	2+371	Villeneuve-Loubet	1
RD2d	0+000	Villeneuve Loubet	1+270	Villeneuve Loubet	1
RD9	13+545	Grasse	14+185	Grasse	1
RD52	0+000	Roquebrune Cap Martin	4+785	Menton	2
RD53	15+544	La Turbie	16+702	La Turbie	3
RD92	0+696	Mandelieu	1+610	Mandelieu	2
RD153	0+000	La Turbie	4+079	Peille	3
RD192	0+000	Mandelieu	1+765	Mandelieu	2
RD304	0+000	Grasse	2+985	Grasse	2
RD2085	1+150	Grasse	22+810	Villeneuve Loubet	1
RD2562	0+000	Saint Cézaire sur Siagne	12+025	Grasse	1
RD2564	15+390	Limite Turbie/Eze	16+879	La Turbie	
RD6007	0+000	Mandelieu	7+780	Mandelieu	1
RD6007	16+000	Vallauris	19+880	Antibes	1
RD6007	23+440	Antibes	30+947	Villeneuve Loubet	1
RD6007	58+347	La Turbie	58+680	La Turbie	1
RD6007	61+864	La Turbie	75+933	Menton	1
RD6102	0+025	Malaussène	1+200	Malaussène	1
RD6102	1+496	Malaussène	1+878	Malaussène	1
RD6107	20+824	Antibes	23+855	Antibes	1
RD6185	54+985	Grasse	65+015	Mougins	1
RD6202	55+639	Puget Théniers	84+678	Malaussène	1
RD6285	0+000	Le Cannet	2+271	Mougins	1

## Annexe D : POLICE DE LA CIRCULATION SUR RD

POUVOIRS DE POLICE SUR RD EN AGGLOMERATION

	<i>Routes à grande circulation (RGC)</i>	<i>Autres routes</i>
--	--	----------------------

<i>(décret 2010-578 du 31 mai 2010)</i>			
Police de la circulation		Maire après consultation du Préfet (art L2213-1 du CGCT, R411-8 du Code de la route).	Maire (art R411-8)*.
Passage des ponts		Préfet ou Président du Conseil général (art R422-4)*.	Président du Conseil Général (art R422-4)*.
Intersection : priorité – feux	<b>RD/RD</b>	Par arrêté conjoint du Préfet et du Maire (art R411-7)*.	Maire (art R411-7)*.
	<b>RD/VC</b>	Préfet + Maire (art R411-7)*.	Maire (art R411-7)*.
Restriction de vitesse		Maire (art R413-3)* et (R411-4)*, après consultation et avis conforme du Préfet.	Maire et après consultation du Président du conseil général (art 413-3)*.
Limites d'agglomération		Maire	Maire

**POUVOIRS DE POLICE SUR RD HORS AGGLOMERATION**

		<i>Routes à grande circulation (RGC) (décret 2010-578 du 31 mai 2010)</i>	<i>Autres routes</i>
Police de la circulation		Président du conseil général après consultation du Préfet (art L3221-4 du CGCT, et art R411-8 du Code de la route).	Président du conseil général (art R411-8)*.
Passage des ponts		Préfet ou Président du conseil général (art R422-4)*.	Président du conseil général (art R422-4)*.
Intersection : priorité – feux	RD/RD	Arrêté conjoint du Préfet et du Président du conseil général (art R411-7).	Président du Conseil général si aucune des RD n'est classée route à grande circulation (art R411-7)*.
	RD/VC	Préfet +Président du conseil général + Maire (arrêté conjoint) (art R411-7).	Président du conseil général + Maire(arrêté conjoint ) (art R411-7)*.
Restriction de vitesse		Président du conseil général après avis conforme du Préfet (art R 411-8)*.	Président du conseil général (art 413-1)*.

(\*) sans référence = Code de la route

*Attribution des compétences sous réserve des pouvoirs propres du Préfet (autorité de police générale) sur territoire plus large qu'une commune ou en cas de défaillance des autorités compétentes et après mise en demeure (art R411- du Code de la route).*



# Annexe E : BAREME DES REDEVANCES POUR OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DEPARTEMENTAL 2018

## I. PRINCIPES GENERAUX

### a) Rappel législatif :

Code général de la propriété des personnes publiques :

« Art. L. 2122-1 du CGPPP - Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. »

« Art. L. 2122-2 du CGPPP - L'occupation ou l'utilisation du domaine public ne peut être que temporaire. »

« Art. L. 2122-3 du CGPPP - L'autorisation mentionnée à l'article L. 2122-1 présente un caractère précaire et révocable. »

Code de la voirie routière :

« Art. L. 113-2 ... l'occupation du domaine public routier 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. Ces autorisations sont délivrées à titre précaire et révocable. »

« Art. L. 113-3 Sous réserve des prescriptions prévues à l'article L. 122-3, les exploitants de réseaux ..... peuvent occuper le domaine public routier en y installant des ouvrages, dans la mesure où cette occupation n'est pas incompatible avec son affectation à la circulation terrestre. Le gestionnaire du domaine public routier peut, dans l'intérêt de la sécurité routière, faire déplacer les installations et les ouvrages situés sur ce domaine aux frais de l'occupant dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. » Cf. : décret n° 2006-1133 du 8 septembre 2006.

Code des postes et des communications électroniques : art L.47

Lorsque le Conseil départemental est saisi d'une demande de permission de voirie par un opérateur de télécommunication et qu'il constate que le droit de passage de cet opérateur peut être assuré par l'utilisation des installations existantes d'un autre occupant du domaine public, alors le Conseil départemental peut inviter les deux parties à se rapprocher pour convenir des modalités de partage de ces installations.

### b) Principes relatifs aux redevances pour occupation du domaine public routier

Toute autorisation, permission de voirie ou permis de stationnement, délivrée aux occupants par arrêté du Président du Conseil départemental, sera préalablement demandée et fixera la date de début, la durée, le motif et les conditions matérielles de cette occupation.

*Sont concernés :*

- Les permissions de voirie avec emprise au sol.
- Les permis de stationnement sans emprise, délivrés par le Président du Conseil départemental pour les routes départementales hors agglomération.

La redevance due pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public tient compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation (article L. 2125-3 du CGPPP). Le montant de la redevance est arrondi à l'euro le plus proche, conformément à l'article L. 2322-4 du CGPPP.

La redevance due pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public par le bénéficiaire d'une autorisation est payable d'avance et annuellement. Conformément aux dispositions du CGPPP, « en cas de retard dans le paiement des redevances dues pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public ..... les sommes restant dues sont majorées d'intérêts moratoires au taux légal ». Après lettre de rappel non suivie de paiement, le comptable public pourra, à l'expiration d'un délai de 20 jours, engager des poursuites à l'encontre du redevable, les frais de poursuite étant à sa charge.

Conformément à l'article R.116-2 du Code de la voirie routière, en cas d'installation sans autorisation ou d'occupation portant atteinte au domaine public, une amende de 5<sup>ème</sup> classe pourra être dressée, sans toutefois pouvoir excéder le montant prévu à l'article 131-13 du code pénal. De plus les contraventions qui sanctionnent les occupants sans titre d'une dépendance du domaine public, se commettent chaque journée et pourront donner lieu au prononcé d'une amende pour chaque jour où l'occupation est constatée, lorsque cette occupation sans titre compromet l'accès à cette dépendance, son exploitation ou sa sécurité (conformément à l'article L. 2132-27 du CGPPP).

Le bénéficiaire peut, à raison du montant et du mode de détermination de la redevance :

- 1) Être admis à se libérer par le versement d'acomptes.
- 2) Être tenu de se libérer par le versement de la redevance due soit pour toute la durée de l'autorisation si cette durée n'excède pas cinq ans, soit pour une période quinquennale dans le cas contraire (Article L. 2125-4 du CGPPP).

Toute occupation du domaine public entraîne le recouvrement d'une redevance, qui ne vaut pas droit d'occupation.

## **II. FRAIS DE DOSSIER**

Les frais de dossier définis ci-dessous sont appliqués à chaque nouvelle permission de voirie, permis de stationnement :

- Pour une autorisation initiale : **50 €**.
- Pour un renouvellement (en continu, sans discontinuité dans la durée de l'occupation) sans modification du tiers, de la nature, de l'étendue, du lieu ou des conditions techniques : **25 €**.

Il sera perçu au profit du Département, les frais de dossier correspondant à une autorisation initiale, en dehors des cas expressément mentionnés ci-dessus au titre du renouvellement. Les autorisations consenties à titre gratuit, conformément au présent barème sont dispensées de frais de dossier.

## **III. OCCUPATIONS SOUMISES A UN TARIF REGLEMENTAIRE : montants fixés par décret**

### **1. RESEAUX DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION D'ELECTRICITE**

Le barème défini par le décret n° 2002-409 du 26 mars 2002 est appliqué et revalorisé annuellement sans réduction. Le montant de la redevance, due par EDF et Enedis pour l'occupation du domaine public routier départemental des Alpes-Maritimes, est fixé dans la limite du plafond annuel suivant :  $PR = (0,0457 P + 15 245)$  où P représente la somme de la population totale des communes des Alpes-Maritimes résultant du dernier recensement de l'INSEE, soit au 1<sup>er</sup> janvier 2017 :  $P = 1.098.785$  habitants

#### Réévaluation :

*Les plafonds des redevances évoluent au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, proportionnellement à l'évolution de l'index « ingénierie », conformément aux dispositions de l'article R3333-4 du Code général des collectivités territoriales.*

### **2. RESEAUX DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION DE GAZ**

Le calcul de la redevance mentionné au décret n° 2007-606 du 25 avril 2007, est appliqué sans réduction. Au premier janvier de chaque année, le Département applique les taux plafonds des revalorisations annuelles, conformément aux dispositions prévues au décret.

Art. R. 3333-12 du CGCT - « Les redevances dues aux départements pour l'occupation de leur domaine public par les ouvrages de transport et de distribution de gaz, ainsi que par les canalisations particulières de gaz, sont fixées par le conseil départemental dans les conditions prévues aux articles R. 2333-114 et R. 2333-117 ».

Art. R. 2333-114 du CGCT - La redevance due chaque année pour l'occupation du domaine public par les ouvrages de transport et de distribution de gaz, ainsi que par les canalisations particulières de gaz, est fixée dans la limite du plafond suivant :

$$PR = (0,035 \times L) + 100 \text{ €} ;$$

Où **PR** est le plafond de redevance due par l'occupant du domaine ;

**L** représente la longueur des canalisations sur le domaine public exprimée en mètres et 100 € représente un terme fixe.

#### Réévaluation :

*Les plafonds des redevances évoluent au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, conformément aux dispositions de l'article R. 3333-12 du Code général des collectivités territoriales.*

### **3. OCCUPATION PROVISOIRE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DEPARTEMENTAL (DPRD) PAR LES CHANTIERS DE TRAVAUX SUR LES RESEAUX**

#### **3.1 TRANSPORT ET DISTRIBUTION ELECTRICITE**

Art. R. 3333-4-1 du CGCT - La redevance annuelle pour l'occupation provisoire du DPRD par les chantiers de travaux sur des ouvrages du réseau public **de transport d'électricité** est fixée au plafond suivant :

$$PR'T = 0,35 * LT$$

*PR'T redevance due en euros, au titre de l'occupation provisoire du DPRD par les chantiers de travaux, par le gestionnaire du réseau de transport ;*

*LT longueur en mètres, des lignes de transport d'électricité installées et remplacées sur le DPRD et mises en service au cours de l'année précédant celle au titre de laquelle la redevance est due.*

Art. R. 3333-4-2 du CGCT - La redevance annuelle pour l'occupation provisoire, constatée au cours d'une année, du DPRD par les chantiers de travaux sur des ouvrages du réseau public **de distribution d'électricité** est fixée au plafond suivant :  
**PR'D=PRD/10**

*PR'D : plafond de redevance due en euros, au titre de l'occupation provisoire du DPRD par les chantiers de travaux, par le gestionnaire du réseau de distribution ;*

*PRD : plafond de redevance due par le gestionnaire du réseau de distribution au titre de l'article R. 2333-105.*

### **3.2 TRANSPORT ET DISTRIBUTION GAZ**

Art. R. 3333-13 du CGCT - Les redevances dues chaque année à un département pour l'occupation provisoire de son domaine public par les chantiers de travaux sur des ouvrages des réseaux de transport de gaz et des réseaux publics de distribution de gaz, ainsi que sur des canalisations particulières de gaz, sont fixées par le conseil départemental dans les conditions prévues aux articles R. 2333-114-1 et R. 2333-117

Article R. 2333-114-1 du CGCT - La redevance annuelle pour l'occupation provisoire du DPRD par les chantiers de travaux sur des ouvrages **des réseaux de transport de gaz et des réseaux publics de distribution de gaz**, ainsi que sur des canalisations particulières de gaz, est fixée au plafond suivant : **PR'= 0,35\* L**

*PR' : plafond de redevance due en euros, au titre de l'occupation provisoire du DPRD par les chantiers de travaux ;*

*L : longueur en mètres, des canalisations construites ou renouvelées sur le DPRD et mises en gaz au cours de l'année précédant celle au titre de laquelle la redevance est due.*

## **4. RESEAUX DE TELECOMMUNICATION**

Les taux des redevances du décret n° 2005-1676 du 27 décembre 2005, sont appliqués sans réduction. Au premier janvier de chaque année, le Département applique les taux plafonds des revalorisations annuelles, conformément aux dispositions prévues au décret et aux articles R 20-51 et R 20-52 du Code des postes et des communications électroniques (CPCE).

### **a) Pour chaque artère tarif au 1<sup>er</sup> janvier 2017 :**

- par kilomètre linéaire aérien : 50,74 €
- par kilomètre linéaire sous-sol : 38,05 €

### **b) Pour les installations autres que les stations radioélectriques tarif au 1<sup>er</sup> janvier 2017 :**

- emprise par m<sup>2</sup> : 25,37 €

### **c) Pour les installations radioélectriques tarif au 1<sup>er</sup> janvier 2017 :**

- stations radioélectriques avec antenne de plus de 1 m : 210 €
- stations radioélectriques avec pylône de plus de 1 m : 410 €

## **5. EAU ET ASSAINISSEMENT**

Toute canalisation de distribution d'eau et d'assainissement est soumise à l'application des articles R.3333-18 et R.2333-121 à R.2333-123 du CGCT. Sont également soumis à redevance, les autres ouvrages bâtis non linéaires, hormis les regards de réseaux d'assainissement.

Les montants annuels des redevances sont fixés comme suit et sont appliqués sans réduction :

- canalisation (kilomètre linéaire) : 10 €
- ouvrages bâtis non linéaires (hors les regards) par m<sup>2</sup> indivisible d'emprise au sol : 2 €

Les taux sont fixes, sous réserve d'une délibération du Conseil départemental actant une réévaluation.

NB : Le calcul s'applique au linéaire principal de la canalisation mais pas aux branchements.

## **6. ECLAIRAGE PUBLIC**

- redevance annuelle par candélabre : 179 €

## 7. AUTRES RESEAUX

- ouvrages enterrés : 5 € ml/an
- ouvrages aériens : 10 € ml/an

## 8. OCCUPATIONS DES ESPACES PUBLICS ROUTIERS DEPARTEMENTAUX :

Nature de l'occupation	Commune < 3500 hab. 2017 en €	Commune ≥ 3500 hab. 2017 en €	Unité	Durée
<b>Occupations surfaciques à caractère commercial</b>				
Baraques, camion boutique, camion snack, surface bâtie : local fermé à usage commercial (structure pour la vente)	20	25	m <sup>2</sup>	forfait mensuel
Baraques, camion boutique, camion snack, surface bâtie : local fermé à usage commercial (structure pour la vente)	2	3	m <sup>2</sup>	journée
Autre point de vente : étalage, maraîcher, producteur	1	2	m <sup>2</sup>	journée
Autre point de vente : étalage, maraîcher, producteur	5	10	m <sup>2</sup>	forfait mensuel
Terrasse commerciale pour chaises, tables...	2	4	m <sup>2</sup>	mois
Terrasse commerciale pour chaises, tables...	1	1	m <sup>2</sup>	journée
Autre occupation (parking, dépôt de matériel...)	6	12	m <sup>2</sup>	an
Accès : chantier, station service, carrières y compris aire de retournement	3	3	m <sup>2</sup>	an
Clôture	4	4	ml	an
Répéteur pour télérelevé	1	1	unité	an
<b>Échafaudage et palissade</b>				
Échafaudage et palissade jusqu'à 20 m <sup>2</sup> (forfait de 0,01m <sup>2</sup> à 20 m <sup>2</sup> )	30	30	forfait	mois
Échafaudage et palissade au-delà de 20 m <sup>2</sup>	60	60	forfait	mois
<b>Occupation à caractère non commercial</b>				
Clôture	2	2	ml	an
Autre occupation au m <sup>2</sup>	5	7	m <sup>2</sup>	an
<b>Publicité, pré-enseigne et enseigne</b>				
<b>Dispositifs publicitaires</b>				
Dispositifs publicitaires non lumineux, non numériques	80	120	m <sup>2</sup>	an
Dispositifs publicitaires lumineux ou numériques	100	150	m <sup>2</sup>	an
<b>Pré-enseigne non numérique</b>				
Pré-enseigne non numérique dont la somme des superficies ≤ 8m <sup>2</sup>	10	15	m <sup>2</sup>	an
Pré-enseigne non numérique dont la somme des superficies > 8 m <sup>2</sup>	20	25	m <sup>2</sup>	an
<b>Pré-enseigne numérique</b>				
Pré-enseigne numérique dont la somme des superficies ≤ 8m <sup>2</sup>	20	30	m <sup>2</sup>	an
Pré-enseigne numérique dont la somme des superficies > 8m <sup>2</sup>	40	50	m <sup>2</sup>	an
<b>Enseigne</b>				
Enseigne dont la somme des superficies ≤ 7m <sup>2</sup>	50	70	forfait	an
Enseigne dont la somme des superficies > 7m <sup>2</sup>	20	30	m <sup>2</sup>	an
<b>Prestation entretien et exploitation par les services départementaux routiers</b>				
<b>Mise à disposition de personnel (par heure)</b>				
Encadrant	32	32	forfait	heure
Agent	26	26	forfait	heure
Majoration, pour intervention de nuit entre 18h et 6h :	16	16	forfait	heure

Encadrant				
Majoration, pour intervention de nuit entre 18h et 6h : Agent	13	13	forfait	heure
Majoration pour Week-end et jours fériés : Encadrant	10,5	10,5	forfait	heure
Majoration pour Week-end et jours fériés : Agent	8,5	8,5	forfait	heure
<b>Mise à disposition de véhicules et engins par heure (hors carburant)</b>				
Véhicule léger	4	4	forfait	heure
Véhicule utilitaire léger	6,5	6,5	forfait	heure
Fourgon	16,5	16,5	forfait	heure
Camion	21	21	forfait	heure
Flèche lumineuse de rabatement de remorque	12	12	forfait	heure
Tracteur	36	36	forfait	heure
Remorques à panneaux	1	1	forfait	heure
Balayeuse	60	60	forfait	heure
Autre engin spécialisé	70	70	forfait	heure
<b>Mise à disposition de fournitures et équipements</b>				
Fournitures : carburant, absorbant, sel, enrobés (etc.)	prix acquisition			
Équipements: balises, délinéateurs, glissières...	prix acquisition			
Prestations externalisées	prix acquisition			
<b>Tournage de film, publicité, prise de vue et essais automobile entre 7h et 21h par route</b>				
Arrêté de circulation avec coupures de maximum de 10 mn	200	200	forfait	½ journée
Autre cas coupure supérieure à 10 mn (forfait 1/2 journée)	500	500	forfait	½ journée
<b>Tournage de film, publicité, prise de vue et essais automobile entre 21h et 7h par route</b>				
Avec impact sur la circulation (coupures de la circulation)	500	600	forfait	Une nuit

*Commune de plus de 3 500 habitants, base population INSEE. Étant entendu que les demi- journées sont non fractionnables : ½ journée de 7h à 14h et de 14h à 21h ; journée de 7h à 21h et nuit entre 21h à 7h.*

**Nb 1** : occupations d'intérêt général, les occupations suivantes sont exonérées de redevances :

- services de protection et de prévention à but non lucratif, liste non exhaustive : gendarmerie, police, pompier, SAMU, sécurité civile, société nationale de sauvetage en mer ;
- mobilier urbain non publicitaire y compris les panneaux à message variable (réservés à l'information sur les conditions de circulation), les installations intéressant la collecte des ordures (poubelles, containers publics..), ainsi que les stations météorologiques ;
- stèle et mémorial ;
- aménagement paysager mis à la disposition d'une collectivité ou d'un groupement de collectivité, et entretenu à ses frais ;
- terrain non exploitable du fait de ses caractéristiques et entretenu par le bénéficiaire à sa demande et à ses frais ;
- œuvres artistiques et culturelles à but non commercial, bénéficiant librement à tous.

**Nb 2** : le montant de la redevance est calculé comme suit :

$$\text{Redevance} = \{\{\text{nb unités sollicitées (ml, m}^2\text{...)} * (\text{Tarif})\} \times \text{durée}\}$$

Dans le cadre de permission de voirie ou de stationnement concernant une majorité de communes de plus de 3 500 habitants, le tarif qui s'applique est celui pour les communes de plus de 3 500 habitants.

## **9. INSTALLATIONS NON PREVUES AU BAREME**

Pour les installations non prévues dans le présent barème de redevance, la délégation est donnée à la Commission Permanente afin de fixer le taux des redevances.

## **10. REVALORISATIONS ANNUELLES DES TAUX DES REDEVANCES**

Seules les redevances encadrées par la loi font l'objet d'une revalorisation annuelle automatique au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année.

## **11. MISE EN CONCURRENCE DES OCCUPATIONS A CARRACTERE COMMERCIALE**

Pour les occupations à caractères économiques soumises à la mise en concurrence, le barème des redevances est le planché de toutes propositions financières des candidats.

concernant les occupations saisonnières des snacks en bord de mer le long de la RD 6098 sur les communes de Villeneuve-Loubet et Antibes, le nombre d'emplacements n'ayant pas vocation à augmenter une mise en concurrence desdits emplacements doit être mise en œuvre avec :

- une durée minimale d'occupation comprise entre 4 mois et 7 mois maximum entre avril et octobre d'une même année ;
- nature des occupations : camion 12 m<sup>2</sup>, groupe électrogène 2 m<sup>2</sup>, terrasse 30 m<sup>2</sup> et stationnement 30m<sup>2</sup>
- soit un minimum mensuel de 452 euros hors frais de dossier.

### **Communes de plus de 3 500 habitants :**

Antibes	76 981
Beaulieu-sur-Mer	3 775
Beausoleil	13 733
Biot	10 219
Cagnes-sur-Mer	48 264
Cannes	74 673
Cap-d'Ail	4 940
Carros	12 097
Contes	7 488
Drap	4 421
Gattières	4 161
Grasse	51 506
La Colle-sur-Loup	8 077
La Gaude	6 600
La Roquette-sur-Siagne	5 476
La Trinité	10 242
Le Cannet	42 953
Le Rouret	4 112
Levens	4 826
Mandelieu-la-Napoule	22 903
Menton	29 061

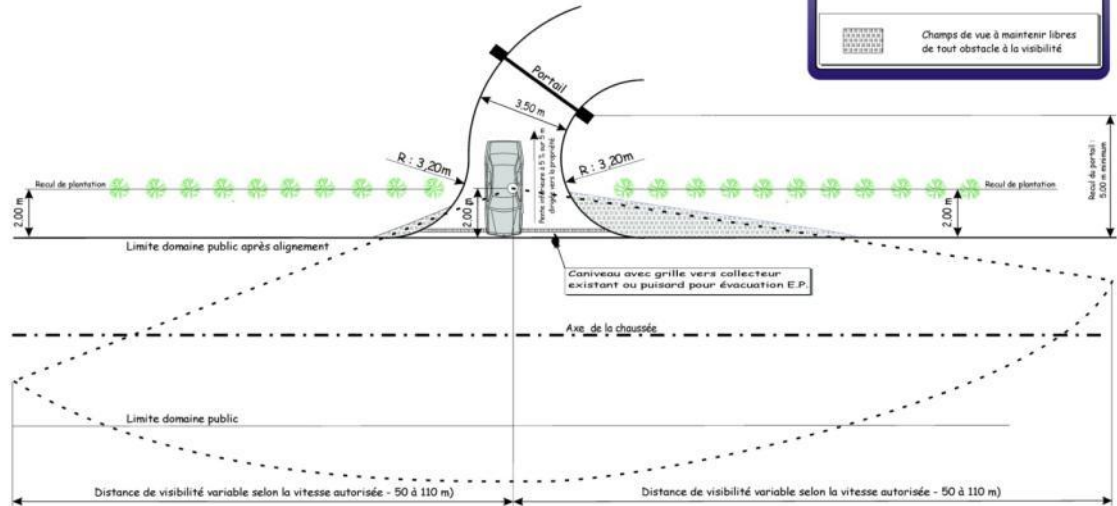
Mouans-Sartoux	9 844
Mougins	18 729
Nice	347 636
Pégomas	7 904
Peymeinade	8 207
Roquebrune-Cap-Martin	13 028
Roquefort-les-Pins	6 766
Saint-André-de-la-Roche	5 504
Saint-Cézaire-sur-Siagne	3 761
Saint-Jeannet	3 883
Saint-Laurent-du-Var	29 270
Saint-Paul-de-Vence	3 548
Saint-Vallier-de-Thiery	3 597
Sospel	3 779
Tourrette-Levens	4 884
Tourrettes-sur-Loup	4 069
Valbonne	13 720
Vallauris	26 495
Vence	18 821
Villefranche-sur-Mer	5 269
Villeneuve-Loubet	14 002

Source : INSEE : populations légales en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017

# Annexe F : SCHÉMAS DE PRINCIPE D'AMÉNAGEMENTS D'ACCÈS SUR ROUTE DÉPARTEMENTALE



**ACCÈS TYPE :  
CAS GENERAL à 45°**

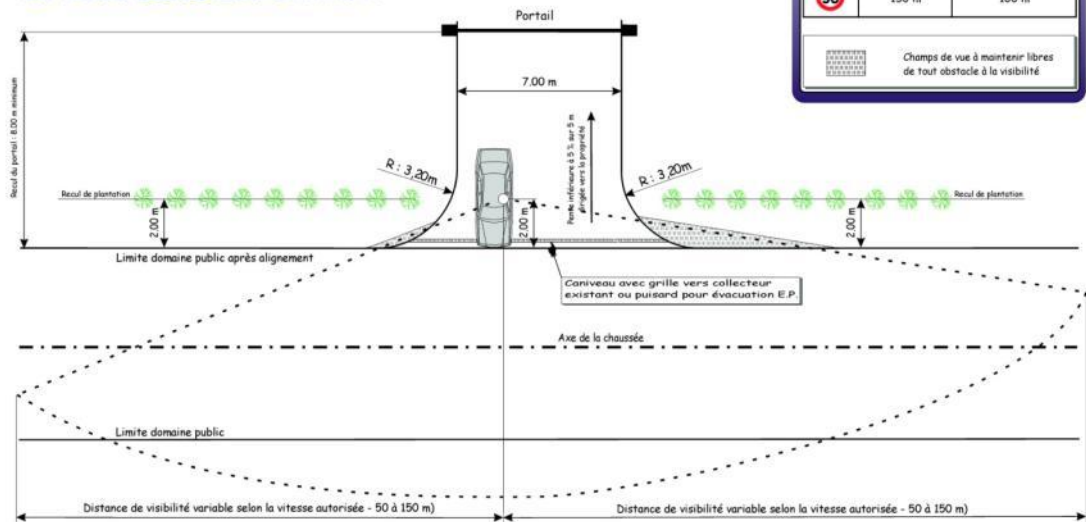


Distances de visibilité		
Vitesse autorisée	Accès Isolé	Zone Urbanisée à Faible Accidentologie
50	80 m	50 m
70	100 m	70 m
90	150 m	100 m

Champs de vue à maintenir libres de tout obstacle à la visibilité



**ACCÈS TYPE :  
LOTISSEMENT  
ou COMPLEXE IMPORTANT**

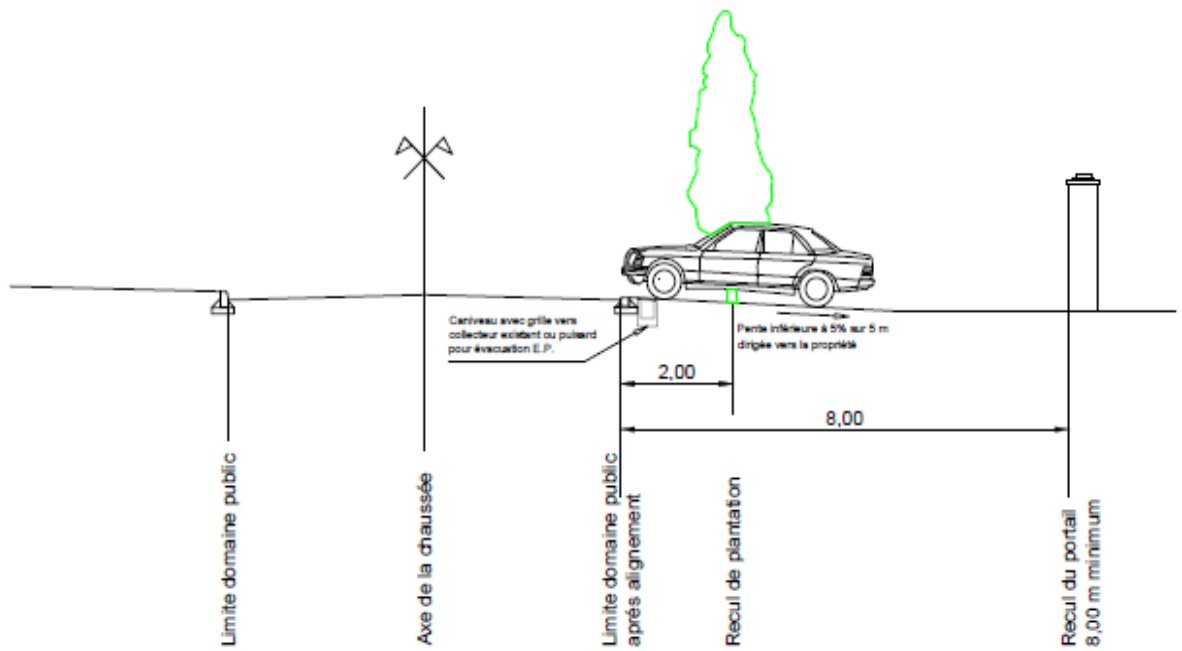


Distances de visibilité		
Vitesse autorisée	Accès Isolé	Zone Urbanisée à Faible Accidentologie
50	80 m	50 m
70	100 m	70 m
90	150 m	100 m

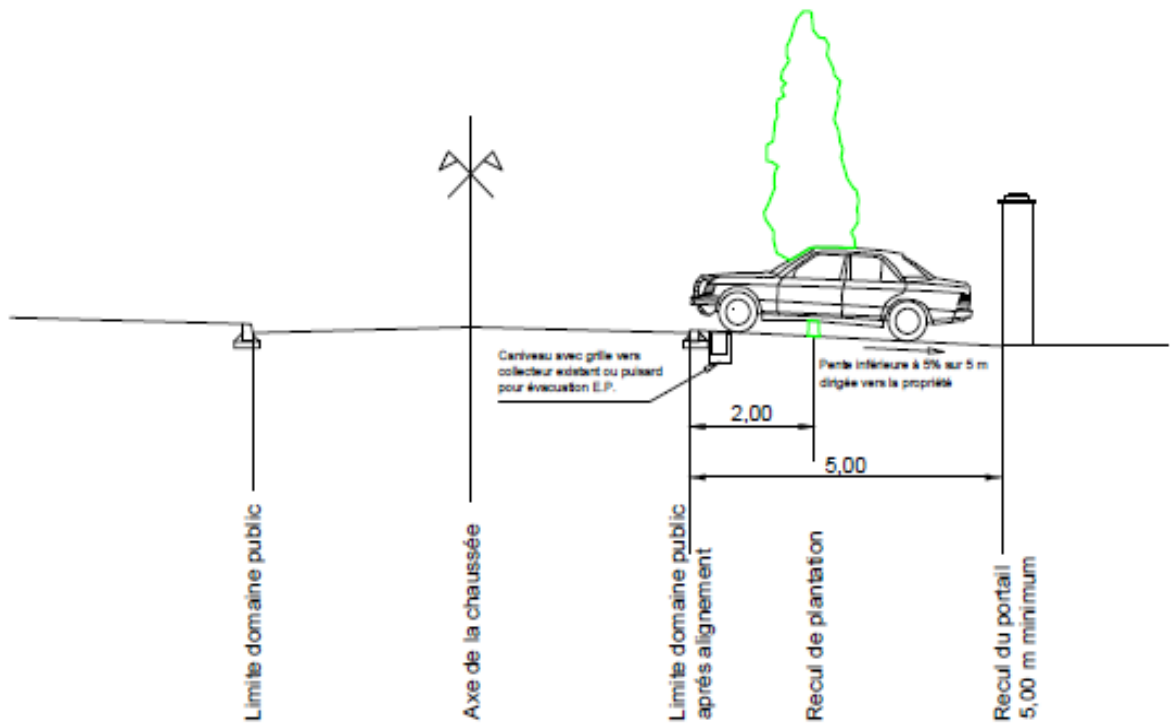
Champs de vue à maintenir libres de tout obstacle à la visibilité

# Coupes accès type

## Complexe important



## Cas général





## Annexe G: REMBLAYAGE DES TRANCHEES

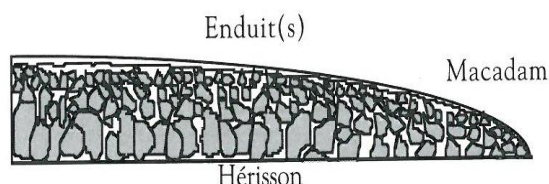
### Le remblayage des tranchées devra être conforme aux normes:

- NF P 98-331 « Chaussées et dépendances - Tranchées: ouverture, remblayage, réfection »
- NF P 98-332 « Chaussées et dépendances – Règles de distance entre les réseaux »
- XP P 98-333 « Tranchées de faibles dimensions ».

Le règlement départemental de voirie fixe les modalités d'exécution des travaux en tranchée, conformément aux normes ci-dessus et aux règles de l'art.

### 1) Rappel des notions de base sur les chaussées

La « chaussée traditionnelle » ou « chaussée ancienne »



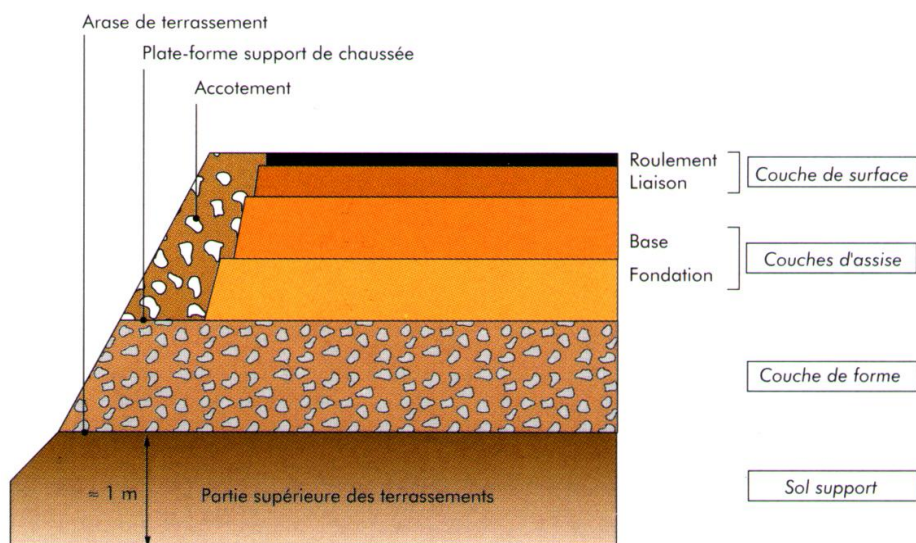
Il s'agit d'une chaussée souple généralement constituée de grave non traitée, ou d'un hérisson (blocs de pierres « calés » avec des éclats) et d'un macadam à l'eau (pierres cubiques bloquées), le revêtement étant constitué d'une succession d'enduits avec éventuellement une couche d'enrobé dessus.

La chaussée ancienne surprend souvent par sa faible épaisseur vis-à-vis du trafic qu'elle supporte. Ceci s'explique par la consolidation du sol support liée à l'augmentation lente du trafic.

Compte tenu du linéaire qu'elles représentent, une grande majorité des tranchées sera réalisée dans ce type de chaussée, particulièrement sensible. En effet, l'ouverture d'une tranchée entraîne une variation du régime hydrique dans le sol support et une décompression des sols adjacents.

#### La chaussée moderne :

Elle est constituée d'une couche de fondation, d'une couche de base (formant l'assise de chaussée) et est surmontée d'une couche de roulement. L'ensemble repose sur une couche de forme (matériau rapporté naturel ou traité) voire, dans certains cas, directement sur un sol naturel si ses caractéristiques le permettent.



## 2) La tranchée et son remblayage

Une tranchée et son remblayage auront toujours la forme du schéma suivant (Fig. 1)

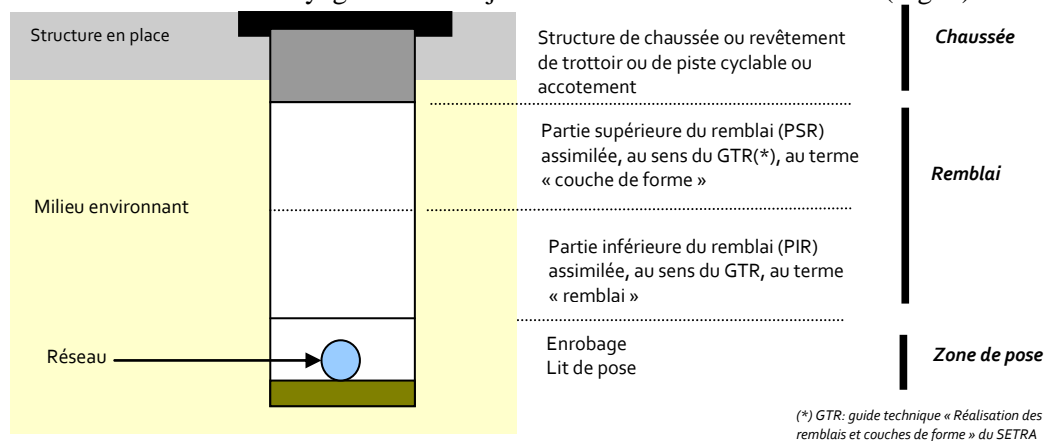


Fig. 1: Schéma type d'une tranchée et de son remblai

Suivant le type de tranchée (profondeur, nature du réseau, ...) ou le type de voie concernée, l'un, l'autre ou plusieurs des composants de ce schéma peuvent disparaître.

Dans le cas de revêtements en enrobés, préalablement à l'ouverture de la fouille et quels que soient les moyens d'extraction des matériaux (pelle ou trancheuse), une découpe doit être réalisée de façon franche et rectiligne par un matériel adapté.

***Dans tous les cas et pour tous les réseaux, le fond de la tranchée est compacté par au moins deux passes d'un compacteur approprié à la géométrie de la fouille et permettant d'assurer la stabilité et la planéité du fond de tranchée.***

Suivant les réseaux, le lit de pose peut être en sable, en petit gravillon (aussi appelé « grain de riz ») ou en béton. Comme pour l'enrobage, le lit de pose doit être réalisé avec un matériau non susceptible d'être entraîné hydrauliquement lorsque ce risque existe. L'enrobage doit être réalisé avec soin; on « poussera » les matériaux sous les flancs du réseau afin de ne pas laisser de cavités. Le « fichage à l'eau »<sup>1</sup> est une opération facilitante mais qui ne suffit pas à elle seule. Elle ne peut être entreprise qu'avec des matériaux propres (c'est à dire présentant un taux de passant à 80 µm < 5%), dans un milieu perméable, et à condition de ne pas entraîner de dommages au milieu environnant.

L'épaisseur de lit de pose sera fonction de l'agressivité du fond de fouille et réduit au minimum lorsque c'est possible. L'épaisseur d'enrobage au dessus de la génératrice supérieure sera limité à 20 cm maximum.

L'enrobage en « grain de riz » implique la mise en œuvre d'un géotextile anticontaminant (Fig.2) ainsi que la mise en place d'exutoires aux différents points bas du tracé pour permettre l'évacuation des eaux drainées par la tranchée.

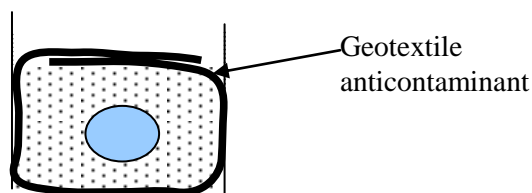


Fig.2 – Cas où le matériau d'enrobage est en « grain de riz »

Le passage des compacteurs doit être réalisé à une distance raisonnable du réseau, distance qui est fonction de la nature de l'engin de compactage (à titre indicatif et sous toutes réserves, les distances suivantes doivent être respectées: 25 cm pour les petits engins; 40 cm pour les engins les plus performants; 55 cm pour les pilonneuses qu'il est préférable d'éviter pour ce travail).

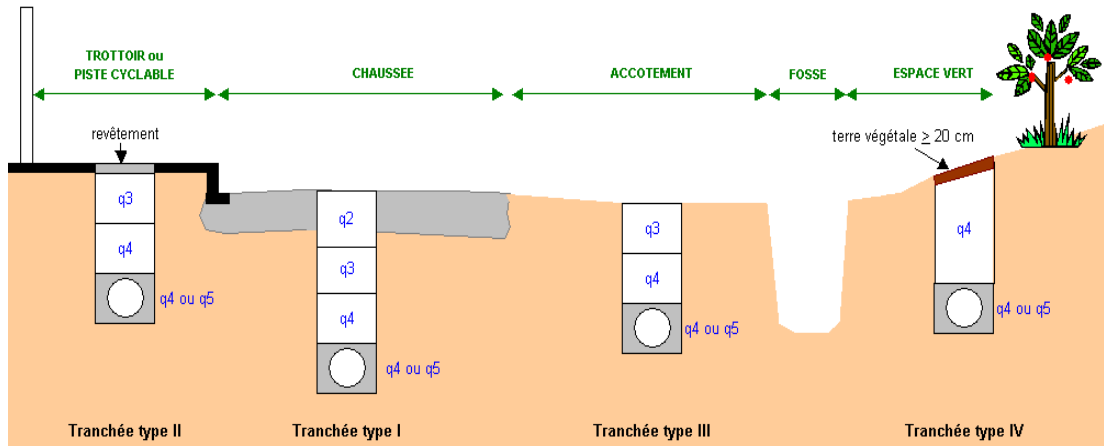
Les modalités d'étaie et de blindage des fouilles ainsi que de mise en œuvre des grillages avertisseurs seront conformes à la réglementation en vigueur.

<sup>1</sup> le "fichage à l'eau" consiste à déverser une grande quantité d'eau afin que l'agencement des grains de sable s'optimise de façon naturelle.

### 3) La classification des tranchées

La classification est établie suivant la position de la tranchée dans l'assiette de la route et conduit à une qualité de compactage adaptée à chaque type.

Fig.3 – Différents types de tranchées



La qualité du remblayage dépend de celle des matériaux de remblai mis en œuvre et de leur compactage.

Elle se traduit par des objectifs de densification ( $q_i$ ) des matériaux tels qu'ils sont définis dans les normes NF P 98-115 et NF P 98-331. On distingue, par ordre d'exigence croissante, cinq objectifs de densification, qui sont atteints lorsque les deux critères (masse volumique moyenne  $p_{dm}$  et masse volumique en fond de couche  $p_{dfc}$ ) sont satisfaits:

Objectifs de densification	q5	q4	q3	q2	q1
Critères	$P_{dm} \geq 90 \% \text{ pd OPN}$ $P_{dfc} \geq 87 \% \text{ pd OPN}$	$P_{dm} \geq 95 \% \text{ pd OPN}$ $P_{dfc} \geq 92 \% \text{ pd OPN}$	$P_{dm} \geq 98,5 \% \text{ pd OPN}$ $P_{dfc} \geq 96 \% \text{ pd OPN}$	$P_{dm} \geq 97 \% \text{ pd OPM}$ $P_{dfc} \geq 95 \% \text{ pd OPM}$	$P_{dm} \geq 100 \% \text{ pd OPM}$ $P_{dfc} \geq 98 \% \text{ pd OPM}$

Tab.1 – Définition des différents objectifs de densification (OPN: Optimum Proctor Normal - OPM: Optimum Proctor Modifié)

**Notes:**

- L'objectif de densification q1 n'apparaît pas dans les coupes de la Fig.3 car il n'est pas accessible aux petits matériels de compactage.
- Le domaine d'emploi de l'objectif q5 est limité aux zones d'enrobage des tranchées profondes (dont la hauteur de recouvrement est supérieure ou égale à 1,30m), en cas d'encombrement des réseaux ou de difficultés d'exécution particulières et ce, lorsque l'objectif q4 n'est pas demandé.
- Le respect de ces objectifs se vérifie essentiellement, dans le cadre des tranchées, par un essai pénétrométrique.

### 4) Remblayage des tranchées sous chaussées (type I)

Quatre fiches de synthèse, reprenant les coupes types de tranchées sous chaussées, sont présentées en annexe.

#### 4.1 Les classes de trafic

En France, les chaussées sont dimensionnées uniquement vis à vis du trafic poids lourd (PL).

Note: le passage d'un essieu de 13 t équivaut à 400 000 passages d'un essieu de 1 t (le trafic VL est donc totalement négligeable)

Les classes de trafic (exceptionnel, fort, moyen et faible) sont définies ci-dessous par le nombre de PL dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 35 kN (PTAC > 35 kN ou 3,5 t) par jour et par sens de circulation conformément à la norme NF P 98-082.

Par ailleurs, selon le site, chaque PL ne représente pas la même agressivité vis-à-vis de la chaussée. Le tableau ci-dessous présente les types de trafic à considérer; ces trafics intègrent l'agressivité des PL en fonction du site.

Tab.2 – Les différents types de trafic

Classes de trafic	T5		T4		T3		T2		T1		T0		TS		TEX
					T3-	T3+	T2-	T2+	T1-	T1+	T0-	T0+	TS-	TS+	
MJA	0	25	50	85	150	200	300	500	750	1200	2000	3000	5000		
Trafic urbain ou périurbain	Faible		Moyen				Fort				Exceptionnel				
Trafic interurbain ou traversées d'agglomérations	Faible		Moyen		Fort				Exceptionnel						
Zones industrielles, portuaires, gares routières	Faible		Moyen		Fort				Exceptionnel						

Notes:

- La majorité des RD entre dans le cadre du « Trafic interurbain ou traversées d'agglomérations ».
- En milieu urbain, les chaussées des voies affectées (type voie bus) très agressées notamment par un trafic canalisé, entrent dans la catégorie « Zones industrielles, portuaires, gares routières ».

## 4.2 Les matériaux de remblayage

### 4.2.1 Les matériaux dits « naturels »

On distingue deux types de matériaux granulaires naturels:

- Les « matériaux non traités » communément appelés « tout-venant »:

Il s'agit de matériaux provenant d'un ou plusieurs chantiers de terrassements, qui peuvent éventuellement avoir subi une élaboration (concassage, scalpage, criblage).

Ces matériaux sont classés conformément à la norme NF P 11-300 et, en fonction de leur classement, peuvent être utilisables en remblayage de la partie inférieure (PIR) et / ou de la partie supérieure du remblai (PSR).

- Les « graves naturelles non traitées (GNT) »:

Les GNT sont réalisées uniquement à partir de Granulats, c'est à dire des matériaux élaborés en carrière qui répondent aux spécifications de la norme NF P 18-545.

Les GNT (usuellement de granulométries 0/20 mm ou 0/31,5 mm) sont utilisées en assise de chaussées, (pour les chaussées à faible trafic) et répondent à la norme NF EN 13 285. Leur mise en œuvre en remblai de tranchée est possible si cette solution est économiquement intéressante.

### **Critères d'acceptabilité des matériaux naturels :**

- En assise de chaussée (q2), l'utilisation d'une GNT (au sens de la norme NF EN 13 285) est réservée à des chaussées supportant un trafic faible. (Pour des trafics plus élevés, on utilisera des matériaux bitumineux).

La GNT devra répondre aux spécifications minimales ci-dessous :

<b>GNT 0/31,5 (GNT 2 selon la norme NF EN 13 285) GNT 0/20 (GNT 3 selon la norme NF EN 13 285)</b>		
Résistance à la fragmentation:	LA <sub>30</sub>	NF EN 1097-2
Résistance à l'usure :	MDE <sub>25</sub>	NF EN 1097-1
Teneur en fines:	UF <sub>9</sub> - LF <sub>4</sub>	NF EN 933-1
Qualité des fines:	SE <sub>50</sub> ou MB <sub>2,5</sub> (ou MB <sub>0,D</sub> ≤ 0,8 )	NF EN 933-8 ou 933-9
Résistance au gel / dégel (uniquement pour RD en montagne)	WA <sub>24</sub> ≤ 1	NF EN 1097-6 – Art 8

Tab.3 – Spécifications des GNT

- En partie supérieure (PSR / q3) et inférieure du remblai (PIR / q4), le matériau de remblai pourra être un « matériau non traité » à condition qu'il réponde aux spécifications du guide technique « Remblayage des tranchées » du LCPC.

**Pour mémoire :** les matériaux classés **D2, B3** sont acceptables en PIR et PSR.

Pour les autres classes de matériaux ; se reporter au guide « Remblayage des tranchées » de 1994 du LPC

Notes:

- En cas de mise en œuvre d'un unique matériau pour toute la zone « remblai » (PIR et PSR), celui-ci devra répondre aux spécifications de la PSR.
- La PIR doit avoir une épaisseur au moins égale à 15 cm, sinon elle est assimilée à la PSR.
- La mise en œuvre d'une GNT en remblai (PIR et PSR) est possible si cette solution est économiquement intéressante.

### **Critères de refus des matériaux naturels:**

- le réemploi, en remblai et en l'état, des déblais extraits est interdit, sauf étude spécifique.
- les matériaux, dont le classement géotechnique ne répond pas aux spécifications du guide « Remblayage des tranchées » du LCPC sont interdits.

### 4.2.2 Les matériaux granulaires recyclés

Les matériaux granulaires recyclés (aussi appelés « grave recyclées ») sont issus de chantiers de démolition du BTP (déconstruction routière, démolition de bâtiments, d'ouvrages de génie civil ...).

A l'issue d'un processus d'élaboration spécifique et en fonction de leurs caractéristiques, ils peuvent se substituer aux matériaux naturels et donc être considérés comme des matériaux de terrassements voire comme des granulats pour chaussées (GNTR notamment).

Pour être acceptables en remblayage de tranchées, ces graves recyclées devront répondre à deux critères:

- Critère mécanique et géotechnique: elles devront répondre aux mêmes critères d'acceptabilité que les matériaux naturels mentionnés dans le paragraphe 4.2.1.
- Critère environnemental: elles ne doivent pas engendrer de pollution ou de désordres dans le milieu environnant. Le producteur doit effectuer un tri des matériaux entrants afin d'éliminer les éléments indésirables (bois, plâtre, isolant ...) et être en mesure d'apporter la preuve de ses contrôles qualité environnementaux.

En particulier, les sulfates (provenant du plâtre ou du gypse naturel) sont particulièrement préjudiciables (risques de gonflements et formation d'ettringite à proximité des ouvrages en béton). Le test de solubilité dans l'eau (NF EN 1744-1) permet de déterminer la teneur en sulfates. En fonction de l'usage, des critères d'acceptabilité de ces teneurs ont été fixés.

Le fabricant du réseau peut être amené à resserrer les spécifications sur les critères environnementaux. L'entrepreneur devra s'en être assuré avant le début du chantier.

#### Critères d'acceptabilité d'une grave recyclée:

- **Critère mécanique et géotechnique:** les critères d'acceptabilité des matériaux naturels s'appliquent (cf. paragraphe 4.2.1).
- **Critère environnemental:** le matériau de remblai recyclé devra vérifier, **a minima**, les critères suivants:

Sulfates solubles dans l'eau	SS <sub>0,7</sub> (ou SSb)	NF EN 1744-1
Identification des origines des matériaux	Rcug <sub>70</sub> ; X <sub>1</sub> ; FL <sub>5</sub>	NF EN 933-11
Pourcentage d'agrégats d'enrobés	< 30 %	

*Tab. 4 – Spécifications des graves recyclées*

*Note:* En cas de doute sur la nature et la qualité environnementale des déchets dont est issue la grave recyclée, il est possible de se référer au guide « Acceptabilité de matériaux alternatifs en technique routière » de SETRA de mars 2011 et de ses guides d'application qui sont à paraître.

#### Critères de refus d'une grave recyclée:

La mise en œuvre d'une grave recyclée est interdite:

- en zone inondable ou à proximité d'une nappe phréatique,
- en remblai contigu à un ouvrage en béton,
- en remblai sur une canalisation en béton.

#### 4.2.3 Les mâchefers d'incinération des ordures ménagères (MIOM)

L'utilisation de grave de mâchefers est rendue possible par l'arrêté du ministère de l'écologie du 18 novembre 2011, qui en précise les conditions d'emploi.

Pour pouvoir être mise en œuvre en remblayage de tranchées, ces graves devront faire l'objet d'une caractérisation et d'une étude spécifiques et être approuvées par le gestionnaire de voirie.

#### 4.2.4 Les matériaux auto-compactants (MAC)

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 doivent être réexcavables (manuellement, sans utiliser de moyen mécanique lourd) à long terme. Il n'existe pas de définition normative de ces matériaux.

Le guide technique « Les tranchées de faibles dimensions » du CERTU de novembre 2009 et la Note d'Information du SETRA de juin 2007 font un état des connaissances en la matière.

#### On distingue différents types de provenances:

- ceux provenant de centrales à béton: ils sont soit « essorables » (leur capacité portante s'obtient par évacuation d'une forte partie de leur eau dans le terrain encaissant et le durcissement du liant), soit « non essorables » (leur capacité portante s'obtient par la prise et le durcissement du liant; la fluidité est obtenue par l'utilisation d'adjuvants).
- ceux provenant d'une centrale mobile et dont le squelette granulaire provient de matériaux de terrassement (généralement les déblais extraits de la tranchée), ils sont appelés « matériau ou grave autocompactant(e) recyclé(e) ».

L'utilisation des MAC est principalement dédiée à des zones dont le remblayage est rendu délicat:

- par la morphologie: étroitesse; difficulté de mise en place et de compactage des matériaux (croisements de réseaux, affouillements du terrain encaissant ...),
- par la proximité d'ouvrages sensibles aux vibrations créées par le compactage.

Dans le cas de remblayage en MAC, la réouverture à la circulation nécessite de s'assurer du durcissement des matériaux, pour éviter les déformations, et de sa prise hydraulique avant la mise en œuvre d'enrobé au-dessus. Cette durée dépend fortement des conditions du chantier, en particulier de la température et de l'hygrométrie.

*Note:* En aucun cas, on ne peut ouvrir immédiatement à la circulation.

Le tableau ci-dessous fixe les caractéristiques requises:

### Critères d'acceptabilité des matériaux autocompactants:

	<i>Objectif</i>	<i>Essais</i>	<i>Caractéristiques requises</i>	<i>Appellation dans les tableaux 7 et 8</i>
<b>Chaussée ancienne à faible trafic</b>	Réexcavabilité	Résistance à la compression (Rc) à 28 jours	$0,7 \text{ MPa} \leq Rc_{28j} \leq 2 \text{ MPa}$	MAC 1
	Restitution au trafic	Pénétromètre dynamique ou Panda	$R_p \geq 2 \text{ MPa}$	
<b>Chaussée moderne à trafic faible, moyen ou fort</b>	Réexcavabilité	Résistance à la compression (Rc) à 28 jours	$1,5 \text{ MPa} \leq Rc_{28j} \leq 4 \text{ MPa}$	MAC 2
	Restitution au trafic	Pénétromètre dynamique ou Panda	$R_p \geq 8 \text{ MPa}$	

*Tab. 5 – Spécifications des MAC*

*Note:* Dans le cas de matériaux autocompactants, il n'est pas exigé d'objectif de densification. On notera que l'utilisation de pénétromètres dans le tableau ci-dessus concerne uniquement l'appréciation du durcissement du matériau en vue de la restitution de la tranchée au trafic, et en aucun cas un contrôle de compactage.

### Critères de refus des matériaux autocompactants

La mise en œuvre par temps de pluie ou par température inférieure à 5 °C est interdite.

Les MAC ne répondant pas à des critères normatifs, leur mise en œuvre ne doit être acceptée que s'ils satisfont aux critères ci-dessus.

Dans le cas de chaussées anciennes (définition donnée au paragraphe 1) à faible trafic, le remblayage en MAC, pourra se faire dans la partie remblai (PSR et PIR) ainsi qu'en assise de chaussée (soit à – 6 cm du niveau final de la chaussée).

Dans le cas de chaussées modernes, bitumineuses épaisses, à moyen ou fort trafic, le remblayage en MAC concernera, uniquement la partie remblai (PSR et PIR). L'assise de chaussée sera composée d'enrobé bitumineux.

#### 4.3 Le compactage des matériaux

Contrairement aux matériaux auto-compactants (MAC), la qualité du compactage est prépondérante pour les matériaux granulaires (naturels ou recyclés) et les matériaux bitumineux.

En fonction, de l'identification géotechnique du matériau, de la classe du matériel de compactage retenu et de l'objectif de densification à atteindre, il est possible de définir une méthodologie de compactage (épaisseur des couches, nombre de passes ...). Les tableaux de compactage donnés dans le guide « Remblayage des tranchées » du LCPC traitent l'ensemble des cas.

Dans le cas des GNT, le contrôle de compactage de ces matériaux se fait en les classant selon les difficultés de compactage (DC1 à DC3) induites par l'angularité des grains.

*Note:* Dans le département, les GNT sont généralement entièrement concassés, elles sont donc classées en DC3.

**Exemple 1:** si le matériau de remblai est un tout-venant classé en B3, compacté avec une plaque vibrante de type PQ4, le tableau ci-dessous préconise de le mettre en œuvre par couche d'épaisseur (e) = 30 cm et compacté avec n = 8 passes pour atteindre l'objectif q3 (en partie supérieure de remblai).

**Exemple 2:** si la tranchée est remblayée en GNT (y compris dans la partie supérieure du remblai), compactée avec une plaque vibrante de type PQ4, le tableau ci-dessous préconise de la mettre en œuvre par couche d'épaisseur (e) = 20 cm et compacté avec n = 8 passes pour atteindre l'objectif q3 (en partie supérieure de remblai).

**Tableau 6.2 - Modalités de compactage en partie supérieure de remblai**

**Objectif de densification q3**

Nature(*)	Etat	Para.	PV1	PV2	PV3	PV4	PQ1	PQ2	PQ3	PQ4	PN0	PN1	PN2	PN3	PP1	PP2	Commentaire
B1[B3] C1BI C1B3-D1 D2:D3 F31		e Q/L n V		15 20 10 1.3	20 30 9 1.3	25 45 8 1.5		15 15 10 1.0	20 25 8 1.0	30 40 8 1.0		20 30 6 0.9	25 40 6 0.9	30 45 6 0.9		25 15 6 0.4	Mat. non argileux non très anguleux et assimilés (**)
[DC3] GNT		e Q/L n V		15 20 10 1.3	15 30 8 1.5		15 15 10 1.0	20 25 8 1.0				15 15 10 0.9	20 20 10 0.9	20 25 7 0.9			

Tab. 6 – Exemple de tableau de compactage

#### 4.4 La réfection de la chaussée

##### 4.4.1 Le dimensionnement

L'objectif poursuivi est de reconstituer, au droit de la tranchée, une chaussée dont le comportement (rôle, matériaux, qualité) est aussi proche que possible de celui de la chaussée qui a été démolie.

L'impossibilité d'atteindre un objectif de densification q1 avec les petits matériels utilisés dans le cadre des travaux de tranchées, nécessite de **majorer l'épaisseur de réfection des produits bitumineux de 10 %** par rapport à l'épaisseur de la structure de chaussée existante.

*Note: Les épaisseurs de mise en œuvre, de chaque produit bitumineux, devront toutefois être respectées.*

Dans le cas d'une chaussée ancienne, le type de matériaux et la structure à envisager sont fonction du trafic et non pas fonction de l'épaisseur existante (la structure et le sol support ayant été consolidés au fil des années par le trafic).

Dans le département, la majorité des chaussées, quelles soient anciennes ou récentes, sont des chaussées souples à base de matériaux bitumineux. Pour les chaussées récentes, composées d'enrobés à modules élevés (EME) (cas d'un trafic moyen ou fort) ou de Graves Emulsion (GE) (cas de trafic faible), ces matériaux ne pourront pas être remplacés à l'identique (problème de maniabilité et de compactage pour les EME, de disponibilité pour les GE). Par conséquent, les EME seront généralement remplacés par une Grave Bitume classe 3 (GB3); les GE seront remplacées par une Grave Bitume classe 2 (GB2).

*Note:*

Certains cas spécifiques pourront être étudiés (notamment le cas de tranchées particulièrement larges, où l'application de l'EME est possible avec un mini-finisser).

Lorsque la tranchée se situe à une distance (d) inférieure ou égale à 30 cm du bord de chaussée ou d'un joint existant ou d'une dégradation superficielle (fissure longitudinale...), la réfection définitive (couche de roulement) sera réalisée au minimum sur une largeur égale à « largeur tranchée + d + 20 cm ».

Lorsque la largeur de tranchée est supérieure ou égale à la moitié de la largeur de la voie, la réfection définitive (couche de roulement) sera réalisée sur la totalité de la voie.

Un poste d'application mécanique sera utilisé impérativement, pour la réfection de la couche de roulement en enrobé, pour toute largeur de mise en œuvre supérieure ou égale à 1 m (un mètre), et pour un linéaire supérieur ou égal à 20m.

##### 4.4.2 L'imperméabilisation

Quelle que soit la nature de la couche de roulement en place, le tapis existant sera raboté sur environ 10 cm de part et d'autre des lèvres de la tranchée. Une couche d'accrochage, en émulsion de bitume, sera mise en œuvre

sur toute la largeur et surlargeur de la tranchée ainsi que sur les lèvres de la partie fraisée. Cette couche d'accrochage assurera le collage de la nouvelle couche de roulement et l'imperméabilisation de la tranchée.

En cas de couche de roulement en enduits superficiels, la mise en œuvre d'un enduit bicouche (en respectant une surlargeur de 20 cm de part et d'autre de la tranchée) permettra d'homogénéiser l'état de surface de la chaussée.

Notes:

- Il est nécessaire d'éliminer toutes souillures liées au fraisage, avant de mettre en œuvre la couche d'accrochage (balayage obligatoire).
- La mise en œuvre des enduits est préconisée à une période favorable (printemps et été).

#### 4.4.3 Les structures de chaussées types

##### 4.4.3.1 La réfection provisoire

Le remblayage de la tranchée se faisant généralement par tronçons, il est nécessaire de prévoir une réfection provisoire de la chaussée pour la remise en circulation. Cette réfection provisoire pourra être en enrobé à froid.

Lorsque l'assise de chaussée est en Grave Bitume(GB), celle-ci peut, provisoirement, servir de couche de roulement (il est alors nécessaire de la prévoir jusqu'au niveau de la chaussée finie).

Il convient de signaler que les caractéristiques d'adhérence des granulats des GB ne permettent pas d'autoriser leur mise en œuvre en couche de roulement. Par conséquent, pendant la phase provisoire où l'utilisateur serait amené à circuler dessus, une signalisation adaptée devra être mise en œuvre.

En fin de chantier, un rabotage, sur l'ensemble du linéaire, en respectant une surlargeur de 10 cm de part et d'autre de la tranchée, permettra de mettre en œuvre la couche de roulement définitive.

##### 4.4.3.2 Les structures de chaussées types et la réfection définitive

		Chaussée ancienne			
		Trafic faible			
		Tranchée traditionnelle		Tranchée faible dimension	
Chaussée	Assise	Roulement	6 cm BBSG		6 cm BBSG
		Base	GNT 0/20 sur 30 cm Compactage qualité <b>q2</b>	MAC 1	MAC 1
		Fondation		MAC 1	MAC 1
Remblai	Partie supérieure (PSR)	Matériau non traité accepté en PSR Epaisseur: 30 cm Compactage qualité <b>q3</b>	MAC 1	MAC 1	
	Partie inférieure (PIR)	Matériau non traité accepté en PIR Compactage qualité <b>q4</b> existe si tranchée > 1,00 m	MAC 1	MAC 1	

Tab.7 – Structure type pour une chaussée ancienne



		Chaussée moderne									
		Trafic faible			Trafic moyen			Trafic fort			
		Tranchée traditionnelle		Tranchée faible dimension	Tranchée traditionnelle		Tranchée faible dimension	Tranchée traditionnelle		Tranchée faible dimension	
chaussée	Roulement	6 cm BBSG (*)		6 cm BBSG	6 cm BBSG		6 cm BBSG	8 cm BBSG		8 cm BBSG	
	Assise	Base	GB 3 (**) sur 9 cm	GB 3 sur 9 cm	GB 3 sur 9 cm	GB 2 sur 8 cm	GB 2 sur 8 cm	GB 2 sur 8 cm	GB 2 sur 12 cm	GB 2 sur 12 cm	GB 2 sur 12 cm
		Fondation	GNT 0/20 sur 35 cm Compactage qualité <b>q2</b>	MAC 1 ou MAC 2	MAC 1 ou MAC 2	GB 2 sur 9 cm	GB 2 sur 9 cm	GB 2 sur 9 cm	GB 2 sur 11 cm	GB 2 sur 11 cm	GB 2 sur 11 cm
Remblai	Partie supérieure (PSR)	Matériau non traité accepté en PSR  Epaisseur: 30 cm  Compactage qualité <b>q3</b>	MAC 1 ou MAC 2	MAC 1 ou MAC 2	Matériau non traité accepté en PSR  Epaisseur: 45 cm  Compactage qualité <b>q3</b>	MAC 2	MAC 2	Matériau non traité accepté en PSR  Epaisseur: 60 cm  Compactage qualité <b>q3</b>	MAC 2	MAC 2	
	Partie inférieure (PIR)	Matériau non traité accepté en PIR  Compactage qualité <b>q4</b> existe si tranchée > 1,00 m	MAC 1 ou MAC 2	MAC 1 ou MAC 2	Matériau non traité accepté en PIR  Compactage qualité <b>q4</b> existe si tranchée > 1,20 m	MAC 2	MAC 2	Matériau non traité accepté en PIR  Compactage qualité <b>q4</b> existe si tranchée > 1,50 m	MAC 2	MAC 2	

Tab. 8 – Structure type pour une chaussée moderne

Notes: (\*) **BBSG**: Béton Bitumineux Semi Grenu 0/10 mm, de classe 2 | dont les appellations européennes et les caractéristiques sont reprises dans le Tab.10 - § 8.3.2.1  
(\*\*) **GB2** ou **GB3**: Grave Bitume 0/14 mm, de classe 2 ou 3

**MAC 1** ou **2**: Matériau Auto Compactant dont les caractéristiques sont précisées dans le Tab.5 - § 4.2.4

**Les coupes types sont jointes en annexe H.**

**Cas d'un trafic exceptionnel**

Dans le cas où la chaussée supporte un trafic exceptionnel, il est nécessaire de prévoir une étude spécifique de dimensionnement de la chaussée.

La partie supérieure du remblai (PSR) aura une épaisseur minimum de 60 cm.

La partie inférieure du remblai (PIR) existera si la tranchée fait plus de 1,50 m de profondeur.

**4.5 Cas particuliers**

**4.5.1 Les tranchées de faibles dimensions**

La norme XP P 98-333 traite des tranchées de faibles dimensions en distinguant deux catégories:

- **les micro-tranchées**: dont la largeur est comprise entre 5 et 15 cm (borne supérieure comprise), pour une hauteur de recouvrement comprise entre 30 et 80 cm.
- **les mini-tranchées**: dont la largeur est comprise entre 15 et 30 cm (borne supérieure comprise), pour une hauteur de recouvrement comprise entre 30 et 80 cm.

Dans les micro-tranchées ne sont admis que les MAC non essorables, sauf en espaces verts où ne sont admis que les matériaux extraits directement de la tranchée.

Dans les mini-tranchées, situées sous chaussées, trottoirs ou accotements, le remblaiement en MAC est préconisé. Toutefois, les matériaux traditionnels peuvent être admis à condition que l'entreprise apporte la preuve, lors d'une planche d'essai en début de chantier, que les matériaux et moyens de remblaiement mis en œuvre permettent de répondre aux objectifs de compactage repris dans les tableaux joints en annexe.

En cas d'utilisation de tranchées de faibles dimensions, le propriétaire du réseau reste seul responsable des conséquences, sur son ouvrage, de l'enfouissement à une profondeur réduite.

Les gênes ou préjudices éventuels causés aux tiers du fait de l'enfouissement à faible profondeur relèvent de l'opérateur et non du gestionnaire de voirie.

#### 4.5.2 Cas des tranchées multi-réseaux

Le passage en tranchée unique, de plusieurs réseaux présente de nombreux avantages (économies financières, réduction de la gêne aux usagers ...), cependant, en augmentant les largeurs traditionnelles de tranchée, le risque de désordres induit par la tranchée sur la chaussée, augmente.

##### Quelques précautions s'imposent :

- préférer les banquettes de part et d'autre de la tranchée principale plutôt que les terrassements en grande largeur;
- limiter, au maximum, les épaisseurs de matériau d'enrobage;
- préconiser un matériau d'enrobage peu sensible à l'eau (ex: sable classé B3 selon la NF P 11-300) et veiller, lors de la mise en œuvre, à ce que le compactage, entre les réseaux, soit correctement réalisé.

Exemple de coupe type:

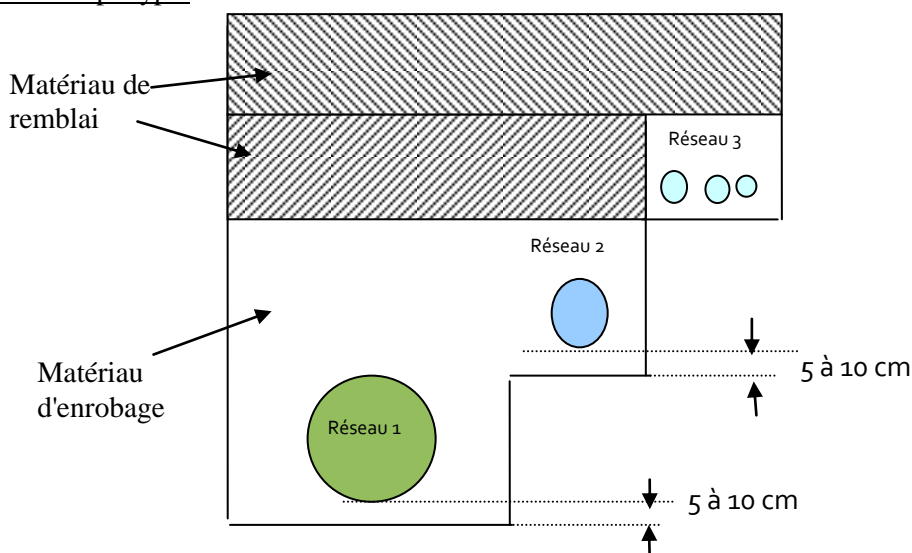


Fig. 4: Exemple de coupe de tranchée multi-réseaux

#### 5) Remblayage des tranchées sous trottoirs ou pistes cyclables (type II)

Même si les trottoirs ou pistes cyclables n'ont pas vocation à être circulés, il n'est pas rare que des véhicules y stationnent ou qu'un camion de ramassage des ordures y circule.

Les préconisations ci-après prennent en compte ces véhicules ponctuels. En cas de présence connue de charges lourdes régulières, il est nécessaire de se ramener au cas des tranchées sous chaussées (type I).

Les matériaux de remblaiement pourront être des matériaux granulaires (naturels ou recyclés) ou des matériaux auto-compactant.

Les matériaux granulaires devront répondre aux exigences liées aux objectifs de densification  $q_3$  et éventuellement  $q_4$  (dans le cas de tranchées profondes) (cf. § 3).

En cas de mise en œuvre de grave recyclée, sous un trottoir dont le revêtement est en béton, il est préconisé:

- soit de s'assurer que le matériau recyclé ne contient pas de sulfates (c'est à dire, cf. § 4.2.2, que son taux de sulfates solubles dans l'eau (SS) est inférieur à 0,2).
- soit de mettre en œuvre, sur les derniers 15 cm de remblaiement, un matériau naturel.

Les préconisations de compactage du § 4.3 sont applicables.

La coupe type sera la suivante:

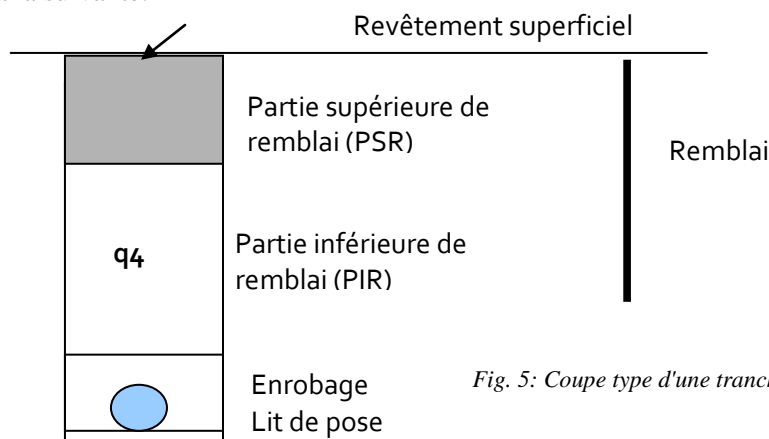


Fig. 5: Coupe type d'une tranchée sous trottoir ou piste cyclable

Les matériaux autocompactants seront de type MAC 1 (cf. Tab.5 § 4.2.4) et pourront être mis en œuvre sur toute la hauteur du remblai.

### 6) Remblayage des tranchées sous accotement (type III)

Lorsque l'accotement est destiné à recevoir une circulation de véhicule, il est nécessaire de concevoir le remblayage et la réfection de surface comme pour les tranchées de type I.

Lorsque l'accotement n'est pas circulé, le remblayage répondra à la coupe suivante:

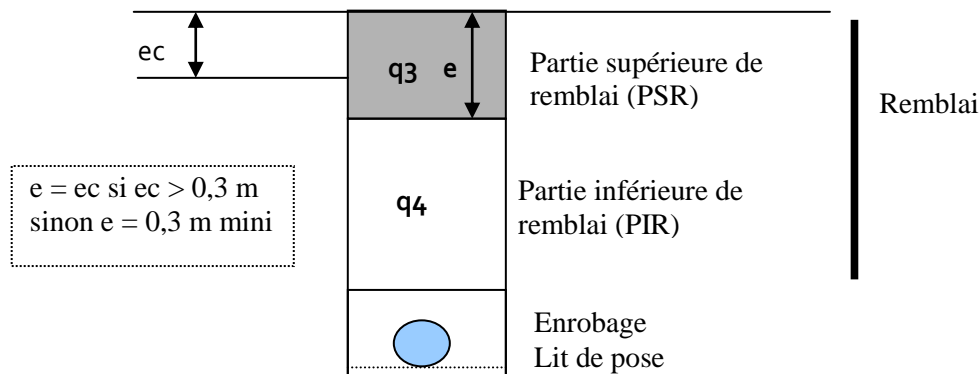


Fig. 6: Coupe type d'une tranchée sous accotement

La partie supérieure de remblai est réalisée avec un objectif de densification  $q_3$  sur une épaisseur ( $e$ ) équivalente à celle de la chaussée ( $ec$ ) mais toujours avec un minimum de 0,3 m.

Les conditions relatives à l'enrobage et à la partie inférieure de remblai ( $q_4$ ) sont applicables.

La mise en œuvre de matériaux autocompactants est envisageable. Ils seront alors de type MAC 1 (cf. Tab.5 § 4.2.4) et pourront être mis en œuvre sur toute la hauteur du remblai.

### 7) Remblayage des tranchées sous espaces verts (type IV)

Sous espace vert, la coupe type de la tranchée sera la suivante:

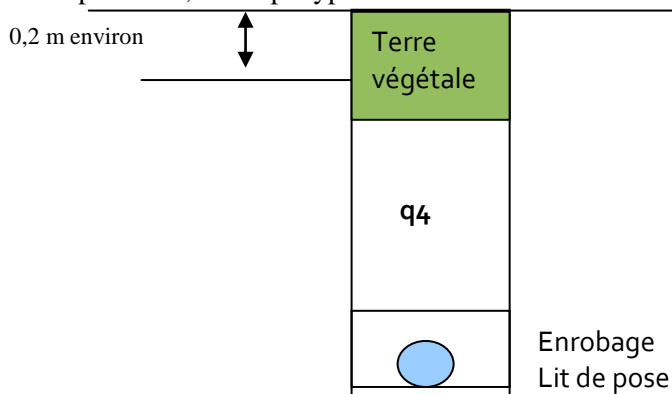


Fig. 7: Coupe type d'une tranchée sous espace vert

La couche de terre végétale a une épaisseur de l'ordre de 0,20 m.

Les conditions relatives à l'enrobage et à la partie inférieure du remblai ( $q_4$ ) sont applicables.

Le réemploi des matériaux extraits est possible.

L'emploi de matériaux autocompactants (MAC) est interdit.

## 8) Assurance de la qualité

### 8.1 Avant le début des travaux

L'entreprise devra apporter la preuve, notamment par l'intermédiaire de fiches produits (à jour), que les matériaux qu'elle envisage d'utiliser sont conformes aux spécifications, en fonction de l'usage prévu (enrobage, remblai, rétablissement de chaussée).

Dès la validation des matériaux par le gestionnaire du réseau et conformément aux préconisations du présent règlement de voirie, les méthodologies de compactage correspondantes seront soumises au maître d'œuvre du chantier.

## 8.2 Pendant les travaux

Il s'agit de:

- vérifier que les matériaux mis en œuvre sont identiques à ceux validés. En cas de doute, il est possible de réaliser un prélèvement et faire procéder à une analyse (identification géotechnique).
- vérifier que les méthodologies de compactage sont respectées.
- en cas de mise en œuvre de MAC, il est important, tout au long du chantier, que l'entreprise apporte la preuve que le matériau répond bien aux spécifications du tableau (Tab. 5).

Dans le cas d'importants chantiers (de part le linéaire ou les volumes engendrés), il est intéressant, en début de chantier, de réaliser une planche d'essai pour valider la méthodologie compactage.

## 8.3 Après les travaux

### 8.3.1 Le contrôle du compactage

Le contrôle du compactage s'effectue essentiellement au pénétromètre dynamique.

La fréquence des contrôles peut être, au minimum, la suivante:

Linéaire (m)	< 5	20	100	500	> 500
Nombre de point	1	2	4	8	Un point de mesure tous les 200 m supplémentaires

Tab. 9 – Fréquence de contrôle de compactage au pénétromètre

Deux normes d'essais existent en fonction du type de pénétromètre (NF P 94-063 (à énergie constante) ou NF P 94-105 (à énergie variable)). Elles introduisent trois fonctions (A à C) de contrôles et donnent les critères d'acceptation.

La méthode usuelle est de vérifier que l'objectif de densification visé (q2 à q5) est atteint (fonction B) par rapport à un catalogue de cas.

Si le contrôle du compactage n'est pas conforme à celui attendu, il est nécessaire de situer le niveau de gravité de l'anomalie rencontrée. Quatre types d'anomalies existent et la Note d'information 117 « Remblayage des tranchées et réfection des chaussées » du SETRA propose une aide à la décision du maître d'ouvrage.

Zone de remblai proprement dit (pour l'interprétation, la hauteur à prendre en compte est la hauteur totale de remblai):

- Anomalie de type 1: réception acceptable
- Anomalie de type 2: réception acceptable
- Anomalie de type 3: réception non acceptable
- Anomalie de type 4: réception non acceptable

Une anomalie de type 2 comprise entre deux anomalies de type 3 ou 4 sera jugée non acceptable par le maître d'œuvre et nécessitera des compléments d'investigations.

Zone d'enrobage (pour l'interprétation, la hauteur à considérer correspond à la hauteur uniquement de l'enrobage):

- Anomalie de type 1: réception acceptable
- Anomalie de type 2: réception non acceptable
- Anomalie de type 3: réception non acceptable
- Anomalie de type 4: réception non acceptable

En cas d'essai non conforme, il est procédé à un contre-essai sur le même tronçon; si le résultat du premier est confirmé, le tronçon est déclaré non conforme et devant être remis en état; si le résultat est infirmé, un troisième essai est réalisé dont le résultat déterminera la conformité du tronçon.

### 8.3.2 Le contrôle des enrobés

#### 8.3.2.1 Identification des enrobés

Le tableau ci-après synthétise les caractéristiques a minima demandées pour les enrobés à utiliser dans le cadre du présent règlement :

Appellation Européenne NF EN 13106	Appellation classe type	Granulats minimum	EIF	E	EIF	EIF	EIF
			Liant	Teneur en liant	% de vide PCG	Teneur à l'eau	Résistance à l'orniérage
EB 10 roulem. Ou liaison	<b>BBSG1 0F10</b>	<b>Roulement :</b> Code B Code II Code a Code Ang1  <b>Laison épaisse</b> <b>Base</b> Code D Code III Code a Code Ang3	Type à déclarer	TL <sub>min12</sub>	V <sub>min12</sub> à V <sub>max12</sub>	ITSR <sub>12</sub>	P10 (≤10% - 60°C et 30000cycles) Vi= 5% - Vs= 8%
EB 14 roulem. Ou liaison	<b>BBSG1 0F14</b>			TL <sub>min14</sub>	V <sub>min14</sub> à V <sub>max14</sub>		
EB 10 roulem. Ou liaison	<b>BBSG2 0F10</b>			TL <sub>min12</sub>	V <sub>min12</sub> à V <sub>max12</sub>		
EB 14 roulem. Ou liaison	<b>BBSG2 0F14</b>			TL <sub>min14</sub>	V <sub>min14</sub> à V <sub>max14</sub>		
EB 10 roulem. Ou liaison	<b>BBSG3 0F10</b>			TL <sub>min12</sub>	V <sub>min12</sub> à V <sub>max12</sub>		
EB 14 roulem. Ou liaison	<b>BBSG3 0F14</b>			TL <sub>min14</sub>	V <sub>min14</sub> à V <sub>max14</sub>		
EB14 assise	<b>GB 2 0F14</b>	<b>Fondation :</b> Code D Code III Code a Code Ang3	Type à déclarer	TL <sub>min12</sub>	V <sub>max11</sub> (100 girations)	ITSR <sub>12</sub>	P10 (≤10% - 60°C et 10000cycles) Vi= 8% - Vs= 11%
EB 20 assise	<b>GB 2 0F20</b>				V <sub>max11</sub> (120 girations)		
EB14 assise	<b>GB 3 0F14</b>			TL <sub>min14</sub>	V <sub>max12</sub> (100 girations)		P10 (≤10% - 60°C et 10000cycles) Vi= 7% - Vs= 10%
EB 20 assise	<b>GB 3 0F20</b>				V <sub>max12</sub> (120 girations)		
EB14 assise	<b>GB 4 0F14</b>			-	V <sub>max12</sub> (100 girations)		P10 (≤10% - 60°C et 30000cycles) Vi= 5% - Vs= 8%
EB 20 assise	<b>GB 4 0F20</b>				V <sub>max12</sub> (120 girations)		

Tab. 10 – Caractéristiques des enrobés

### 8.3.2.2 Contrôles in situ

#### Contrôle de l'uni : profil en travers et profil en long

Le contrôle de l'uni vise à relever les variations du profil par rapport au profil moyen de la couche considérée. Le contrôle peut être fait à la règle de 3 m selon la norme NF EN 13036-7 en appliquant les spécifications et les tolérances prescrites dans la norme NF P 98-150-1.

#### Contrôle de l'adhérence :

L'adhérence est la capacité à mobiliser les forces de contact pneu-chaussée sous l'effet des sollicitations engendrées par la conduite d'un véhicule, même en présence d'eau.

Pour ce faire, l'adhérence s'évalue selon deux indicateurs:

- La macrotexture (vitesses supérieures à 10 kmh): par la mesure de la profondeur moyenne de texture (PMT) selon la norme NF EN 13036-1 (méthode dite à la tâche).
- La microtexture (vitesses inférieures ou égales à 10 kmh): à l'aide du pendule SRT.

La réception se fera:

- dans une période comprise entre deux et quatre semaines après la mise en œuvre de la couche de roulement;
- à raison de minimum 3 déterminations de microtexture et 20 déterminations de macrotexture, par lot de fabrication d'enrobé;
- les critères suivants sont applicables:

Vitesse autorisée (Km/h)	Type de chaussée	Configuration du site	PMT Spécifiée	PMT Minimum	SRT Minimum
V < 90	bidirectionnel	Toutes zones	≥ 0,60 mm	≥ 0,40 mm	≥ 0,50 mm
110	2 x 2	Toutes zones	≥ 0,80 mm	≥ 0,60 mm	≥ 0,50 mm

Un lot de contrôle est accepté sans réserve si les critères du tableau ci-dessus sont respectés.

Si le critère SRT est respecté alors que le critère PMT ne l'est pas, alors on pourra considérer que le lot est litigieux et appliquer la règle suivante:

- Si la moyenne des valeurs de PMT obtenues est inférieure à la valeur moyenne PMTSpécifiée mais supérieure à la valeur PMTMinimum, le Conseil Général se réserve le droit de refaire faire la totalité du lot d'enrobé contrôlé.
- Si la moyenne des valeurs de PMT est égale ou inférieure à la valeur PMTMinimum ou si deux valeurs élémentaires de PMT consécutives sont inférieures à la valeur PMTMinimum, la totalité du lot considéré devra être reprise.

## Annexe H : SCHEMAS DE REMBLAYAGE

### Tranchée sous chaussée (type I)

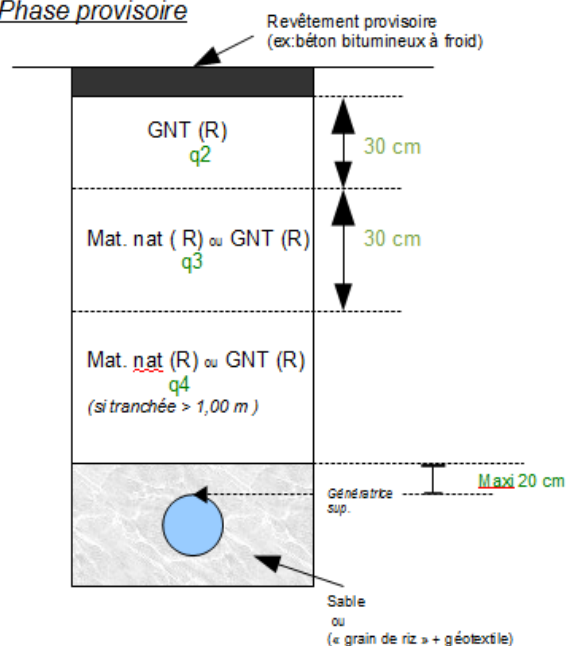
Chaussée ancienne

Trafic faible

soit : - trafic urbain ou périurbain < 125 PL/j  
- trafic interurbain ou traversées d'agglomérations < 60 PL/j  
- zones industrielles, portuaires, gares routières < 25 PL/j

### Tranchée traditionnelle remblayée en matériaux naturels ou recyclés

#### Phase provisoire



**GNT (R)**: Grave naturelle non traitée et / ou Recyclée répondant aux spécifications ci-dessous:

GNT 0/31,5 (GNT 2 selon la norme NF EN 13 285)  
GNT 0/20 (GNT 3 selon la norme NF EN 13 285)  
 $LA_{30}$ ;  $MDE_{25}$ ;  $UF_9 - LF_4$ ;  $WA_{24} \leq 1$ ;  
 $SE_{50}$  ou  $MB_{2,5}$  (ou  $MB_{0,075} \leq 0,8$ );

**Mat.nat (R)**: « Matériau non traités » ou « Tout-venant » naturel et / ou Recyclé

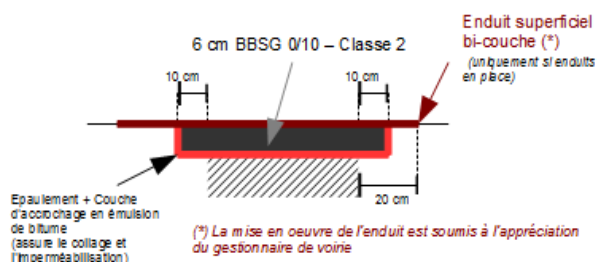
répondant aux spécifications du guide technique « Remblayage des tranchées » du LCPC

\*\*\*\*\*

• En cas de mise en œuvre d'un unique matériau pour toute la zone « remblai » (PIR et PSR), celui-ci devra répondre aux spécifications de la PSR.

• Ex: les matériaux classés **D2, B3** sont acceptables en PIR et PSR

#### Phase définitive



Pour les matériaux recyclés, les spécifications supplémentaires, a minima, s'appliquent:

$SS_{0,7}$  (ou  $SS_0$ );  $Rcu_{90}$ ;  $X_1$ ;  $FL_5$ ;  
pourcentage d'agrégats d'enrobés < 30%

Critères de refus d'un matériau recyclé:

La mise en œuvre d'une grave recyclée est interdite:  
- en zone inondable ou à proximité d'une nappe phréatique,  
- en remblai contigu à un ouvrage en béton,  
- en remblai sur une canalisation en béton.

#### **Assurance de la qualité:** (cf. § 8)

L'entreprise doit apporter la preuve (par des analyses en laboratoire, un classement conformément aux normes mentionnées, des fiches techniques produit (FTP)...), **avant le début du chantier**, que le ou les matériau(x) de remblai proposés sont acceptables en q2, q3 et éventuellement q4; et que les enrobés ont bien les caractéristiques nécessaires.

En fin de chantier, une réception finale du compactage est préconisée par essais pénétrométriques, de préférence avant la mise en œuvre des enrobés.

En cas de doute sur l'uni et/ ou l'adhérence des enrobés, les essais mentionnés au § 8.3.2.2 de l'annexe G pourront être appliqués.

L'enduit permet essentiellement d'étancher la tranchée. Sa mise en œuvre s'imposera en cas de difficulté pour épauler l'enrobé de part et d'autre de la tranchée

*Cette coupe type est un extrait du Règlement Départemental de Voirie du CG06, en particulier de son annexe G « Remblayage des tranchées ». L'ensemble des modalités d'intervention sur le domaine public et les conditions générales d'exécution des travaux s'appliquent.*

## Tranchée sous chaussée (type I)

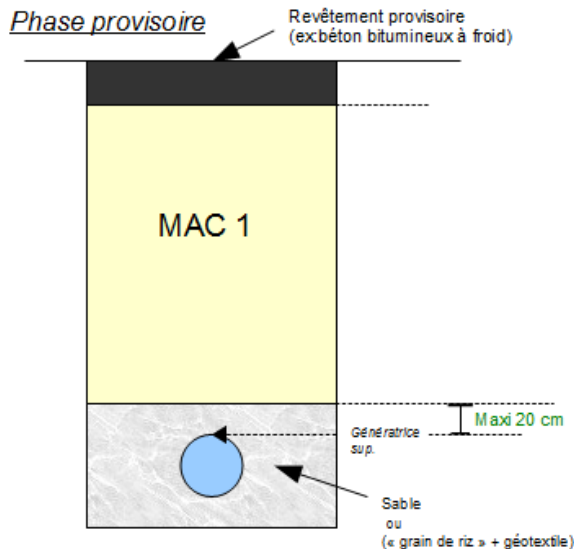
Chaussée ancienne

Trafic faible

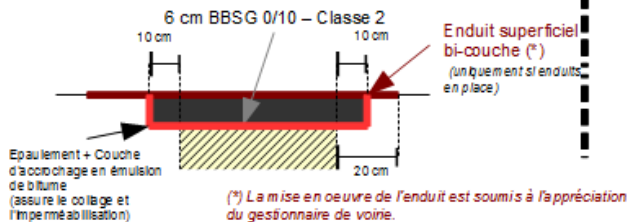
soit : - trafic urbain ou périurbain < 125 PL/j  
- trafic interurbain ou traversées d'agglomérations < 60 PL/j  
- zones industrielles, portuaires, gares routières < 25 PL/j

### Tranchée remblayée en matériau autocompactant (MAC)

#### Tranchée traditionnelle

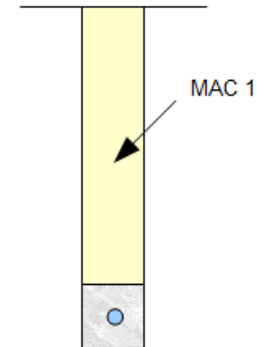


#### Phase définitive

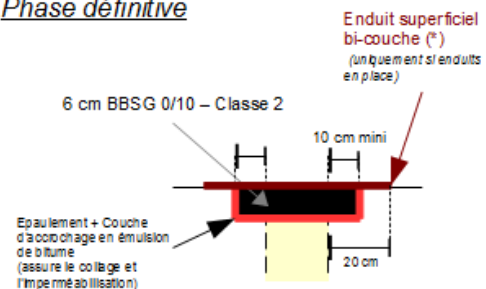


#### Tranchée de faible dimension

#### Phase provisoire



#### Phase définitive



#### Caractéristiques requises pour les matériaux autocompactants type MAC 1 :

**Réexcavabilité :** déterminée à partir de la résistance à la compression (Rc) à 28 jours :  $0,7 \text{ MPa} \leq Rc_{28j} \leq 1,5 \text{ MPa}$

**Restitution au trafic :** pénétromètre (dynamique ou Panda), généralement vérifié 48h après la mise en oeuvre :  $R_p \geq 2 \text{ MPa}$

#### Critères de refus des MAC :

La mise en œuvre par temps de pluie ou par température inférieure à 5 °C est interdite.

Les MAC ne répondant pas à des critères normatifs, leur mise en œuvre ne doit être acceptée que s'ils satisfont aux critères ci-dessus.

#### Assurance de la qualité: (cf. § 8)

L'entreprise doit apporter la preuve (par une formulation, des résultats d'essais récents, une procédure de fabrication ...), **avant le début du chantier**, que le matériau autocompactant est conforme aux spécifications mentionnées ci-dessus et que les enrobés ont bien les caractéristiques nécessaires.

La réouverture à la circulation nécessite de s'assurer du durcissement des matériaux, pour éviter les déformations, et de sa prise hydraulique avant la mise en œuvre d'enrobé au-dessus. Cette durée dépend fortement des conditions du chantier, en particulier de la température et de l'hygrométrie. La résistance en pointe (Rp), mesurée au pénétromètre, et mentionnée ci-dessus permet de s'en assurer. En aucun cas, on ne peut ouvrir immédiatement à la circulation.

En cas de doute sur l'uni et/ou l'adhérence des enrobés, les essais mentionnés au § 8.3.2.2 de l'annexe G pourront être appliqués.

L'enduit permet essentiellement d'étancher la tranchée. Sa mise en œuvre s'imposera en cas de difficulté pour épauler l'enrobé de part et d'autre de la tranchée

Cette coupe type est un extrait du Règlement Départemental de Voirie du CG06, en particulier de son annexe G « Remblayage des tranchées ». L'ensemble des modalités d'intervention sur le domaine public et les conditions générales d'exécution des travaux s'appliquent.



## Tranchée sous chaussée (type I)

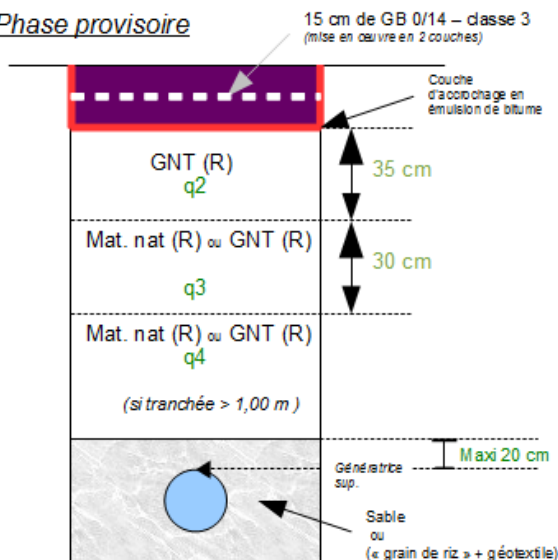
### Chaussée moderne

### Trafic faible

soit: - trafic urbain ou périurbain < 125 PLj  
- trafic interurbain ou traversées d'agglomérations < 60 PLj  
- zones industrielles, portuaires, gares routières < 25 PLj

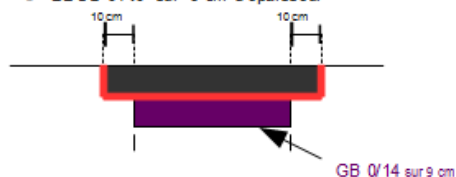
## Tranchée traditionnelle remblayée en matériaux naturels ou recyclés

### Phase provisoire



### Phase définitive

- 1- Rabotage sur une surface de 10 cm
- 2- Epaulement + Couche d'accrochage y compris sur les lèvres de la partie fraisée
- 3- BBSG 0/10 sur 6 cm d'épaisseur



**GNT (R):** Grave naturelle non traitée et / ou Recyclée répondant aux spécifications ci-dessous:

GNT 0/31,5 (GNT 2 selon la norme NF EN 13 285)  
GNT 0/20 (GNT 3 selon la norme NF EN 13 285)  
 $LA_{30}$ ;  $MDE_{25}$ ;  $UF_9 - LF_4$ ;  $WA_{24} \leq 1$ ;  
 $SE_{50}$  ou  $MB_{2,5}$  (ou  $MB_{0,05} \leq 0,8$ );

**Mat.nat (R):** « Matériau non traités » ou « Tout-venant » naturel et / ou Recyclé

répondant aux spécifications du guide technique « Remblayage des tranchées » du LCPC

\*\*\*\*\*

+ En cas de mise en œuvre d'un unique matériau pour toute la zone « remblai » (PIR et PSR), celui-ci devra répondre aux spécifications de la PSR.

Ex: les matériaux classés **D2**, **B3** sont acceptables en PIR et PSR

Pour les matériaux recyclés, les spécifications supplémentaires, a minima, s'appliquent:

$SS_{0,7}$  (ou  $SS_0$ );  $Rcu_{70}$ ;  $X_1$ ;  $FL_5$ ;  
pourcentage d'agrégats d'enrobés < 30%

Critères de refus d'un matériau recyclé:

La mise en œuvre d'une grave recyclée est interdite:  
- en zone inondable ou à proximité d'une nappe phréatique,  
- en remblai contigu à un ouvrage en béton,  
- en remblai sur une canalisation en béton.

### Assurance de la qualité: (cf. § 8)

L'entreprise doit apporter la preuve (par des analyses en laboratoire, un classement conformément aux normes mentionnées, des fiches techniques produit (FTP)...), avant le début du chantier, que le ou les matériau(x) de remblai proposés sont acceptables en q2, q3 et éventuellement q4; et que les enrobés ont bien les caractéristiques nécessaires.

En fin de chantier, une réception finale du compactage est préconisée par essais pénétrométriques, de préférence avant la mise en œuvre des enrobés.

En cas de doute sur l'uni et/ ou l'adhérence des enrobés, les essais mentionnés au § 8.3.2.2 de l'annexe G pourront être appliqués.

Cette coupe type est un extrait du Règlement Départemental de Voirie du CG06, en particulier de son annexe G « Remblayage des tranchées ». L'ensemble des modalités d'intervention sur le domaine public et les conditions générales d'exécution des travaux s'appliquent.

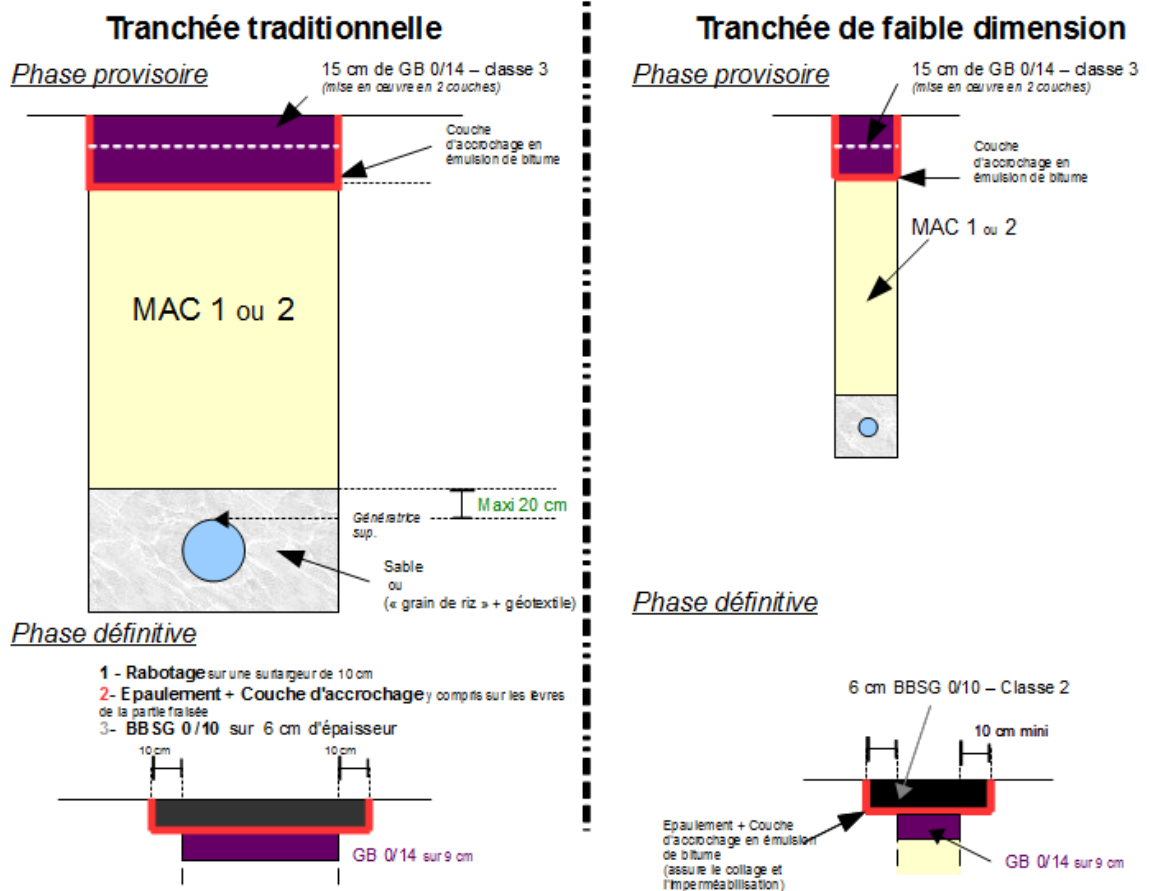
## Tranchée sous chaussée (type I)

Chaussée moderne

Trafic faible

soit : - trafic urbain ou périurbain < 125 PL/j  
- trafic interurbain ou traversées d'agglomérations < 60 PL/j  
- zones industrielles, portuaires, gares routières < 25 PL/j

### Tranchée remblayée en matériau autocompactant (MAC)



#### Caractéristiques requises pour les matériaux autocompactants type MAC 1 ou 2:

**Réexcavabilité:** déterminée à partir de la résistance à la compression ( $R_c$ ) à 28 jours :  $0,7 \text{ MPa} \leq R_c 28j \leq 4 \text{ MPa}$

**Restitution au trafic:** pénétromètre (dynamique ou Panda), généralement vérifié 48h après la mise en œuvre:  $R_p \geq 2 \text{ MPa}$

#### Critères de refus des MAC:

La mise en œuvre par temps de pluie ou par température inférieure à  $5^\circ \text{C}$  est interdite.

Les MAC ne répondant pas à des critères normatifs, leur mise en œuvre ne doit être acceptée que s'ils satisfont aux critères ci-dessus.

#### Assurance de la qualité: (cf. § 8)

L'entreprise doit apporter la preuve (par une formulation, des résultats d'essais récents, une procédure de fabrication ...), avant le début du chantier, que le matériau autocompactant est conforme aux spécifications mentionnées ci-dessus et que les enrobés ont bien les caractéristiques nécessaires.

La réouverture à la circulation nécessite de s'assurer du durcissement des matériaux, pour éviter les déformations, et de sa prise hydraulique avant la mise en œuvre d'enrobé au-dessus. Cette durée dépend fortement des conditions du chantier, en particulier de la température et de l'hygrométrie. La résistance en pointe ( $R_p$ ), mesurée au pénétromètre, et mentionnée ci-dessus permet de s'en assurer. En aucun cas, on ne peut ouvrir immédiatement à la circulation.

En cas de doute sur l'uni et/ ou l'adhérence des enrobés, les essais mentionnés au § 8.3.2.2 de l'annexe G pourront être appliqués.

Cette coupe type est un extrait du Règlement Départemental de Voirie du CG06, en particulier de son annexe G « Remblayage des tranchées ». L'ensemble des modalités d'intervention sur le domaine public et les conditions générales d'exécution des travaux s'appliquent.

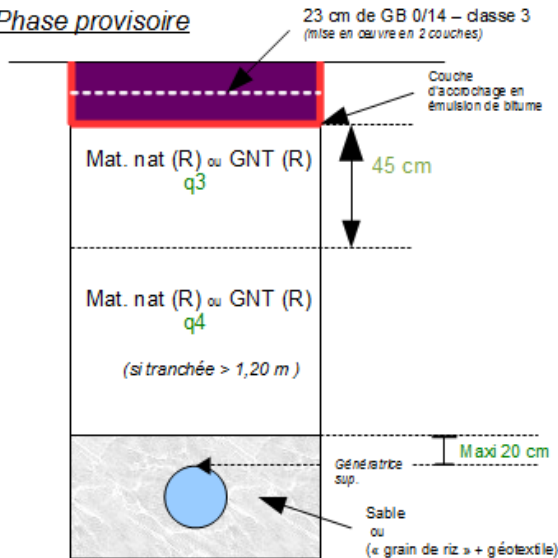
## Tranchée sous chaussée (type I)

### Chaussée moderne Trafic moyen

soit: - trafic urbain ou périurbain compris entre 125 et 375 PL<sub>j</sub>  
- trafic interurbain ou traversées d'agglomérations compris entre 60 et 190 PL<sub>j</sub>  
- zones industrielles, portuaires, gares routières compris entre 25 et 75 PL<sub>j</sub>

## Tranchée traditionnelle remblayée en matériaux naturels ou recyclés

### Phase provisoire



**GNT (R):** Grave naturelle non traitée et / ou Recyclée répondant aux spécifications ci-dessous:

GNT 0/31,5 (GNT 2 selon la norme NF EN 13 285)  
GNT 0/20 (GNT 3 selon la norme NF EN 13 285)  
 $LA_{30}$ ;  $MDE_{25}$ ;  $UF_9 - LF_4$ ;  $WA_{24} \leq 1$ ;  
 $SE_{50}$  ou  $MB_{2,5}$  (ou  $MB_{0,05} \leq 0,8$ );

**Mat.nat (R):** « Matériau non traités » ou « Tout-venant » naturel et / ou Recyclé

répondant aux spécifications du guide technique « Remblayage des tranchées » du LCPC

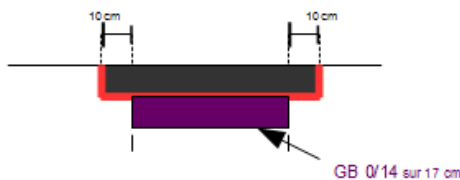
\*\*\*\*\*

• En cas de mise en œuvre d'un unique matériau pour toute la zone « remblai » (PIR et PSR), celui-ci devra répondre aux spécifications de la PSR.

Ex: les matériaux classés **D2**, **B3** sont acceptables en PIR et PSR

### Phase définitive

- 1 - Rabotage sur une surface de 10 cm
- 2 - Epaulement + Couche d'accrochage, compris sur les lèvres de la partie fraisée
- 3 - BBSG 0/10 sur 6 cm d'épaisseur



Pour les matériaux recyclés, les spécifications supplémentaires, a minima, s'appliquent:

$SS_{0,7}$  (ou  $SS_0$ );  $Rcu_{70}$ ;  $X_1$ ;  $FL_5$ ;  
pourcentage d'agrégats d'enrobés < 30%

Critères de refus d'un matériau recyclé:

- La mise en œuvre d'une grave recyclée est interdite:
- en zone inondable ou à proximité d'une nappe phréatique,
  - en remblai contigu à un ouvrage en béton,
  - en remblai sur une canalisation en béton.

### Assurance de la qualité: (cf. § 8)

L'entreprise doit apporter la preuve (par des analyses en laboratoire, un classement conformément aux normes mentionnées, des fiches techniques produit (FTP)...), avant le début du chantier, que le ou les matériau(x) de remblai proposés sont acceptables en q2, q3 et éventuellement q4; et que les enrobés ont bien les caractéristiques nécessaires.

En fin de chantier, une réception finale du compactage est préconisée par essais pénétrométriques, de préférence avant la mise en œuvre des enrobés.

En cas de doute sur l'uni et/ ou l'adhérence des enrobés, les essais mentionnés au § 8.3.2.2 de l'annexe G pourront être appliqués.

Cette coupe type est un extrait du Règlement Départemental de Voirie du CG06, en particulier de son annexe G « Remblayage des tranchées ». L'ensemble des modalités d'intervention sur le domaine public et les conditions générales d'exécution des travaux s'appliquent.

## Tranchée sous chaussée (type I)

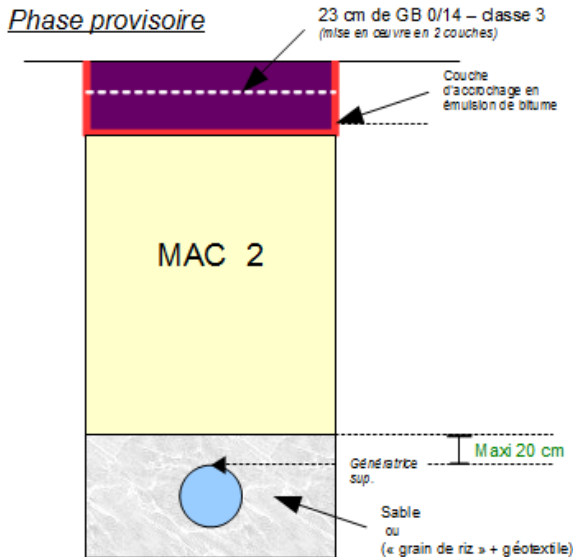
Chaussée moderne

Trafic moyen

soit : - trafic urbain ou périurbain compris entre 125 et 375 PLJ  
- trafic interurbain ou traversées d'agglomérations compris entre 60 et 190 PLJ  
- zones industrielles, portuaires, gares routières compris entre 25 et 75 PLJ

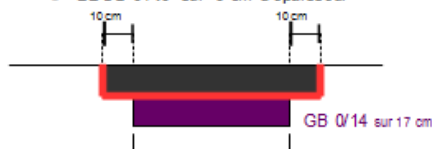
### Tranchée remblayée en matériau autocompactant (MAC)

#### Tranchée traditionnelle

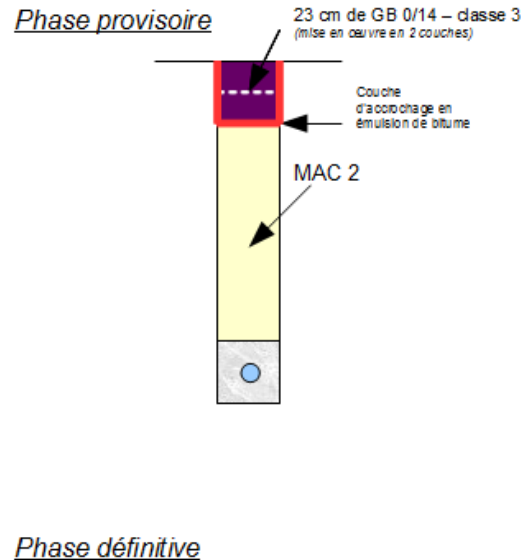


#### *Phase définitive*

- 1 - Rabotage sur une surfaçure de 10 cm
- 2 - Epaulement + Couche d'accrochage y compris sur les lèvres de la partie traitée
- 3 - BBSG 0/10 sur 6 cm d'épaisseur



#### Tranchée de faible dimension



#### Caractéristiques requises pour les matériaux autocompactants type MAC 2:

Réexcavabilité: déterminée à partir de la résistance à la compression ( $R_c$ ) à 28 jours :  $1,5 \text{ MPa} \leq R_c 28j \leq 4 \text{ MPa}$

Restitution au trafic: pénétromètre (dynamique ou Panda), généralement vérifié 48h après la mise en œuvre:  $R_p \geq 8 \text{ MPa}$

#### Critères de refus des MAC:

La mise en œuvre par temps de pluie ou par température inférieure à 5 °C est interdite.

Les MAC ne répondant pas à des critères normatifs, leur mise en œuvre ne doit être acceptée que s'ils satisfont aux critères ci-dessus.

#### Assurance de la qualité: (cf. § 8)

L'entreprise doit apporter la preuve (par une formulation, des résultats d'essais récents, une procédure de fabrication ...), avant le début du chantier, que le matériau autocompactant est conforme aux spécifications mentionnées ci-dessus et que les enrobés ont bien les caractéristiques nécessaires.

La réouverture à la circulation nécessite de s'assurer du durcissement des matériaux, pour éviter les déformations, et de sa prise hydraulique avant la mise en œuvre d'enrobé au-dessus. Cette durée dépend fortement des conditions du chantier, en particulier de la température et de l'hygrométrie. La résistance en pointe ( $R_p$ ), mesurée au pénétromètre, et mentionnée ci-dessus permet de s'en assurer. En aucun cas, on ne peut ouvrir immédiatement à la circulation.

En cas de doute sur l'uni et/ ou l'adhérence des enrobés, les essais mentionnés au § 8.3.2.2 de l'annexe G pourront être appliqués.

Cette coupe type est un extrait du Règlement Départemental de Voirie du CG06, en particulier de son annexe G « Remblayage des tranchées ». L'ensemble des modalités d'intervention sur le domaine public et les conditions générales d'exécution des travaux s'appliquent.

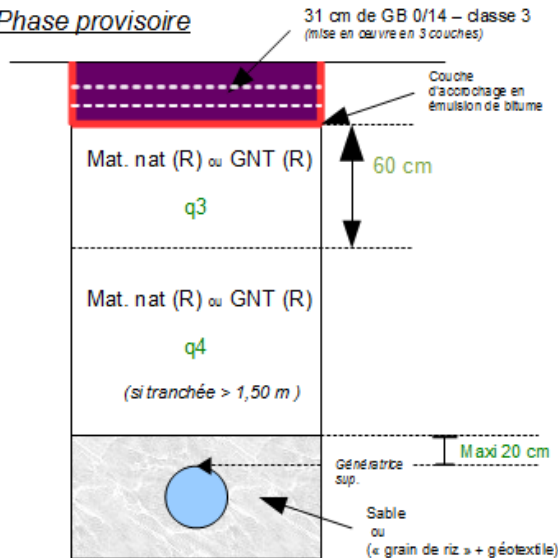
## Tranchée sous chaussée (type I)

**Chaussée moderne**  
**Trafic fort**

soit: - trafic urbain ou périurbain compris entre 375 et 1800 PL/j  
- trafic interurbain ou traversées d'agglomérations compris entre 190 et 940 PL/j  
- zones industrielles, portuaires, gares routières compris entre 75 et 470 PL/j

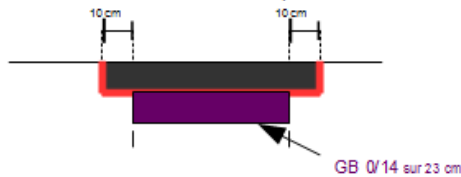
## Tranchée traditionnelle remblayée en matériaux naturels ou recyclés

### Phase provisoire



### Phase définitive

- 1 - Rabotage sur une surface de 10 cm
- 2 - Epaulement + Couche d'accrochage y compris sur les lèvres de la partie fraisée
- 3 - BBSG 0/10 sur 8 cm d'épaisseur



**GNT (R):** Grave naturelle non traitée et / ou Recyclée répondant aux spécifications ci-dessous:

GNT 0/31,5 (GNT 2 selon la norme NF EN 13 285)  
GNT 0/20 (GNT 3 selon la norme NF EN 13 285)  
 $LA_{30}$ ;  $MDE_{25}$ ;  $UF_9 - LF_4$ ;  $WA_{24} \leq 1$ ;  
 $SE_{50}$  ou  $MB_{2,5}$  (ou  $MB_{0,07} \leq 0,8$ );

**Mat.nat (R):** « Matériau non traités » ou « Tout-venant » naturel et / ou Recyclé

répondant aux spécifications du guide technique « Remblayage des tranchées » du LCPC

\*\*\*\*\*

+ En cas de mise en œuvre d'un unique matériau pour toute la zone « remblai » (PIR et PSR), celui-ci devra répondre aux spécifications de la PSR.

Ex: les matériaux classés **D2**, **B3** sont acceptables en PIR et PSR

Pour les matériaux recyclés, les spécifications supplémentaires, a minima, s'appliquent:

$SS_{0,7}$  (ou  $SS_0$ );  $Rcu_{70}$ ;  $X_1$ ;  $FL_5$ ;  
pourcentage d'agrégats d'enrobés < 30%

Critères de refus d'un matériau recyclé:

- La mise en œuvre d'une grave recyclée est interdite:
- en zone inondable ou à proximité d'une nappe phréatique,
  - en remblai contigu à un ouvrage en béton,
  - en remblai sur une canalisation en béton.

### **Assurance de la qualité:** (cf. § 8)

L'entreprise doit apporter la preuve (par des analyses en laboratoire, un classement conformément aux normes mentionnées, des fiches techniques produit (FTP) ...), avant le début du chantier, que le ou les matériau(x) de remblai proposés sont acceptables en q2, q3 et éventuellement q4; et que les enrobés ont bien les caractéristiques nécessaires.

En fin de chantier, une réception finale du compactage est préconisée par essais pénétrométriques, de préférence avant la mise en œuvre des enrobés.

En cas de doute sur l'uni et/ ou l'adhérence des enrobés, les essais mentionnés au § 8.3.2.2 de l'annexe G pourront être appliqués.

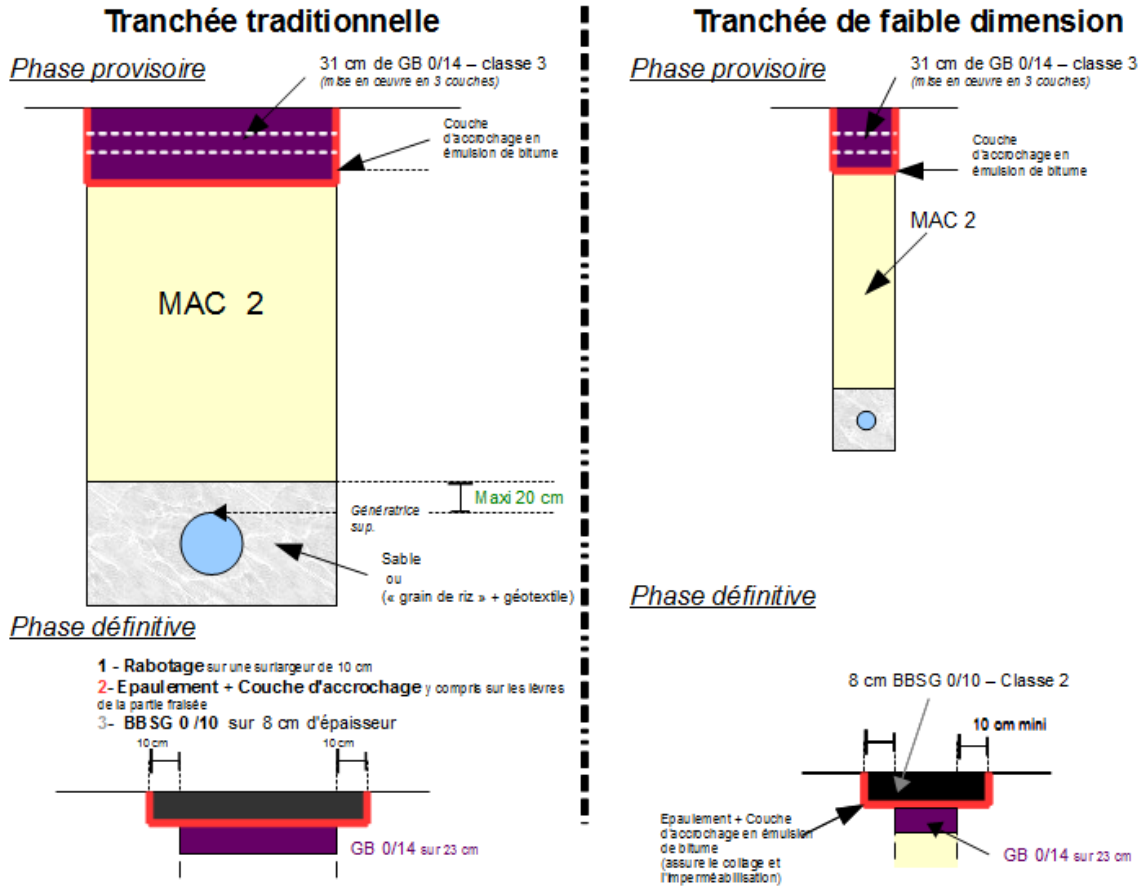
Cette coupe type est un extrait du Règlement Départemental de Voirie du CG06, en particulier de son annexe G « Remblayage des tranchées ». L'ensemble des modalités d'intervention sur le domaine public et les conditions générales d'exécution des travaux s'appliquent.

## Tranchée sous chaussée (type I)

Chaussée moderne  
Trafic fort

soit: - trafic urbain ou périurbain compris entre 375 et 1800 PL/j  
- trafic interurbain ou traversées d'agglomérations compris entre 190 et 940 PL/j  
- zones industrielles, portuaires, gares routières compris entre 75 et 470 PL/j

### Tranchée remblayée en matériau autocompactant (MAC)



#### Caractéristiques requises pour les matériaux autocompactants type MAC 2:

**Réexcavabilité:** déterminée à partir de la résistance à la compression ( $R_c$ ) à 28 jours :  $1,5 \text{ MPa} \leq R_c 28j \leq 4 \text{ MPa}$

**Restitution au trafic:** pénétromètre (dynamique ou Panda), généralement vérifié 48h après la mise en œuvre :  $R_p \geq 8 \text{ MPa}$

#### Critères de refus des MAC:

La mise en œuvre par temps de pluie ou par température inférieure à  $5^\circ \text{C}$  est interdite.

Les MAC ne répondant pas à des critères normatifs, leur mise en œuvre ne doit être acceptée que s'ils satisfont aux critères ci-dessus.

#### Assurance de la qualité: (cf. § 8)

L'entreprise doit apporter la preuve (par une formulation, des résultats d'essais récents, une procédure de fabrication ...), avant le début du chantier, que le matériau autocompactant est conforme aux spécifications mentionnées ci-dessus et que les enrobés ont bien les caractéristiques nécessaires.

La réouverture à la circulation nécessite de s'assurer du durcissement des matériaux, pour éviter les déformations, et de sa prise hydraulique avant la mise en œuvre d'enrobé au-dessus. Cette durée dépend fortement des conditions du chantier, en particulier de la température et de l'hygrométrie. La résistance en pointe ( $R_p$ ), mesurée au pénétromètre, et mentionnée ci-dessus permet de s'en assurer. En aucun cas, on ne peut ouvrir immédiatement à la circulation.

En cas de doute sur l'uni et/ou l'adhérence des enrobés, les essais mentionnés au § 8.3.2.2 de l'annexe G pourront être appliqués.

*Cette coupe type est un extrait du Règlement Départemental de Voirie du CG06, en particulier de son annexe G « Remblayage des tranchées ». L'ensemble des modalités d'intervention sur le domaine public et les conditions générales d'exécution des travaux s'appliquent.*