

VOIRIE

RÈGLEMENT DE VOIRIE INTERCOMMUNAL

Voies classées d'intérêt communautaire

LISTE DES ABRÉVIATIONS

- « **CCSMM** » désigne la Collectivité « Communauté de communes Saint-Méen Montauban »
- le « Règlement » désigne le présent règlement de voirie
- **A.B.F** : Architectes des Bâtiments de France ;
- **C.G.C.T** : Code Général des Collectivités Territoriales ;
- **C.G.P.P.P** : Code Général de la Propriété des Personnes Publiques ;
- **C.V.R** : Code de la Voirie Routière ;
- **D.D.T** : Direction Départementale des Territoires ;
- **D.I.C.T** : Déclaration d’Intention de Commencement de Travaux ;
- **D.R.A.C** : Direction Régionale des Affaires Culturelles ;
- **D.T** : Déclaration de projet de Travaux,
- **E.R.P** : Etablissement Recevant du Public ;
- **G.I.G / G.I.C** : Sigles indiquant des emplacements réservés aux personnes handicapées
 - G.I.G : Grand Invalide de Guerre
 - G.I.C : Grand Invalide Civil
- **P.M.R** : Personne à Mobilité Réduite.
-

Sommaire

I.	GÉNÉRALITÉS	7
1.1.	Principes généraux d'occupation du domaine public routier	7
1.2.	Objet du présent règlement de voirie	8
1.3.	Définitions générales	8
1.4.	Résilience et développement durable	9
1.5.	Hiérarchisation de la voirie d'intérêt communautaire	10
II.	DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES.....	11
2.1.	Régime des travaux	11
2.1.1.	Coordination générale des travaux	11
2.1.2.	Travaux hors coordination.....	12
2.1.3.	Règles d'occupation du domaine public routier	12
2.2.	Demande d'intervention	13
2.2.1.	Cas général – demande de permission de voirie.....	13
2.2.2.	Conditions de délivrance de l'accord technique préalable.....	14
2.2.3.	Dispositions propres aux opérateurs de transport et de distribution de gaz et d'électricité 15	
2.2.4.	Dispositions propres aux opérateurs de télécommunication	15
2.3.	Travaux urgents.....	16
2.4.	Instruction de la permission de voirie / de l'accord technique préalable	16
2.5.	Cas particulier des revêtements de moins de trois (3) ans d'âge	17
2.6.	Condition de délivrance de la permission de voirie / de l'accord technique préalable.....	18
2.7.	Portée et validité de la permission de voirie / de l'accord technique préalable.....	18
2.7.1.	Portée et validité de la permission de voirie	18
2.7.2.	Portée et validité de l'accord technique préalable.....	19
2.8.	Phase de travaux	19
2.8.1.	Association des communes concernées.....	19
2.8.2.	Responsabilités et assurances	19
2.8.3.	Avis préalable de démarrage des travaux.....	20
2.8.4.	État des lieux	20
2.8.4.1.	Dispositions générales	20
2.8.4.2.	Contenu de l'état des lieux contradictoire	21
2.8.5.	Ouverture de chantier.....	21
2.8.6.	Interruption des travaux	22

2.8.7.	Fin des travaux, réception et garanties	23
2.9.	Récolement des ouvrages.....	23
2.10.	Cas particulier des déplacements d'ouvrages	24
2.11.	Cas particulier des réseaux hors d'usage ou abandonnés.....	24
2.12.	Cas particuliers d'implantation de la fibre ou autres réseaux de communications électroniques	25
2.12.1.	Dispositions générales.....	25
2.12.2.	Cas de la fibre posée en aérien	25
2.13.	Cas particuliers d'implantation de réseau électrique.....	26
III.	DISPOSITIONS TECHNIQUES	26
3.1.	Organisation des chantiers.....	26
3.1.1.	Information du public.....	26
3.1.2.	Emprise du chantier	27
3.1.3.	Préservation de la fonction des voies.....	27
3.1.4.	Sécurisation et signalisation des chantiers.....	28
3.1.5.	Clôture du chantier	28
3.1.6.	Protection des voies, du mobilier urbain et des ouvrages de distribution.....	28
3.1.7.	Protection des plantations.....	29
3.1.8.	Protection des ouvrages souterrains	31
3.1.9.	Découvertes fortuites.....	31
3.1.10.	Cavités souterraines.....	31
3.1.11.	Propreté des voies et limitation des pollutions de proximité.....	31
3.1.12.	Dispositions en matière de bruit	32
3.1.13.	Gestion des déchets	32
3.2.	Exécution des travaux.....	33
3.2.1.	Généralités.....	33
3.2.2.	Amiante / HAP	33
3.2.3.	Exécution des fouilles et des tranchées	34
3.2.3.1.	Découpe ou dépose du revêtement.....	34
3.2.3.2.	Démolitions et déblais.....	34
3.2.4.	Réalisation des tranchées	35
3.2.4.1.	Emprise des tranchées.....	35
3.2.4.2.	Micro-tranchées et mini-tranchées	36
3.2.4.3.	Profondeur des tranchées.....	37

3.2.5.	Réseaux.....	38
3.2.5.1.	Respect de la réglementation en matière de positionnement et de pose	38
3.2.5.2.	Ouvrages affleurants des gestionnaires de réseaux.....	39
3.2.6.	Remblaiement et compactage des fouilles et des tranchées	40
3.2.6.1.	Matériaux utilisés et modalités de remblaiement	40
3.2.6.2.	Réemploi des matériaux et limitation des pollutions.....	43
3.2.6.3.	Matériaux autocompactants	44
3.2.7.	Contrôles.....	45
3.3.	Réfections et remise en état des lieux	46
3.3.1.	Réfections	47
3.3.1.1.	Réfection définitive différée avec réfection provisoire hors zone agglomérée	47
3.3.1.2.	Intervention sur voirie neuve et/ou chaussée de moins de trois (3) ans	50
3.3.1.3.	Trottoir bétonné intégrant superficiellement un revêtement architectural	50
3.3.1.4.	Réfection des espaces verts	51
3.3.1.5.	Réfection de la signalisation horizontale, verticale et dynamique.....	52
3.3.1.6.	Cas des capteurs	53
3.3.1.7.	Ralentisseurs.....	53
3.3.1.8.	Réfection des joints d'entourage, des joints de surface	53
3.3.1.9.	Sommes à la charge du permissionnaire	53
IV.	DISPOSITIONS PROPRES AUX RIVERAINS DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER.....	54
4.1.	Aisances de voirie des riverains.....	54
4.2.	Accès sur la voie publique.....	54
4.2.1.	Création d'un accès.....	54
4.2.2.	Cas de suppression des accès au domaine public	55
4.2.3.	Accès particuliers : accès stations de distribution de carburant ou d'énergie	55
4.3.	Les servitudes d'entretien des ouvrages de soutien des terres.....	56
4.4.	Écoulement des eaux.....	56
4.5.	Plantations et élagages.....	56
4.6.	Clôtures.....	57
4.7.	Servitudes de visibilité.....	57
4.8.	Alignement et saillies.....	58
4.8.1.	Respect de l'alignement.....	58
4.8.2.	Demande d'alignement individuel	58
4.8.3.	Règles particulières liées à la création de voiries.....	59

4.8.4.	Règles relatives aux saillies	59
4.9.	Travaux de construction et de démolition	59
V.	DISPOSITIONS FINANCIÈRES	60
5.1.	Redevance d'occupation du domaine public.....	60
5.1.1.	Exonération	60
5.1.2.	Modalités de versement de la redevance	60
5.2.	Sommes réclamées au permissionnaire en contrepartie des travaux exécutés par la CCSMM 60	
VI.	SANCTION DES INFRACTIONS.....	61
6.1.	Non-respect des prescriptions du Règlement.....	61
6.1.1.	Intervention d'office de la CCSMM	61
6.1.2.	Frais administratifs	61
6.2.	Entretien du domaine public routier	61
6.3.	Atteinte à l'intégrité du domaine public routier – sanctions pénales	62
7	ANNEXES.....	63
7.1	Annexe 1 : Identification et coordonnées des services compétents	64
7.2	Annexe 2 : Arrêté du 26 mars 2007 relatif aux demandes de permissions de voirie mentionnées à l'article R. 20-47 du code des postes et des communications électroniques.....	65
7.3	Annexe 3 : Formulaire de Permission de voirie.....	66
7.4	Annexe 4 : Demande de permission de voirie	68
	7.5 Annexe 5 : Trafic et épaisseur de matériaux en q3.....	69
	7.6 Annexe 6 : Cartographie de la hiérarchisation de la voirie	70
	7.7 Annexe 7 : Formulaire état des lieux	71

I. GÉNÉRALITÉS

1.1. Principes généraux d'occupation du domaine public routier

Le « *domaine public routier* » désigne, conformément aux dispositions du code de la voirie routière et du code général de la propriété des personnes publiques et à la jurisprudence administrative, l'ensemble des biens du domaine public des personnes publiques affectées aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées, ainsi que leurs dépendances et accessoires indissociables, étant précisé que

La domanialité publique du sol emporte la domanialité publique du sous-sol.

Sont notamment compris dans la notion de « *domaine public routier* », la chaussée, les trottoirs, les accotements, les arbres d'alignement, *etc.*

Le domaine public routier est donc indissociable de la compétence « voirie » des collectivités territoriales et de leurs groupements.

Conformément aux principes législatifs et réglementaires en vigueur, toute occupation du domaine public routier doit en principe faire l'objet d'une autorisation d'occupation (ou autorisation de voirie) et de l'acquittement d'une redevance pour occupation du domaine public.

L'autorisation d'occupation/de voirie se décline en :

Permis de stationnement	Permission de voirie
Le permis de stationnement vise à autoriser l'occupation du domaine public par des objets ou ouvrages (mobiliers) qui n'en modifient pas l'emprise dans le sous-sol (terrasses de café ou de restaurant sur les trottoirs, marchands ambulants, concessions pour les marchés, buvettes, <i>etc.</i>). Il est délivré par l'autorité administrative chargée de la police de la circulation.	La permission de voirie vise à autoriser une occupation privative du domaine public routier avec incorporation au sol ou modification de l'assiette du domaine occupé (ou toute autre action empiétant sur la voie publique en surplomb). Elle est délivrée par l'autorité administrative chargée de la police de la conservation du domaine public routier et est assortie des prescriptions techniques nécessaires à la remise en état du domaine public.

L'autorisation de voirie prend la forme d'un arrêté de l'autorité compétente. Elle donne lieu à la perception d'une redevance pour occupation du domaine public routier.

Elle se distingue des conventions d'occupation temporaire du domaine public susceptibles d'être établies conjointement par le gestionnaire de la voirie et le bénéficiaire de la convention, lorsqu'elle porte sur des installations desservies par le domaine public routier, qu'elles présentent un caractère immobilier et qu'elles répondent à des préoccupations d'équipement de la route et de service à l'usager.

1.2. Objet du présent règlement de voirie

Le présent règlement de voirie (ci-après « le Règlement ») est établi conformément aux textes en vigueur et notamment articles L. 141-12, L. 14111 et R. 141-13 et suivants du code de la voirie routière, ainsi qu'aux dispositions du code général de la propriété des personnes publiques et du code général des collectivités territoriales susceptibles de s'appliquer au domaine public routier de la CCSMM.

La CCSMM est en effet statutairement compétente en matière de « *création, aménagement et entretien de la voirie* » d'intérêt communautaire.

Les caractéristiques et la liste des voies d'intérêt communautaire et relevant du domaine public routier de la Communauté, présenté à l'Article 1.5.

L'intérêt communautaire concerne la totalité du domaine public routier (chaussées et dépendances).

Le Règlement a pour objet de préciser les contours de la préservation du domaine public routier communautaire, lorsque celui-ci fait l'objet de travaux et/ou d'une occupation emportant un ancrage au sol.

Il a pour objet :

- de fixer les modalités d'exécution des travaux de terrassement, de remblaiement, de réfection provisoire et de réfection définitive conformément aux normes techniques et aux règles de l'art ;
- de déterminer les conditions dans lesquelles le ou la Président(e) de la CCSMM peut décider que certains des travaux de réfection seront exécutés par la Communauté de Communes ; - de déterminer les dimensions maximales des saillies.

Tous les travaux susceptibles d'affecter le sol, le sous-sol, la surface et le surplomb du domaine public routier, à l'exclusion des voiries départementales et des voiries privées, sont soumis aux dispositions du Règlement, quels que soient leur importance, leur caractère d'urgence et leur prévisibilité.

1.3. Définitions générales

Le Règlement de voirie est composé de six (6) chapitres principaux et de sept (7) annexes.

Pour son application, et sauf dispositions contraires, les termes et expressions suivants ont le sens qui est rappelé ou leur est donné ci-après. Ainsi, les « *interlocuteurs du domaine public* » désignent les personnes physiques ou morales à qui s'applique le Règlement.

Sont visés :

Les occupants de droit du domaine public routier	sont les intervenants qui, en vertu de l'article L. 113-3 du code de la voirie routière, bénéficient d'un régime dérogatoire d'occupation du domaine public routier (les exploitants de réseaux de télécommunication ouverts au public, les services publics de transport ou de distribution d'énergie électrique ou de gaz et les canalisations de transport d'hydrocarbures ou de produits chimiques déclarés d'utilité publique ou d'intérêt général).
Les pétitionnaires	désignent toute personne physique ou morale sollicitant une permission de voirie.
Les permissionnaires	sont les personnes ayant sollicité et obtenu une permission de voirie.
Les concessionnaires	sont les personnes qui ont conclu avec l'autorité administrative un contrat valant occupation du domaine public routier.
Les intervenants	sont les personnes qui ont été autorisées à exécuter les travaux sur la voirie (cf. Article R. 141-13 du code de la voirie routière). Les occupants de droit, les concessionnaires et les permissionnaires sont des intervenants au sens du Règlement. La notion « d'intervenant » vise également les entreprises ou services chargés de réaliser les travaux.
Les affectataires	sont des personnes morales, généralement de droit public, qui bénéficient, pour l'exercice de leur mission et pour en assurer la gestion, d'une affectation de voirie de la part du propriétaire de la voirie. L'acte d'affectation de voirie se traduit souvent par une convention d'occupation du domaine public où le propriétaire de la voirie met à disposition la partie du domaine concerné.
Les riverains	sont les personnes, physiques ou morales résidant en bordure du domaine public routier.

1.4. Résilience et développement durable

La CCSMM encourage les intervenants à mettre en œuvre des dispositifs et des solutions techniques qui visent à la **réduction de l'empreinte carbone liée au chantier et qui peuvent consister en :**

- la recherche en priorité d'approvisionnements localisés à proximité, recours aux matériaux recyclés
- Le recours à une flotte de véhicules à faible émission

- sur avis du service voirie de la CCSMM, utilisation de matériaux de revêtements décarbonés (Revêtements granuleux qui retiennent l'eau de pluie, bétons poreux, pavés à base de coquillages ou encore revêtements clairs ou peints en blanc, etc.

La CCSMM, engagée dans le développement durable, sensibilise les intervenants à :

- la réduction de l'artificialisation des sols,
- la préservation de la ressource en eau (réutilisation de l'eau « sale »), la mise en œuvre de revêtement filtrant, chaussée réservoir, etc.
- la protection de la biodiversité.

La CCSMM, dans le cadre des autorisations de voirie, pourra être amenée à prescrire des dispositions qui visent cet article.

1.5. Hiérarchisation de la voirie d'intérêt communautaire

La CCSMM a procédé récemment à une cartographie détaillée de ses voiries d'intérêt communautaire et à une hiérarchisation.

La hiérarchisation est structurée en 3 niveaux : Artère, distribution et desserte.

- Artère : Fort Trafic
- Distribution : Trafic moyen
- Desserte : Faible trafic

La cartographie est disponible en Annexe 6.

Les voiries d'intérêt communautaire sont susceptibles d'être réglementées en tonnages. Les intervenants sont encouragés à prendre attache auprès des communes traversées, autorité compétente en matière de police de circulation, afin de connaître les éventuelles restrictions de tonnages et de gabarit.

II. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

2.1. Régime des travaux

Les travaux ou ouvrages sur le domaine public routier sont dénommés « *travaux* ».

Ils concernent notamment :

- la réalisation de fouilles ou tranchées en vue de l'installation, de l'entretien ou de la dépose de fourreaux, câbles, canalisations ou autres ouvrages de réseaux ;
- la mise en place de mobiliers tels que poteaux, coffrets, panneaux d'affichage, abribus, etc. ;
- toute occupation au sol, en sous-sol ou en aérien du domaine public routier.

2.1.1. Coordination générale des travaux

Le ou la Président(e) de la CCSMM assure, sur le domaine public routier transféré, la coordination des travaux, ceci afin de :

- mutualiser autant que possible les ouvertures de chaussées ;
- éviter que des chantiers interviennent sur des voiries neuves ou qui viennent de bénéficier d'une réfection ;
- de limiter les gênes vis-à-vis des usagers et riverains.

Sont visés les travaux programmables, qui comprennent tous les travaux prévisibles au moment de l'établissement du programme de coordination.

Les occupants du domaine public (affectataires, permissionnaires, concessionnaires et autres occupants de droit) communiquent périodiquement (une fois par an) au Président ou à la Présidente de la CCSMM le programme des travaux qu'ils envisagent de réaliser ainsi que le calendrier de leur exécution (identification et coordonnées des services compétents présentées en annexe du Règlement : ANNEXE 1).

Le ou la Président(e) de la CCSMM établit selon les besoins d'entretien du patrimoine routier, un calendrier de travaux qu'il notifie à l'ensemble des services concernés, et qu'il porte à la connaissance des intervenants par publication sur le site internet de la CCSMM, ou par tout moyen approprié.

Une réunion annuelle de coordination, à laquelle peuvent participer les communes membres, pourra être organisée entre le service voirie de la CCSMM et l'ensemble des intervenants pour finaliser le programme de l'année à venir.

Ces calendriers établis pour l'année en cours pourront être complétés régulièrement par tous les travaux qui sont envisagés aussi bien dans le cours de l'année (chantiers non programmables) que pour

les années ultérieures. Dans ce dernier cas, leur programmation définitive intervient dans le cadre des réunions de coordination périodiques.

Il appartient donc aux intervenants d'informer la CCSMM de tous leurs projets, même aléatoires ou non confirmés, ainsi que de l'évolution de cette programmation.

2.1.2. Travaux hors coordination

Les travaux non intégrés dans la procédure de coordination sont :

- les travaux non programmables, qui comprennent les travaux inconnus au moment de l'établissement du calendrier de coordination susmentionné, notamment les travaux de raccordement et de branchement d'immeubles ;
- les travaux urgents, inconnus au moment de l'établissement du calendrier de coordination susmentionné, et qui comprennent les travaux non prévisibles effectués en cas d'urgence justifiée par la sécurité, la continuité du service public ou la sauvegarde des personnes ou des biens, ou en cas de force majeure.

Pour les travaux non programmables, le ou la Président(e) de la CCSMM, saisi(e) d'une demande d'intervention, indique au service demandeur la période pendant laquelle les travaux peuvent être exécutés et dans quelles conditions.

2.1.3. Règles d'occupation du domaine public routier

L'occupation du domaine public routier est conditionnée par l'obtention obligatoire par le pétitionnaire d'une permission de voirie, le cas échéant assortie des prescriptions techniques nécessaires pour assurer la conservation du domaine public routier et en garantir une utilisation compatible avec sa destination.

La permission de voirie est requise pour tous les intervenants sur le domaine public routier, à l'exception :

- des occupants de droit (Enedis, Grdf, RTE...) ;
- des exploitants de réseaux ouverts au public qui bénéficient d'un droit de passage sur le domaine public routier, et dans les réseaux publics relevant du domaine public routier et non routier dans les conditions prévues par les dispositions du code des postes et des télécommunications.

Les exonérations à l'obtention d'une permission de voirie n'excluent pas la nécessité de disposer, d'un accord technique préalable.

On entend par « accord technique préalable » l'acte qui fait état des prescriptions techniques nécessaires pour assurer la conservation du domaine et en garantir une utilisation compatible avec sa destination. L'accord technique préalable ne vaut pas titre d'occupation.

Les exonérations à l'obtention d'une permission de voirie n'excluent pas le versement, par les occupants de droit et les exploitants de réseaux ouverts au public, de la redevance d'occupation du domaine public routier, cette redevance étant appliquée :

- conformément à la réglementation en vigueur et particulière, le cas échéant, aux activités des occupants concernés lorsqu'il s'agit d'une occupation permanente du domaine public routier ;
- conformément à la réglementation en vigueur et particulière aux activités des occupants concernés ou à défaut, aux dispositions générales du code général de la propriété des personnes publiques et/ou du code de la voirie routière lorsqu'il s'agit d'une occupation temporaire du domaine public routier.

La permission de voirie ou l'accord technique préalable concerne les travaux programmables et non programmables.

Toute occupation ou exécution d'ouvrage réalisée sans permission de voirie ou au mépris des dispositions d'un accord technique préalable constitue une contravention de voirie pouvant entraîner la poursuite de ses auteurs conformément à l'article R.116-2 du code de la voirie routière et donner lieu à une amende au titre de ce règlement.

L'implantation de réseau privé est interdite sous chaussée, sauf dérogation accordée par la CCSMM.

2.2. Demande d'intervention

2.2.1. Cas général – demande de permission de voirie

La demande de permission de voirie est adressée par l'intermédiaire du formulaire type CCSMM, joint en Annexe 3, ou du CERFA.

Ce formulaire peut également être retiré auprès des services de la CCSMM.

La demande est adressée au service voirie de la CCSMM (identification et coordonnées des services compétents présentées en annexe du Règlement : ANNEXE 1).

En cas d'envoi de la demande de manière dématérialisée, l'intervenant doit solliciter un accusé de réception et de lecture afin de s'assurer de la prise en compte de celle-ci.

Elle est accompagnée :

- des éléments permettant à la CCSMM de déterminer, le cas échéant, les prescriptions techniques nécessaires pour assurer la conservation du domaine public routier et en garantir une utilisation compatible avec sa destination (article 2.2.2) ;
- le cas échéant, d'une demande d'arrêté de circulation adressée à l'autorité de police compétente (en principe le ou la Maire de la commune concernée).

2.2.2. Conditions de délivrance de l'accord technique préalable

Les pétitionnaires qui sollicitent une permission de voirie et les occupants de droit du domaine public routier présentent, dans le cadre de leur intervention sur le domaine public routier de la CCSMM, un dossier technique contenant les éléments suivants ou à défaut ceux définis dans la réglementation propre à leur activité prévue dans leur code (par exemple : Arrêté du 26 mars 2007) :

- les noms et coordonnées de l'intervenant et du chargé d'affaires ;
- l'énumération de l'ensemble des voies concernées par le projet ;
- le motif et la nature précise des travaux ;
- un plan de situation (type plan de ville) comportant le nom de la commune, le nom de la voie, le numéro d'adressage en agglomération ;
- **deux (2) photos horodatées** d'état des lieux avant travaux (vue proche et vue lointaine permettant d'appréhender l'environnement) ;
- un plan coté à une échelle convenable pour la compréhension du projet. Le gestionnaire de la voirie pourra exiger un autre plan, à une échelle qu'il aura fixée ainsi que sous forme numérique compatible avec le SIG de la CCSMM ;
- un mémoire explicatif décrivant les travaux, la nature de l'occupation et les conditions d'exploitation de l'ouvrage et indiquant le mode d'exécution prévu, la date et le délai d'exécution souhaités ainsi que les mesures envisagées sur le plan de l'exploitation de la route et de la sécurité de la circulation ;
- des documents permettant de juger du décor des affleurements (nature et qualité des matériaux, couleur, aspect de surface, conditions d'implantation) ;
- le cas échéant, une note de calcul justifiant la résistance et la stabilité des ouvrages ou installations ;
- le cas échéant, les coordonnées du coordinateur en matière de sécurité et de protection de la santé des travailleurs ;
- le cas échéant, la définition des mesures d'entretien ultérieur de l'ouvrage ;
- le cas échéant, les coordonnées d'une ou plusieurs personnes d'astreinte ;
- un engagement de payer la redevance d'occupation du domaine public, sauf régime particulier de redevance ;
- le cas échéant, pour les ouvrages ou équipements en superstructure, un croquis coté détaillé de l'ouvrage ou de l'équipement permettant de juger de la gêne éventuelle qu'ils sont susceptibles d'occasionner dans l'utilisation de la voie et en particulier du point de vue de l'encombrement des trottoirs, de la visibilité ainsi que de la sécurité en général avec photos-montages permettant d'apprécier l'esthétique et l'insertion de l'ouvrage.

Cette liste de pièces peut varier en fonction de la nature des travaux.

Cas des demandes liées à la création d'entrées charretières :

Pour les demandes de Permission de voirie, liées à la création d'entrée charretière, le demandeur devra se conformer aux prescriptions émises. Cette demande sera adressée au service voirie de la CCSMM qui instruira la permission (identification et coordonnées des services compétents présentées en annexe du Règlement : ANNEXE 1). La demande devra obligatoirement être accompagnée d'un plan des aménagements projetés à l'échelle 1/200^{ème} et d'une coupe des aménagements projetés à l'échelle 1/50^{ème} ou d'un schéma descriptif des travaux envisagés.

2.2.3. Dispositions propres aux opérateurs de transport et de distribution de gaz et d'électricité

Les dispositions du Règlement n'exonèrent pas les opérateurs de transport et de distribution de gaz et d'électricité de se conformer, pour ce qui les concerne, à la réglementation propre à leur activité prévue dans le code de l'énergie.

Particulièrement, pour la construction des ouvrages des réseaux publics d'électricité qui comprennent le réseau public de transport d'électricité, les réseaux publics de distribution d'électricité et les réseaux de distribution d'électricité aux services publics ainsi que les ouvrages des lignes directes, les occupants mettent en œuvre la procédure de consultation prévue aux articles R. 323-25 et suivant du code de l'énergie.

2.2.4. Dispositions propres aux opérateurs de télécommunication

La demande de permission de voirie des opérateurs de télécommunication est accompagnée d'un dossier technique dont le contenu est fixé par un arrêté du ministre chargé des communications électroniques.

En l'état du droit applicable au jour de l'adoption du Règlement, le contenu de ce dossier technique est précisé par les dispositions du code des postes et des communications électroniques (Articles L. 47 et R. 20-45 et suivants) et l'arrêté du 26 mars 2007 *relatif aux demandes de permissions de voirie mentionnées à l'article R. 20-47 du code des postes et des communications électroniques*, ci-après reproduit (ANNEXE 2).

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

En cas d'échec des négociations sur le partage des installations et dans un délai maximal de 1 mois à compter de l'invitation à les partager, prolongé, le cas échéant, jusqu'à la décision de l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes, l'opérateur de télécommunication qui n'a pu obtenir le partage des installations existantes peut confirmer sa demande de permission de voirie initiale. Il précisera les raisons pour lesquelles il ne lui a pas été possible d'utiliser les installations existantes.

2.3. Travaux urgents

En cas d'urgence avérée et justifiée par la sécurité, la continuité du service public, la sauvegarde des personnes ou des biens, ou en cas de force majeure, les travaux peuvent être entrepris sans délai.

Le ou la Président(e) de la CCSMM, ainsi que le ou la Maire de la commune concernée sont tenus informés par tous moyens dans les **vingt-quatre (24) heures** des motifs de cette intervention (identification et coordonnées des services compétents présentées en annexe du Règlement : ANNEXE 1).

L'intervenant procède dans les **cinq (5) jours** à la régularisation de son intervention auprès des services de la CCSMM.

Cette régularisation prend la forme d'une déclaration d'intervention (Permission de voirie, Accord Technique Préalable), qui comprend :

- les noms et coordonnées de l'intervenant et de son chargé d'affaires ;
- le motif et la nature des travaux ;
- leur localisation précise à l'aide de plans à une échelle suffisante (1/100è - 1/200è - 1/500è). Ces plans doivent faire figurer les noms de rues, les tracés des chaussées, les trottoirs, les numéros et le PR hors agglomération ;
les noms et coordonnées de l'ensemble des exécutants chargés de tout ou partie des travaux ;
- la nature et la provenance des matériaux qui seront utilisés, y compris tous documents justificatifs de leur qualité ;
- un plan coté à une échelle convenable pour la compréhension du projet. Le gestionnaire de la voirie pourra exiger un autre plan, à une échelle qu'il aura fixée ainsi que sous forme numérique compatible avec le SIG de la CCSMM ;
- les coordonnées d'un service d'urgence disponible 7 j / 7 j - 24 h / 24 h.

Le cas échéant, la déclaration d'intervention n'exonère pas l'intervenant de ses obligations, à l'égard des exploitants de réseaux (réglementation des travaux exécutés à proximité des souterrains, aériens ou subaquatiques résultant des articles L. 554-1 et suivants et R. 554-1 et suivants du code de l'environnement).

2.4. Instruction de la permission de voirie / de l'accord technique préalable

La demande de permission de voirie et/ou d'accord technique préalable doit parvenir aux services de la CCSMM. Elle instruit la demande de permission de voirie et/ou l'accord technique préalable dans le respect du secret des affaires et y répond dans les délais maximaux, à compter de sa réception, sous réserve de son caractère complet, de l'avis de la commune concernée, rappelant que le délai maximal réglementaire est de **21 jours ouvrés**.

L'absence de réponse, dans le délai réglementaire, à une demande de permission de voirie, vaut refus de la part de la CCSMM, sauf dispositions réglementaires contraires.

Pour les occupants de droit, conformément au R323-25 du Code de l'Energie, ce délai est à **21 jours** après réception de la demande avec accusé de réception, au-delà de celui-ci, l'absence de réponse de la CCSMM vaut acceptation.

Aucune occupation du domaine public routier, ni aucun travail ne peut être mis en œuvre sans réponse de la CCSMM, avant l'issue du délai d'instruction de la demande (sauf cas exceptionnels des travaux non programmables ou urgents, cf articles 2.3 et 2.5).

Toute occupation ou exécution d'ouvrage réalisée sans autorisation constitue une contravention de voirie pouvant entraîner la poursuite de ses auteurs.

2.5. Cas particulier des revêtements de moins de trois (3) ans d'âge

En application des dispositions de l'article L. 115-1 du code de la voirie routière, le président de la CCSMM n'a pas à motiver sa décision de refuser d'inscrire un programme de travaux envisagé par un propriétaire, affectataire, utilisateur des voies, permissionnaires, concessionnaire ou occupant de droit sur une partie du domaine public routier qui n'aurait pas atteint trois (3) ans d'âge au calendrier de coordination visé à l'Article 2.1.1.

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

Dans ce cadre le Président étudie les demandes de travaux sur voirie de moins de 3 (trois) ans d'âge qui présentent les caractéristiques suivantes :

- branchement suite à changement de propriétaire ;
- branchement suite au changement d'affectation d'immeubles ;
- branchement suite à nouvelle construction d'immeubles ;
- sécurité des tiers ;
- travaux imposés par la loi.

Les pétitionnaires et occupants de droit sont invités à éviter toute intervention sur voirie de plus de trois ans et de moins de cinq ans d'âge et à étudier avec le Président de la CCSMM la faisabilité d'un report d'intervention.

Les pétitionnaires et occupants de droit sont également invités à privilégier les solutions techniques permettant de limiter l'impact sur la chaussée, tels que le fonçage, le forage dirigé, etc.

En tout état de cause, des prescriptions particulières liées à une intervention sur voirie de moins de **trois (3) ans** d'âge pourront être précisées, après avis de l'intervenant, par la permission de voirie ou l'accord technique préalable.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux travaux présentant un caractère urgent (et visés à l'Article 2.3).

2.6. Condition de délivrance de la permission de voirie / de l'accord technique préalable

La permission de voirie ou l'accord technique préalable est délivré par arrêté établi par le ou la Président(e) de la CCSMM ou son représentant.

De manière générale, la permission de voirie ne peut être délivré que dans la mesure où elle/il est compatible avec la destination du domaine public routier concerné.

2.7. Portée et validité de la permission de voirie / de l'accord technique préalable

2.7.1. Portée et validité de la permission de voirie

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

Elle porte exclusivement sur les travaux présentés dans la demande. Elle est affichée sur le lieu du chantier, de manière à être vue, à tout moment du chantier, par tout agent habilité à vérifier le respect des prescriptions du Règlement.

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

Celle-ci oblige à réparer les dommages causés aux voies par lesdits travaux, et à remettre en état les lieux à la fin de l'autorisation de voirie, dans l'emprise des travaux.

2.7.2. Portée et validité de l'accord technique préalable

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

L'accord technique préalable délivré par les services de la CCSMM prévoit sa durée de validité, laquelle ne pourra dépasser **un (1) an**. Toute intervention nécessitant un délai supplémentaire doit faire l'objet d'une demande de renouvellement.

Le renouvellement de l'accord technique préalable est sollicité au minimum **vingt et un (21) jours** ouvrés avant son échéance. Le dossier de demande de renouvellement reprend les éléments constitutifs de la demande initiale ainsi que la justification des motifs de la demande de renouvellement.

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

2.8. Phase de travaux

L'intervenant dispose d'une copie de la permission de voirie ou de l'accord technique.

Le bénéficiaire doit s'assurer que le présent règlement de voirie soit porté à la connaissance des entreprises exécutantes, qui doivent en avoir la parfaite maîtrise. L'intervenant devra attester de sa bonne prise en compte sur le formulaire de la permission de voirie.

L'intervenant est réputé connaître la réglementation en vigueur applicable aux travaux de chantier et dispose des qualifications professionnelles et techniques en vigueur, en fonction de l'ouvrage à réaliser.

Il respecte et fait respecter, par ses propres moyens, le Règlement ainsi que les dispositions et prescriptions figurant dans la permission de voirie, l'accord technique préalable et dans tout autre document diffusé ou délivré par la CCSMM, y compris les observations émanant de ses représentants.

Cette obligation pèse sur toute personne ou entreprise que l'intervenant aura missionnée sur ses chantiers.

2.8.1. Association des communes concernées

La commune propriétaire du foncier situé à proximité immédiate de l'emprise du chantier est associée, à sa demande, aux opérations de travaux du permissionnaire.

2.8.2. Responsabilités et assurances

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

La responsabilité de l'intervenant peut être recherchée, dans les conditions définies par la loi et la jurisprudence, pour les dommages liés à l'existence, aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ouvrages réalisés sur le domaine public routier qu'il est autorisé à occuper, ainsi que des conditions de leur exploitation et de leur entretien, notamment des désordres et des dommages occasionnés aux tiers, aux ouvrages publics et privés susceptibles de se produire.

Les travaux de réfection définitive effectués par la CCSMM à la suite de son intervention ne l'exonèrent pas de sa responsabilité en cas de vices cachés portants sur les ouvrages déjà réalisés par lui.

2.8.3. Avis préalable de démarrage des travaux

L'intervenant prévient, le cas échéant, la CCSMM (identification et coordonnées des services compétents présentées en annexe du Règlement : ANNEXE 1) par email, au moins **cinq (5) jours** avant la date effective de lancement des travaux, sauf cas exceptionnels des travaux programmables et urgents (Article 2.3).

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

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

2.8.4. État des lieux

2.8.4.1. Dispositions générales

Avant le démarrage des travaux, l'intervenant ou les services de la CCSMM peuvent organiser, chacun à leur initiative, une réunion de chantier visant à :

- mettre au point les modalités d'intervention sur le domaine public routier et vérifier leur compatibilité avec les prescriptions de la permission de voirie, de l'accord technique préalable, du Règlement, ou de l'arrêté temporaire de circulation ;
- établir un état des lieux contradictoire du lieu d'exécution des travaux avant leur mise en œuvre.

Un constat d'huissier peut également faire office d'état des lieux avant travaux.

En cas d'absence de l'une des parties au jour et heure convenus, le constat de l'état des lieux est alors établi par la seule partie présente qui le notifie par courrier ou par courriel à l'autre partie. Cette dernière dispose d'un délai de **dix (10) jours** ouvrés pour le réfuter ou l'accepter.

Passé ce délai, le constat fait foi jusqu'à preuve contraire apportée par tout moyen.

En l'absence de constat, les lieux sont réputés en bon état eu égard à l'âge de la voirie, sauf preuve contraire apportée par l'occupant, sans préjudice de la possibilité pour l'intervenant d'apporter tout justificatif d'un état différent.

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

2.8.4.2. Contenu de l'état des lieux contradictoire

L'état des lieux contradictoire d'ouverture de chantier comporte les indications suivantes :

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

Un modèle est transmis en Annexe 7.

Un reportage photographique, portant sur les ouvrages existants décrits par le constat et, le cas échéant, sur les ouvrages ayant fait l'objet de remarques ou réserves, pourra être annexé.

En cas d'avis différents, les prescriptions du service voirie de la CCSMM serviront de bases de discussion pour aboutir à un accord.

Chaque état des lieux est établi en autant d'exemplaires que d'intervenants, plus un remis au service gestionnaire de la CCSMM.

2.8.5. Ouverture de chantier

Il est rappelé qu'en dehors du champ d'application du Règlement, l'intervenant est tenu de :

- prévenir par un avis préalable par email avec accusé de réception le service voirie du secteur concerné de la CCSMM du démarrage effectif ;
- solliciter auprès de l'autorité disposant des pouvoirs de police de circulation et de stationnement, un arrêté temporaire de circulation et de stationnement ;
- respecter les dispositions relatives à l'exécution des travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques prévues par le code de l'environnement. Ces dispositions sont notamment la Déclaration de projet de Travaux (DT) et la déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT).

Plus généralement, l'autorisation accordée par la CCSMM sous-entend que l'intervenant se soit assuré auprès des autres exploitants de réseaux, que son projet ne gênera en rien l'exploitation et la maintenance de leurs réseaux respectifs.

L'intervenant fait également son affaire du respect de toutes les dispositions législatives et réglementaires en vigueur non visées par le Règlement et susceptibles de s'appliquer à ses travaux, notamment lorsque l'ouvrage est situé sur un secteur classé ou sauvegardé au titre du code du patrimoine.

En outre, et de manière générale, l'intervenant devra veiller à s'assurer :

- un plan de la zone ;
- l'annexe 3, le cas échéant ;
- du respect de l'autorisation de voirie :
- de la mise en œuvre d'une étude de fondation préalable, si nécessaire ;
- du maintien de zones de visibilité suffisante ;
- de la lisibilité du jalonnement et de la signalisation verticale et lumineuse ;
- de garantir la sécurité des biens et des personnes pendant le déroulement du chantier.

L'intervenant prévient les services de la CCSMM et l'autorité compétente en matière de police de la circulation du démarrage de son chantier au minimum **cinq (5) jours** (cf. article 2.8.3) avant la date effective de lancement des travaux, au moyen d'un email, précisant la date effective de démarrage et les coordonnées de l'entreprise intervenant.

2.8.6. Interruption des travaux

La durée du chantier devra être la plus courte possible afin d'en limiter les impacts tant sur le domaine public routier que sur ses divers occupants (riverains, piétons, véhicules, etc.).

Il ne sera pas autorisé de chantiers présentant au moins **cinq (5) jours** consécutifs sans travaux. L'intervenant, sitôt qu'il a connaissance d'une interruption de travaux prévisible et susceptible de durer plus de **cinq (5) jours** consécutifs, signale et justifie cette intervention au service de la CCSMM. L'intervenant présente également à la CCSMM, pour avis de sa part, les modalités de sécurisation du périmètre des travaux, dont les fouilles qui restent ouvertes.

Lors de l'interruption des travaux, les opérations de mise en sécurité du chantier sont soumises pour validation au service gestionnaire du domaine public de la CCSMM. Dans l'hypothèse d'une durée d'interruption supérieure à **quarante-huit (48) heures**, ces opérations de sécurité doivent permettre de garantir le rétablissement de la circulation des modes actifs et véhicules, le week-end et les jours fériés, sauf événement exceptionnel (identification et coordonnées des services compétents présentées en annexe du Règlement : ANNEXE 1).

2.8.7. Fin des travaux, réception et garanties

La clôture du chantier ou fin des travaux ou achèvement réel des travaux correspond à la fin de la réalisation de la réfection provisoire et/ou définitive.

L'intervenant fait son affaire des opérations de réception de la voirie et de ses équipements réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage.

La partie la plus diligente organise **la remise de la voirie et de ses équipements**, qui donne lieu à une réunion d'état des lieux contradictoire de remise en état du domaine public en présence :

- des services compétents de la CCSMM ;
- de l'intervenant.

La remise de la voirie et de ses équipements s'accompagne de la remise des documents suivants :

- le reportage photographique avec prises de vues horodatées avant/après ;
- le contrôle de compactage, (Article 3.2.7) ;
- le procès-verbal de réception des travaux (valant point de départ des garanties constructeurs);
- le dossier des ouvrages exécutés (DOE) ;
- le dossier d'intervention ultérieure sur l'ouvrage (DIUO) établi conformément à la réglementation en vigueur.

En cas d'absence de la CCSMM lors de la remise de voirie, l'intervenant informe les services de la CCSMM de la fin de ses travaux, correspondant à un quitus accompagné de photo présentant les lieux après travaux et du compte-rendu de chantier dans les **cinq (5) jours** ouvrés à compter de la fin effective des travaux (réception incluse).

La remise de la voirie et de ses équipements ne peut avoir lieu que lorsque l'intervenant maître d'ouvrage aura procédé à la levée de toutes les réserves.

Les garanties Constructeurs de parfait achèvement (**un (1) an**), de bon fonctionnement (**deux (2) ans**), et décennale du maître d'ouvrage sont transférées à la CCSMM à la date de remise de la voirie et de ses équipements.

2.9. Récolement des ouvrages

La CCSMM pourra procéder directement à des relevés topographiques du sous-sol lorsque le chantier est ouvert.

En outre, la CCSMM, dans le cadre de la permission de voirie ou de l'accord technique préalable, pourra demander aux titulaires de permission de voirie (hors occupants de droit), de lui fournir un plan de récolement des ouvrages souterrains et/ou de surface, et ceci afin de :

- d'une part, vérifier la conformité des travaux exécutés dans le cadre de l'autorisation de voirie ;

- d'autre part, faciliter la mise à jour du Système d'Information Géographique de la CCSMM et le PCRS (*format à préciser et transmission au SIEM*).

Sur demande, l'intervenant fournit ce plan de récolement, établi selon la classe A de précision, selon le format PCRS en vigueur, à la CCSMM dans un délai de **trois (3) mois** suivant la réception des travaux.

2.10. Cas particulier des déplacements d'ouvrages

Conformément à l'article R113-11 du code de la voirie routière, la CCSMM peut, dans l'intérêt de la sécurité routière ou dans le cadre de projets d'aménagement et conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, faire déplacer à leurs frais les ouvrages et installations des exploitants de réseaux de télécommunications et de services publics de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz dans les cas suivants :

- à la suite d'études réalisées à l'initiative du gestionnaire du domaine public routier afin d'améliorer les conditions de sécurité des usagers sur un itinéraire déterminé ;
- à l'occasion de travaux d'aménagement de la route ou de ses abords ;
- lorsqu'il a été démontré par l'analyse des accidents survenus que la présence de ces installations et ouvrages a constitué un facteur aggravant.

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

En l'absence de déplacement des ouvrages réalisé par les occupants du domaine public routier, la responsabilité de la CCSMM ne serait aucunement engagée si ces ouvrages subissaient ou provoquaient des dommages, par le fait des travaux.

2.11. Cas particulier des réseaux hors d'usage ou abandonnés

Les réseaux ou ouvrages hors d'usage, abandonnés ou non exploités, constituent des occupations du domaine public tant qu'ils n'ont pas été retirés du sol. Son gestionnaire en informe le service voirie de la CCSMM et fait son affaire des prescriptions posées par la réglementation relative aux travaux à proximité des réseaux souterrains, aériens ou subaquatiques.

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

Pour un diamètre supérieur à 150 mm sauf si la canalisation est amiantée, le comblement par injection de béton des canalisations est recommandé par la CCSMM. En cas de présence de canalisation comportant de l'amiante, le retrait est la charge du gestionnaire de ce réseau et à leurs frais.

Dans le cas contraire et en cas de nécessité, l'enlèvement du réseau ou de l'ouvrage abandonné se fera aux frais du dernier gestionnaire ou propriétaire.

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

Suite au retrait des réseaux, le gestionnaire de réseaux entreprend à ses frais des travaux permettant la dépose des supports et du massif de l'ancrage.

2.12. Cas particuliers d'implantation de la fibre ou autres réseaux de communications électroniques

2.12.1. Dispositions générales

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

Lorsque l'intervenant émet une demande de permission de voirie auprès de la CCSMM en vue d'une nouvelle implantation de réseaux de télécommunication, type fibre optique, la permission de voirie peut être refusée par décision motivée lorsque l'occupation du domaine public est incompatible avec l'affectation des réseaux et les capacités disponibles.

Cette décision tient compte, le cas échéant, des politiques d'enfouissement pratiquées et mises en œuvre en fonction des secteurs géographiques de la CCSMM et de leurs spécificités environnementales.

2.12.2. Cas de la fibre posée en aérien

Lorsque l'implantation en souterrain n'est pas rendue possible du fait d'une saturation des infrastructures souterraines et après que l'intervenant a démontré que l'étude de mutualisation s'avère non concluante (Article 2.2.4), la CCSMM pourra préconiser le réemploi des ancrages de poteaux concessionnaires existants.

Dans le cas d'impossibilité avérée et prouvée, dans la mesure du possible, par un test de charge transmis par l'intervenant ou par des argumentations techniques (hauteur non respectée - pour rappel

la norme NF EN 50174-3 et le guide UTE C 15-900, les câbles doivent être posés à la hauteur minimale suivante : **trois mètres (3 m)** en bordure de route sans accès de véhicules ; **cinq mètres cinquante (5,50 m)** pour les traversées de voies ouvertes à la circulation de véhicules), la CCSMM pourra autoriser une implantation en aérien.

2.13. Cas particuliers d'implantation de réseau électrique

Dans la mesure du possible, la CCSMM n'autorise pas d'implantation de câble électrique sans vérifier la faisabilité de l'emploi de fourreau. Les prescriptions relatives à l'emprunt de fourreau seront définies dans l'accord technique préalable. : le câblage, le long du poteau, doit être logé dans une gouttière métallique oméga.

III. DISPOSITIONS TECHNIQUES

3.1. Organisation des chantiers

3.1.1. Information du public

L'intervenant met à la disposition du public, par voie d'affichage et lisible en toute circonstance à proximité immédiate de son chantier, au moins **cinq (5) jours** ouvrés avant le commencement des travaux, les informations suivantes :

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

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

La CCSMM se réserve le droit, selon l'importance des travaux et des perturbations occasionnées, d'engager l'intervenant à mettre en œuvre une information spécifique des riverains (réunion publique, courrier aux riverains, etc.).

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

3.1.2. Emprise du chantier

L'intervenant veille à réduire, dans la mesure du possible, l'emprise du chantier, en particulier dans le profil en travers de la voie. Elle intègre les zones de stockage et de chargement/déchargement des matériaux. L'emprise du chantier ne pourra occuper, dans la mesure du possible et le cas échéant, sauf avis des services de la CCSMM, plus de la moitié de la largeur de la chaussée, ni plus d'un trottoir à la fois.

L'intervenant s'assure, dans la mesure du possible, de maintenir en toutes circonstances l'accessibilité des équipements de réseaux sensibles (électricité, gaz, eau et assainissement) et des bornes d'incendie et de secours. Il prend des dispositions pour les maintenir, dans la mesure du possible, en dehors de l'emprise de son chantier. L'intervenant prévient le SDIS si les bornes incendie sont indisponibles le temps des travaux.

Selon l'environnement local, lors de chaque interruption du chantier de plus de **48 heures** notamment durant les week-ends et les jours fériés, l'intervenant veille à réduire l'emprise à une surface minimale, sécuriser les fouilles, rétablir la circulation des véhicules motorisés et des modes actifs et à évacuer tous les dépôts de matériaux inutiles.

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

La CCSMM pourra imposer, si des circonstances propres à la protection du domaine public occupé le justifient, et en accord avec une norme technique impérative et les règles de l'art, le travail par tiers de chaussée, le travail à deux postes de nuit ou encore la pose de ponts de service. Ces contraintes particulières seront précisées sur la permission de voirie ou sur l'accord technique préalable.

3.1.3. Préservation de la fonction des voies

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

- les droits des riverains qui bénéficient des droits dits « *aisances de voirie* » portant sur les droits d'accès, les droits de vue ou les droits d'égouts (la CCSMM pourra imposer la mise en place d'un dispositif matériel rigide permettant d'éviter les chutes et accidents de personnes) ;
- la circulation des véhicules le cas échéant, ainsi que des piétons incluant les personnes à mobilité réduite ;
- l'écoulement des eaux pluviales ;
- la collecte des ordures ménagères ;
- la circulation des réseaux de transport collectif.

Dans l'hypothèse d'une perturbation des services de collecte des ordures ménagères ou de transport collectif, il appartient à l'intervenant de prendre directement contact avec les autorités compétentes (Région pour les Transports collectifs et CCSMM pour la collecte).

3.1.4. Sécurisation et signalisation des chantiers

L'intervenant est seul responsable de la sécurisation du chantier.

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

En amont du projet, d'autre part, les itinéraires recommandés ou les mises en place de déviation devront faire l'objet de concertation entre le(s) demandeur(s), le(s) intervenant(s), l'autorité en charge de la police de circulation et la CCSMM, laquelle vérifiera les capacités des itinéraires de substitution à supporter une augmentation de trafic.

3.1.5. Clôture du chantier

L'intervenant assure à sa charge les aménagements nécessaires à la fermeture des chantiers au public : il procède ainsi à la clôture du chantier et de ses installations annexes par un dispositif matériel rigide empêchant tout accès au chantier et toute chute de personne.

Dans ce cadre, il est recommandé de mettre en place des barrières fixées sur supports capables de rester stables dans les conditions normales de sollicitation, modulaires, propres, en bon état et à une hauteur permettant d'assurer la meilleure visibilité.

Dans l'hypothèse où la barrière empiète sur la chaussée, un plancher de largeur suffisante muni d'une main courante est établi pour les usagers du domaine public routier.

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

3.1.6. Protection des voies, du mobilier urbain et des ouvrages de distribution

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

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

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

de distribution (accessoires en fonte, bouches à clé, tampons, etc.). L'intervenant pourra, si nécessaire, et après avoir obtenu l'accord express de la CCSMM, procéder au démontage de ce mobilier, et à son remplacement à l'identique à l'issue des travaux.

L'intervenant veille à prévenir les services de la CCSMM lorsqu'un défaut observé peut être réparé dans le cadre des travaux en cours (ex. : bordure cassée/abîmée) avant que le chantier ne soit terminé.

Dans l'hypothèse où ils seraient inclus dans l'emprise du chantier, l'intervenant veille à la bonne accessibilité permanente des équipements de réseaux sensibles (électricité, gaz, eau et assainissement) de type armoires, coffrets, cabines, et des bornes d'incendie et de secours.

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

Tout élément dégradé ou perdu à l'issue des travaux est à la charge de l'intervenant.

3.1.7. Protection des plantations

Pour les voiries de desserte des ZAE

Lors de l'exécution de chantier sur le domaine public routier géré par la CCSMM, l'intervenant respecte les normes techniques NF P 98-332, les dispositions du code de l'environnement et la norme et les règles de l'art, ainsi que les recommandations définies par le Règlement pour assurer la protection des plantations tant leur emprise aérienne, terrestre que souterraine.

L'état des lieux préalable à l'ouverture du chantier (Article 2.8.4 État des lieux) fait état, le cas échéant, des plantations présentes sur l'emprise du chantier et définit les mesures à mettre en œuvre pour garantir la sécurité des espaces verts et de plantations pendant toute la durée des travaux.

Le cas échéant, la CCSMM ou la Commune concernée pourra récupérer les plantes et autres sujets protégés au titre du Règlement avant le démarrage des travaux.

De manière générale, et sauf prescription particulière du présent règlement de voirie, l'intervenant est tenu de prendre en compte, dans la mesure du possible, la saisonnalité des plantations, même si cela implique un décalage entre la fin des travaux et la plantation.

En cas de détérioration, nécessitant un remplacement, la CCSMM pourra prendre une délibération définissant la valeur de remplacement pour les arbres (barème de l'arbre).

Réalisation des tranchées

La réalisation de tranchée ne devra pas porter atteinte aux végétaux. L'intervenant devra mettre en place tous les dispositions et moyens nécessaires pour la sauvegarde de ceux-ci.

Coupe de racines

Quelle que soit la technique utilisée, toute intervention sur le système racinaire des arbres doit être strictement contrôlée. Les racines des arbres rencontrées lors des fouilles ne peuvent être coupées

qu'après accord du gestionnaire. En tout état de cause, il est interdit de couper des racines d'un diamètre supérieur à 8 cm.

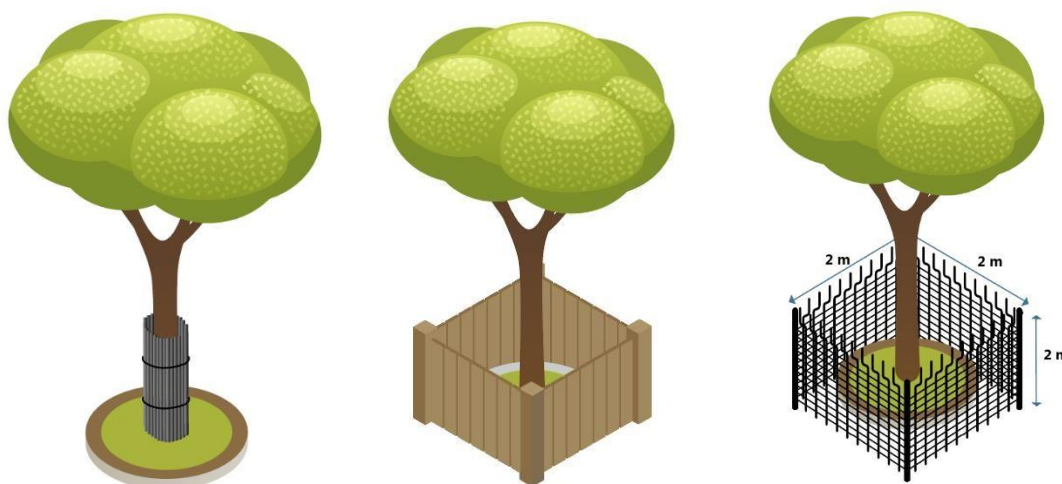
L'intervenant s'interdit de porter atteinte à l'intégrité des arbres et surfaces végétalisées sur le domaine public routier, que ce soit par l'arrachage, la suppression ou la mutilation des arbres implantés sur le domaine.

Afin d'éviter tout dommage sur le système racinaire des arbres, l'intervenant devra respecter les mesures suivantes :

À l'intérieur de la zone de protection définie par la projection au sol de la partie aérienne plus **un (1) mètre** :

- aucun terrassement, aucun décaissement et aucun remblaiement ne sera réalisé,
- aucun passage d'engin afin d'éviter le tassement du sol et des blessures sur les racines ou le tronc,
- aucun dépôt de matériaux,
- aucun déversement de produits toxiques.

Pour protéger l'emprise correspondant à la projection au sol de la partie aérienne, l'entreprise devra installer, si cela est compatible avec la réalisation des travaux, un système de protection à base de palissade en bois ou autres types de barrières correctement fixé afin de délimiter physiquement la zone de protection des arbres sur le terrain et donc d'en interdire l'accès aux engins de chantier. Ces protections sont à mettre en place dès le début des travaux.



S'il s'avère impossible de respecter cette zone de protection, l'entreprise devra impérativement contacter, via la maîtrise d'œuvre, les services voirie de la CCSMM (voiries ZAE) ou de la commune concernée (cf. Annexe 1), afin d'obtenir une autorisation d'intervention dans cette zone. Il sera alors défini les préconisations techniques à respecter pour préserver au mieux les arbres.

Un nouveau constat contradictoire de l'état des végétaux pourra être mené à l'issue de l'opération de travaux, afin d'acter les éventuels dégâts et blessures intervenus sur les arbres et végétaux pendant la durée du chantier.

3.1.8. Protection des ouvrages souterrains

En accord avec les lois et textes en vigueur, dans le cas où, au cours des travaux, l'intervenant voisinerait, rencontrerait ou mettrait à découvert des ouvrages non connus à la suite des DT et DICT en découlant, il serait tenu d'avertir immédiatement l'exploitant de ces ouvrages ou la CCSMM si ces ouvrages ne pouvaient être identifiés, en vue de l'établissement des mesures à prendre pour assurer la sécurité des biens et des personnes et la protection de ces ouvrages.

3.1.9. Découvertes fortuites

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

Il procède à une déclaration en mairie de sa ou ses découvertes.

Le non-respect de ces prescriptions engage sa responsabilité.

3.1.10. Cavités souterraines

Si, au cours des travaux, une cavité souterraine est découverte sous le domaine public ou sous le domaine privé le long d'un mur à l'aplomb, l'intervenant prend immédiatement contact avec les services de la CCSMM afin de déterminer les modalités de traitement de cette présence.

3.1.11. Propreté des voies et limitation des pollutions de proximité

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

Il veille à éviter :

- les stockages de matériaux, de déchets, de déblais ou de tout autre déchet de chantier ;
- la préparation des matériaux à même le sol de la voie publique.

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

L'intervenant s'assure également :

- dans la mesure du possible, de l'absence de graffitis ou tout affichage sauvage sur les dispositifs de clôture du chantier ;
- de l'obturation des bouches à clé, cheminées ou avaloirs de manière à éviter toute pollution des réseaux ;
- de la récupération des écoulements de tous fluides du chantier susceptibles de polluer le sol, les arbres ou les canalisations d'eau, d'assainissement ou d'eaux pluviales ;
- de la limitation des émissions de poussières et de boues ;
- de la réglementation en vigueur relative aux matériaux polluants.

La responsabilité de l'intervenant peut être engagée pour non-respect de ces prescriptions.

3.1.12. Dispositions en matière de bruit

De manière générale et dans la mesure du possible, l'intervenant veille à ce que le niveau acoustique maximum en limite de chantier ne dépasse pas 85 dB.

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

L'intervenant veille, dans la mesure du possible, à se conformer aux dispositions des arrêtés préfectoraux et aux dispositions de police municipale en matière de lutte contre les troubles de voisinage, sauf cas d'intervention urgente ou dérogation exceptionnelle.

3.1.13. Gestion des déchets

L'intervenant assure la gestion des déchets de chantier conformément à la réglementation en vigueur. À cet égard, il est rappelé que les déblais résultant des travaux sur et sous la voie publique constituent des déchets au sens des dispositions du code de l'environnement (Article L. 541-1-1 du code), et les permissionnaires ou intervenants sous la maîtrise d'ouvrage desquels ces travaux ont été réalisés constituent des producteurs de déchets au sens de la réglementation en vigueur.

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

3.2. Exécution des travaux

3.2.1. Généralités

L'intervenant veille à exécuter ses travaux dans un objectif de qualité permettant d'assurer à tout instant la conservation du domaine, la sécurité et le confort des usagers.

La bonne exécution des travaux n'est pas seulement un objectif immédiat, mais doit pouvoir être constatée dans la durée.

Cet objectif de bonne exécution peut conduire la CCSMM à assurer ou faire assurer par le tiers de son choix un suivi et un contrôle régulier de l'exécution des prescriptions du Règlement.

En outre, les agents de la CCSMM sont habilités à formuler toutes observations en lien avec le déroulement des travaux sur la voirie.

Toute observation concernant la qualité des travaux et leur organisation est transmise par e-mail au permissionnaire, à charge pour ce dernier de prendre ou de faire prendre les mesures nécessaires à la prise en compte de ces observations, dans le respect du Règlement de voirie et des dispositions réglementaires en vigueur.

3.2.2. Amiante / HAP

Le permissionnaire assure, à ses frais, les opérations de recherche d'amiante et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) avant la réalisation des travaux pour lequel il dispose d'une permission de voirie ou d'un accord technique préalable, dans l'hypothèse où cette information n'est pas déjà connue par la CCSMM (mise en œuvre des dispositions des articles L. 4412-2 et R.4412-97 et suivants du code du travail) et de la norme NF-X46-102.

La recherche d'amiante est assurée par un repérage préalable à l'opération, adapté à sa nature, à son périmètre et au niveau de risque qu'elle présente, conformément aux dispositions précitées du code du travail et de leurs textes d'application le cas échéant.

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

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

Dans la mesure du possible, une copie des résultats de l'analyse est transmise à la CCSMM afin de l'intégrer dans son SIG.

3.2.3. Exécution des fouilles et des tranchées

L'exécution des fouilles et des tranchées est conforme aux règles de l'art et aux normes AFNOR en vigueur, et adaptées aux contraintes de terrain et environnementales.

3.2.3.1. Découpe ou dépose du revêtement

En l'état actuel du droit, la norme NF P 98-331 qui définit les conditions d'ouverture de fouilles, de remblaiement et de réfection de chaussée consécutives à la mise en place ou à l'entretien de réseaux enterrés s'applique.

En outre, l'intervenant est invité, dans la mesure du possible, à respecter les prescriptions suivantes :

Revêtements en enrobés	Autres revêtements
Découpe franche et rectiligne réalisée avec un matériel adapté avec des géométries simples sans ressauts ni redans.	En cas de réemploi, ils devront être déposés et stockés avec soin.
Les bords de la tranchée à réaliser sont préalablement tracés et découpés de manière à éviter la dislocation des lèvres de fouille sur une profondeur minimale de dix (10) centimètres .	
Les découpes sont exécutées dans les règles de l'art.	

Dans le cas d'affouillement latéral accidentel, une nouvelle découpe du revêtement et une reprise des terrassements à bords verticaux sera réalisée.

3.2.3.2. Démolitions et déblais

Bordure et caniveaux

Les bordures de trottoirs et d'îlots et les caniveaux doivent être déposés obligatoirement lors de passage de réseau et avec soin. Il est interdit de les conserver en place en forme de pont au-dessus d'une tranchée ou en porte-à-faux le long d'une fouille. L'écoulement de l'eau dans le caniveau ou fil d'eau est maintenu au-dessus de la tranchée par tout autre moyen afin d'éviter le remplissage des fouilles pendant les travaux. Les bordures réutilisables sont triées et soigneusement rangées à part,

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

Les éléments jugés irrécupérables sont évacués par l'intervenant dès leur dépose.

Zones pavées et de dalles

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

- soit via l'utilisation des godets à griffes.

La CCSMM récupérera et stockera les pavés propres et mis sur palettes dans un site approprié et dédié à cette utilisation.

Démolitions

L'utilisation du marteau pneumatique est admise pour les démolitions de corps de chaussée et de trottoirs.

Évacuation des déblais

Les déblais issus des fouilles et des ouvertures seront évacués au fur et à mesure sans stockage, sauf en cas de réemploi, sur le domaine public en décharge contrôlée ou vers des unités de retraitement ou de recyclage agréées.

Seule la mise en sac ou conteneur est autorisée sur place avec une évacuation régulière, afin de limiter la gêne et l'emprise.

Dans le cas d'interventions dans une zone d'espaces verts, un traitement particulier doit être réservé à la terre végétale : celle-ci doit être séparée des autres matériaux de déblais. La CCSMM, en cas de non réutilisation sur place, pourra être amenée à les récupérer.

3.2.4. Réalisation des tranchées

3.2.4.1. Emprise des tranchées

Sur les voiries en ZAE et pour limiter la gêne des usagers, il est recommandé, dans la mesure du possible, après concertation, à l'intervenant d'ouvrir ses tranchées longitudinales par tronçons (n'excédant pas **cent (100) mètres**), au fur et à mesure de l'état d'avancement de la construction ou de la réparation de l'ouvrage concerné et tout en évitant les bandes de roulements. La permission de voirie ou l'accord technique préalable pourra notamment définir et après concertation avec l'intervenant :

- la longueur de chaque tronçon de tranchées en tenant compte des options techniques retenues par le pétitionnaire ;
- l'obligation de passer sur une fouille commune.

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

Dans la mesure du possible, les tranchées sont réalisées à l'endroit de la voie qui perturbe le moins possible sa gestion et celle des équipements déjà existants, sous réserve des impératifs techniques en vigueur.

Le bord extérieur des tranchées respecte la zone de protection des arbres telle que définie à l'article 3.1.9.

3.2.4.2. *Micro-tranchées et mini-tranchées*

Les micro ou mini-tranchées doivent respecter la norme NF P98-331. Ces deux types de tranchées de faibles dimensions sont autorisées, pour l'enfouissement des réseaux de télécommunication uniquement :

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

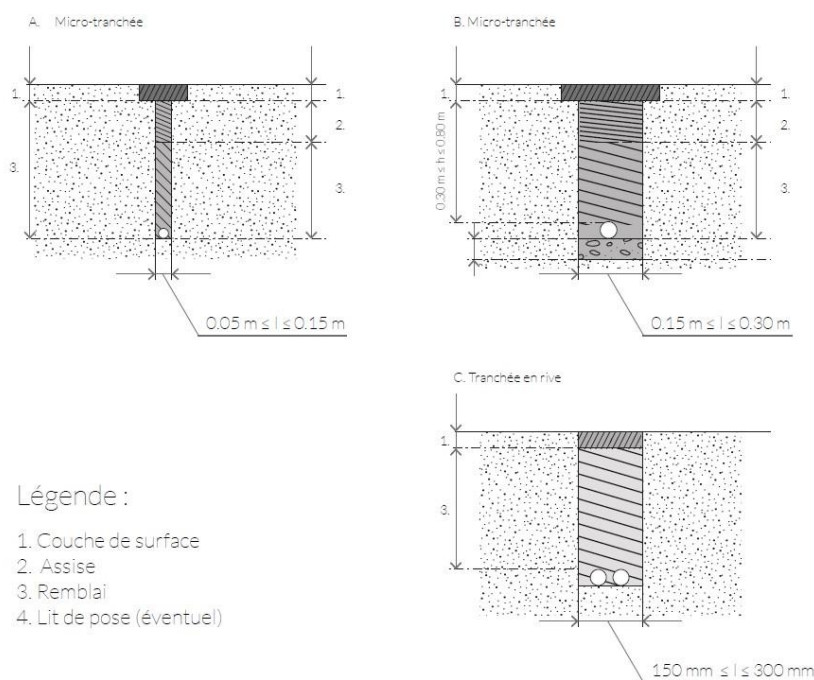
Les profondeurs minimales applicables aux concessionnaires des réseaux de télécommunication sont définies par la CCSMM et sont de :

- **0,80 mètre** sous chaussées de trafic élevé ;
- **0,60 mètre** sous chaussées de trafic faible, sous trottoir et accotement et sous fond de fossé ;
- **0,60 mètre** sous accotement naturel.

En cas d'impossibilité technique de respecter les profondeurs d'enfouissement recommandées par la CCSMM sur tout ou partie de la tranchée, la solution technique la plus appropriée pourra être établie par la CCSMM, en concertation avec l'intervenant.

Ces tranchées s'appuieront sur la coupe qui pourra être transmise dans l'Accord technique préalable ou la Permission de voirie. Des illustrations sont présentées dans les articles suivants.

Coupes types Micro-tranchée, mini tranchée et tranchée en rive



3.2.4.3. Profondeur des tranchées

Les tranchées seront creusées verticalement. La CCSMM se réserve le droit de préconiser des tranchées biaisées à l'intervenant lorsque les contraintes d'implantation l'exigent.

Fouilles horizontales

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

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

Des prescriptions techniques spécifiques pourront être établies par la CCSMM, en concertation avec l'intervenant.

Leur profondeur, outre les contraintes d'implantation liées aux raccordements des réseaux sur l'existant et aux croisements d'autres canalisations, respecte les conditions de couverture minimale ci-après (hors branchements), conformément au guide technique SETRA-LCPC « Remblayage des tranchées et réfection des chaussées », la norme NF P 98-331, le guide des terrassements des remblais et des

couches de forme, en vigueur et les prescriptions techniques stipulées par la CCSMM dans la permission de voirie ou l'Accord Technique Préalable et conformément à l'Annexe 5.

Des prescriptions techniques spécifiques pourront être établies par la CCSMM.

Tenue des fouilles et blindage

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

3.2.5. Réseaux

3.2.5.1. *Respect de la réglementation en matière de positionnement et de pose*

Ainsi, les normes suivantes s'appliquent :

- la norme NF P 98-332 fixe les distances de retrait minimales par rapport à la végétation : de **deux (2) mètres** voire **un mètre cinquante (1,50 m)** (pour les sujets de plus **d'un (1) mètre**) en milieu urbain ou en cas d'impossibilité technique, après accord des services de la CCSMM ;
- les distances de retrait minimales par rapport aux constructions sont généralement de **0,30 mètre** au minimum ;
- une distance minimale de **0,20 mètre** entre génératrices avec les autres ouvrages rencontrés dans le sol doit être respectée (en parallèle et en croisement) ;
- le positionnement des réseaux les uns à côté des autres, en nappe horizontale, est la solution à privilégier. Les superpositions de réseaux doivent rester des cas particuliers.

Les normes d'enfouissement des diverses canalisations définissent également les couleurs permettant l'identification des réseaux enterrés :

Réseaux sensibles	Réseaux non sensibles Sauf contre-indication de l'exploitant
● Électricité BT, HTA ou HTB, éclairage, feux tricolores et signalisation routière ● Gaz combustible (transport ou distribution), hydrocarbures ● Produits chimiques ● Chauffage et climatisation	● Eau potable ● Assainissement et pluvial ○ Zone de travaux et informations pour les travaux ● Zone d'emprise multi-réseaux ● Télécommunications, feux tricolores et signalisation routière TBT

Les canalisations sont assises sur un fond de fouille stable, épierré, solide et dépourvu de points durs afin d'éviter le poinçonnage de la canalisation et/ou de son revêtement.

En tenant compte des contraintes d'implantation entre réseaux et règles de voisinage, les canalisations, les fourreaux ou les câbles mis en place longitudinalement nécessitant des ouvrages enterrés visitables doivent être implantés de façon à ce que les interventions nécessitées pour quelque cause que ce soit ne perturbent pas les conditions d'exploitation de la chaussée.

L'implantation sera conforme aux prescriptions et normes en vigueur, sauf en cas d'impossibilité dûment justifiée.

L'implantation devra alors être validée, par écrit, par la CCSMM avant mise en place.

L'organisation de la disposition des réseaux doit également prendre en compte l'accessibilité aux organes de coupure de fluides sous pression.

Aucun réseau ne pourra être implanté au-dessus d'un autre réseau ou ouvrage de gaz, seul un croisement reste autorisé.

3.2.5.2. Ouvrages affleurants des gestionnaires de réseaux

Les accessoires nécessaires au fonctionnement des ouvrages de distribution, tels que bouches à clés, regards, siphons, chambres de tirage, bouches d'incendie doivent rester visibles et visitables pendant toute la durée des travaux et après la remise en état des lieux.

Sauf nécessités techniques, les ouvrages de visite ou de contrôle sont positionnés en dehors de la bande de roulement.

Les ouvrages situés en surface de la chaussée (regards, bouches à clé, boucles de détection...) doivent être rétablis au niveau de la chaussée par le maître d'ouvrage responsable de la voirie, notamment en cas de réfection généralisée du revêtement par le gestionnaire de la voirie ou de désordres avérés sur l'ouvrage.

Un dispositif avertisseur de largeur et de couleur conformes à la norme NF EN 12613 est mis en place dans la tranchée en cours de remblaiement, ceci afin d'avertir le gestionnaire du réseau et permettre son identification lors de futures ouvertures de fouilles.

3.2.6. Remblaiement et compactage des fouilles et des tranchées

Le remblaiement des fouilles et des tranchées est effectué par l'intervenant, et dans la mesure du possible, au fur et à mesure de l'avancement de travaux.

Dans la mesure du possible, aucune fouille ou tranchée ne doit rester ouverte sur une durée de plus de **quarante-huit (48) heures**. L'intervenant devra rétablir la circulation des voitures et des mobilités actives par emploi de plaque ou par des matériaux permettant la sollicitation provisoire et réduire l'emprise du chantier au strict minimum (mise en œuvre à organiser avec l'autorité en charge de la police de la circulation).

3.2.6.1. Matériaux utilisés et modalités de remblaiement

De manière générale le remblai est mis en place par couches successives, régulières, compactées à l'aide d'engins mécaniques appropriés (conformément à la norme NF P 98-736) et de manière à obtenir les objectifs de densification utilisés en technique routière.

Les spécificités techniques propres à chaque gestionnaire de réseau pourront être mises en application lors de la réalisation du remblaiement des tranchées, sur accord de la CCSMM.

Chaussées

Les matériaux de remblais sous chaussées qu'ils soient réutilisables ou d'apport 0/D (naturels type R61 ou recyclés type GR1M ou GR1B) devront être des matériaux dont :

D < 1/3 de la largeur de la tranchée	D < 2/3 de l'épaisseur de la couche compactée
--------------------------------------	---

Les matériaux susceptibles d'être utilisés ou réutilisés pour le remblaiement de la partie inférieure, sous réserve de compatibilité avec la nature du sol, la nature des réseaux et la préservation de l'environnement, notamment la qualité des ressources en eau, devront être conformes à ceux définis par la norme NF P11- 300 de façon à obtenir un objectif de densification q4.

Dans le cas où l'épaisseur de matériau de niveau q4 ne dépasserait pas **0,15 mètre**, le remblai est réalisé avec le même matériau que celui de la partie supérieure du remblai.

Les matériaux susceptibles d'être utilisés ou réutilisés pour le remblaiement de la partie supérieure, sous réserve de compatibilité avec la nature du sol, la nature des réseaux et la préservation de l'environnement, notamment la qualité des ressources en eau, devront être conformes à ceux définis par la norme NF P11- 300 de façon à obtenir un objectif de densification q3.

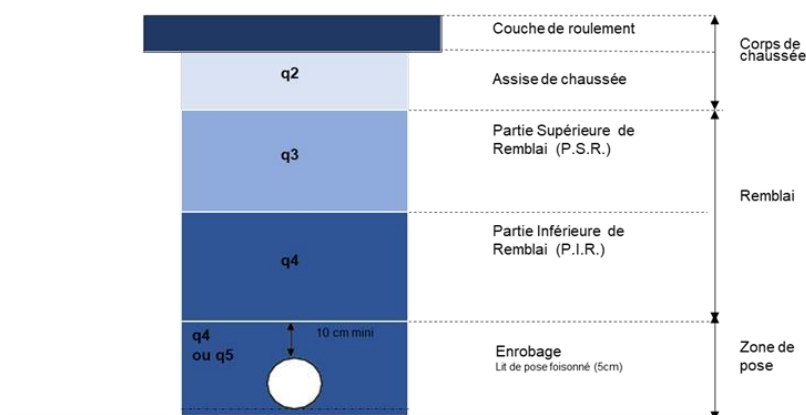
Dans certains cas de compactage difficile ou dans le cas de tranchée étroite, le remblaiement sera réalisé avec du béton de type excavable ou coulis faiblement dosé en liant hydraulique.

Le remblaiement des tranchées et le compactage seront réalisés conformément au guide technique « Remblaiement des tranchées » édité par LCPC/SETRA, et à la norme NF P 98.331 de manière à obtenir les qualités (qi) de compactage ou objectifs de densification suivant et selon les usages identifiés :

q2, défini par la norme NF P 98.115 pour les assises de chaussées.

q3, défini par la norme NF P 98.331, (cf Annexe 5) pour l'épaisseur sous-jacente aux couches d'assises et correspondant à la Partie Supérieure de remblai (PSR). Conformément à la norme NF P 98.331, (cf Annexe 5), cette Partie Supérieure de Remblai aura une épaisseur de **0,60 mètre** pour une structure de chaussée appartenant à la hiérarchie Fort Trafic, **0,50 mètre** pour la hiérarchie trafic moyen et la hiérarchie trafic faible.

q4, défini par la norme NF P 98.331 pour les couches inférieures correspondant à la Partie Inférieure de Remblai (PIR) et de la zone de pose. Le lit de pose et l'enrobage du réseau seront remblayés en sable de granularité 0/4mm ou 0/5mm appartenant à la classe géotechnique D1 ou B1.



Q5 Enrobage pour tranchées profondes	Q4 P.I.R. + Enrobage + Fond de tranchée	Q3 P.S.R.	Q2 Couche de roulement et assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un épaulement minimal des sols environnants	Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un bon épaulement des sols environnants	Pour obtenir l'effet enclume et faciliter le compactage des couches supérieures	Pour obtenir des performances mécaniques correctes afin de résister au trafic et rétablir l'étanchéité de l'ouvrage

Dans le cas d'une réfection de chaussée qualitativement à l'identique, l'épaisseur du corps de chaussée est majorée d'au moins 10 % pour compenser l'impossibilité pratique d'appliquer l'objectif de densification q1.

Si l'épaisseur de remblai de la partie inférieure de remblai ne dépasse pas 0,15 m, le choix du matériau est obligatoirement celui utilisé en partie supérieure de remblai.

Recommandations

Pour les tranchées de grande profondeur, supérieure à **un mètre trente (1,30 m)**, après excavation totale des matériaux, et avant toute autre intervention, le fond de la tranchée devra faire l'objet d'un contrôle basé sur la résistance de pointe du sol sous-jacent au moyen d'un pénétromètre dynamique

à énergie variable (norme XPP 94.105) type PANDA par exemple, pour mettre en évidence toute anomalie du sol sous-jacent sur une profondeur de l'ordre d'**un (1) mètre**.

Les valeurs seuils de résistance de pointe (Rp) retenues sont les suivantes :

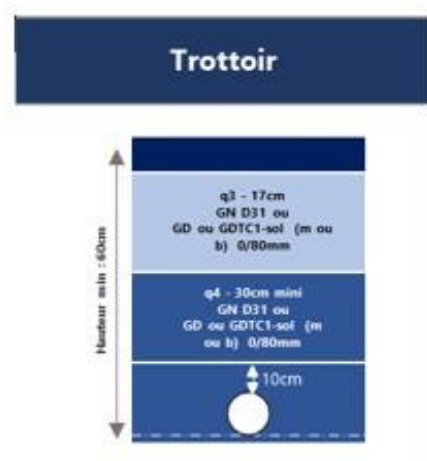
- Rp supérieure ou égal à 4 MPa (bonne résistance de pointe du sol en place) ;
- Rp inférieure à 4 MPa (substitution du sol in situ et mise en place d'un géotextile pour éviter toute contamination du matériau rapporté).

D'autre part, après contrôle pénétrométrique, selon les résultats les obtenus, le fond de la tranchée devra être compacté par deux passes de compacteur de géométrie appropriée permettant d'assurer la stabilité et la planéité du réseau lors de sa mise en place.

Trottoirs

Le remblaiement des tranchées devra être effectué en grave naturelle R61 ou en grave recyclée F71 – GR1M ou GR1B 0/80 mm et en grave recyclé GR1B 0/31,5 mm (DC3) compacté de manière à obtenir l'objectif de densification q4 pour la partie inférieure de remblai (PIR) puis l'objectif de densification q3 pour la partie supérieure du remblai (PSR). La partie supérieure ne peut être inférieure en épaisseur à **0,15 mètre**.

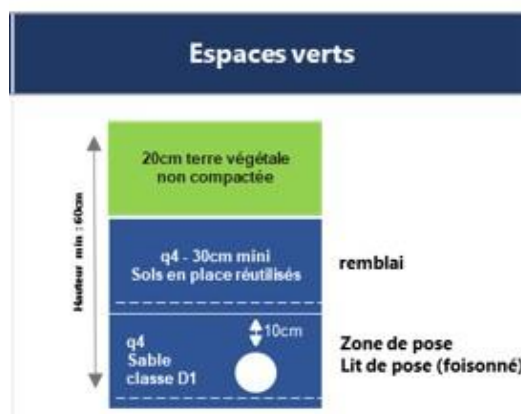
En cas de réutilisation du sol en place après une analyse GTR ou de matériaux innovants, l'intervenant doit solliciter l'avis des services de la CCSMM.



Espaces verts

Les bons matériaux, propres, drainants et insensibles à l'eau, provenant des fouilles, seront réutilisés jusqu'à la limite inférieure de la terre végétale existante et compactés de manière à obtenir l'objectif de densification q4 (norme NFP 98.331).

Le complément se fera à l'aide de terre végétale amendée respectant les règles de qualités définies par le service des espaces verts de la CCSMM, relatif aux travaux de réfection des tranchées sur les chaussées, trottoirs et promenades, en prévoyant une surépaisseur pour tenir compte du tassement naturel ultérieur.



Cette terre végétale, mise en place sur **vingt (20) centimètres** de hauteur, ne devra en aucune manière être compactée ou comprimée par le passage d'engins de chantier.

Les bons matériaux provenant des fouilles sont réutilisés jusqu'à la cote de moins de **trente (30) centimètres** sous les gazons et moins de **quatre-vingts (80) centimètres** sous les plantations arbustives, conformément aux fiches types de remblaiement définies par la norme en vigueur. Le

complément se fait à l'aide de terre végétale amendée, en accord avec le service gestionnaire des espaces verts sur la qualité de celle-ci.

Au droit des arbres, sur une longueur de **deux (2) mètres** et une profondeur d'**un (1) mètre**, les tranchées sont remblayées à l'identique, sous réserve de l'accord du service gestionnaire des espaces verts sur la qualité des matériaux de remblai.

Lors de l'état des lieux, il peut être indiqué qu'aucune fouille au droit des arbres ne sera refermée sans contrôle préalable du service gestionnaire des espaces verts qui interviendra dans les **vingt-quatre heures (24 h)** à la demande de l'intervenant. Le cas échéant, il pourra être demandé au permissionnaire une réouverture des fouilles, à sa charge, afin de vérifier l'état racinaire des arbres.

3.2.6.2. Réemploi des matériaux et limitation des pollutions

Réemploi des déblais

L'intervenant étudie, lors de fouilles générant de grandes quantités de déblais, la possibilité d'une réutilisation des matériaux sur site en procédant ou faisant procéder à ses frais une étude géotechnique de manière à identifier et classer les déblais pour étudier les conditions de leur réutilisation conformément au guide technique « remblaiement des tranchées » (dernière édition du SETRA, LCPC) et à la norme NFP 98.331.

En concertation avec la CCSMM, l'intervenant au vu des résultats de l'étude pourra réutiliser les déblais, ainsi que l'éventuel stockage sur place des matériaux sous réserve qu'ils ne gênent pas l'écoulement des eaux de pluie et de lavage.

Dans le cas de refus de réemployer les déblais, ces derniers seront évacués vers un centre agréé de recyclage des déchets.

L'intervenant s'interdit de réutiliser en remblais les matériaux suivants :

Les matériaux de type matériaux naturels renfermant des matières organiques	Les matériaux susceptibles de provoquer des tassements ultérieurs irréguliers tels que tourbe, vase, ou ordures ménagères non incinérées	Les matériaux gelés	Les matériaux gélifs, lorsque la protection au gel apportée par les matériaux de chaussée n'est pas suffisante, pour les travaux sous chaussée et trottoirs ou accotements supportant des charges lourdes	Le sable de mer ou le mâchefer (résidu issu de l'incinération des ordures) sous réserve de condition de mise en œuvre et de fiches techniques
---	--	---------------------	---	---

Pollutions

L'intervenant veille à ne pas abandonner dans les fouilles des corps métalliques, chutes de tuyaux, morceaux de bouches à clés, afin de ne pas perturber la détection magnétique ultérieure qui pourrait éventuellement s'avérer nécessaire.

Utilisation des matériaux recyclés

L'utilisation de matériaux recyclés est encouragée et est exclusivement réservée aux permissionnaires qui ont établi un cahier des charges contractualisé avec les entreprises qui interviennent pour leur compte, imposant et garantissant l'utilisation du type de matériau proposé et respectant les normes en vigueur.

Dans ce cadre, le Permissionnaire :

- mentionne, dans sa demande de permission de voirie ou d'accord technique préalable, l'utilisation de matériaux recyclés ;
- apporte toutes justifications concernant ces matériaux telles que l'établissement recycleur, l'origine, la qualité et la performance de ces matériaux, ainsi que le respect de la réglementation en vigueur ;
- communique les résultats des contrôles à la demande du service voirie de la CCSMM.

3.2.6.3. Matériaux autocompactants

Sauf avis contraire du gestionnaire, les graves ciments et le béton traditionnel (sauf en cas de comblement de canalisation abandonnée) sont proscrits et devront être remplacés par des matériaux autocompactants jusqu'au niveau inférieur de l'assise de chaussée.

Le recours aux matériaux autocompactants doit être examiné au cas par cas (zone à risque, zone de surabondance de réseaux) et après validation de la CCSMM et sera stipulé dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable.

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 à long terme.

La réexcavation indique que le matériau doit pouvoir être excavé manuellement sans utiliser de moyen mécanique lourd.

On distingue deux types de produits :

- les matériaux essorables qui utilisent le principe des remblais hydrauliques sont recommandés : la fluidité nécessaire à la mise en œuvre est due à leur teneur en eau élevée. Leur capacité portante est obtenue essentiellement par l'évacuation d'une forte partie de cette eau (40 à 50 %) dans les matériaux encaissants et par la prise et le durcissement du liant. Il convient de s'assurer que le sol encaissant a une perméabilité suffisante pour permettre l'évacuation de cette eau ;
- les matériaux non essorables dont la fluidité est obtenue par l'utilisation d'adjuvants, parfois spécifique et la capacité portante par la prise et le durcissement du liant ne sont pas autorisés, sauf avis contraire de la CCSMM.

Ces matériaux sont utilisables tant en zone d'enrobage, qu'en remblai en prenant en compte les contraintes inhérentes à chaque chantier. Leur utilisation en partie supérieure de remblai et en matériaux de rétablissement de chaussée est réservée à des chaussées de hiérarchie structurelle légère.

Dans le cas de matériaux autocompactants, il n'est pas exigé d'objectif de densification.

Les matériaux autocompactants devront être teintés dans la masse d'une couleur caractéristique pour chaque réseau et identique à celle de la grille de protection.

3.2.7. Contrôles

L'intervenant a la charge des contrôles des travaux qu'il a effectués, quelles que soient les quantités de matériaux mises en œuvre avant la réfection définitive.

Dans ce cadre, il doit être en mesure de fournir la preuve objective du respect, lors de la réfection définitive des exigences d'épaisseur de la couche de roulement.

Contrôle intermédiaire :

La CCSMM se réserve le droit d'organiser des points d'arrêt en présence de l'intervenant, avant la réfection provisoire et/ou lors de la réfection définitive lorsqu'elle est à sa charge.

À cette occasion, la CCSMM peut être amenée à indiquer les points d'implantation des contrôles de compactage et à définir le nombre de points. À cette occasion, elle pourra être amenée à réaliser une campagne photographique.

Contrôle final :

À la fin des travaux, avant la réfection provisoire ou définitive immédiate, l'intervenant effectuera ses « *autocontrôles* » qui seront réalisés par le laboratoire de l'intervenant ou par un organisme habilité de son choix.

Ces contrôles portent sur :

- la qualité des matériaux et fournitures ; - l'emploi de matériel de compactage adapté ; - la compacité des remblais ; - la teneur en eau des sols de fondation ; - les essais des mortiers et bétons ; - épaisseurs des différentes couches de matériaux ; la compacité des diverses - couches de revêtement ; les découpes et les surlargeurs des revêtements ; - la fourniture et la mise en œuvre des matériaux enrobés ; - l'uni de surface ; -	- les joints d'émulsion en chaussée et sur trottoir ; - la qualité et l'épaisseur de la terre végétale amendée, ainsi que sa mise en œuvre ; la remise en état du marquage au sol, de la signalisation verticale et directionnelle avec - des équipements agréés ; - la remise en état du réseau d'arrosage, des - espaces verts et des plantations ; la remise en place et en état du mobilier urbain ; le - nettoyage complet de la zone traitée et de ses abords.
--	---

Les niveaux de qualité de compactage du remblai seront vérifiés lorsque la totalité (ou une partie du linéaire) est remblayée et avant réfection du corps de chaussée ou des trottoirs.

L'intervenant communiquera systématiquement le rapport de compactage à la CCSMM.

En l'absence de contrôle et après mise en demeure restée sans effet dans les délais impartis, la CCSMM se réserve le droit de les effectuer, **aux frais de l'intervenant**.

La CCSMM peut également procéder ou faire procéder par l'intervenant à des contrôles complémentaires à ceux réalisés par l'intervenant, aléatoires et contradictoires et même dans le délai de garantie. Ces contrôles sont menés conformément au guide technique du SETRA « *remblaiement des tranchées et réfection des chaussées* » LCP-mai 1994 et son complément de juin 2007 et seront réalisés par un prestataire externe habilité par la CCSMM.

L'intervenant prend à sa charge tous les contrôles complémentaires dont les résultats mesurés ne sont pas conformes avec les normes ou les règles conditionnant une bonne réalisation des travaux et les prescriptions du Règlement.

En cas de résultats insuffisants, l'intervenant devra reprendre à ses frais le remblaiement des tranchées pour le rendre conforme à la norme NF P 98-331.

Les travaux ne répondant pas aux normes agréées applicables aux travaux seront refusés et devront être repris aux frais de l'intervenant.

3.3. Réfections et remise en état des lieux

Dès l'achèvement des travaux, l'intervenant est tenu :

- d'enlever tous les décombres, terres, dépôts de matériaux, gravats, etc. ;
- de réparer immédiatement tous les dommages qui auraient été causés au domaine public ou à ses dépendances ;

- de rétablir dans leur état initial les fossés, talus, accotements, les chaussées ou trottoirs, ainsi que la signalisation horizontale qui auraient été endommagés et d'enlever la signalisation de chantier (verticale et horizontale).

Aucune modification ne pourra être apportée aux ouvrages existants, sans l'accord préalable de la CCSMM ou de l'autorité compétente.

L'intervenant veille à remettre l'emprise du chantier et ses abords dans l'état dans lequel se trouvait le domaine public sur lequel il est intervenu et tel que figurant au constat contradictoire d'état des lieux.

La mise en état suppose la réalisation des opérations suivantes :

- la réfection définitive du revêtement ;
- le rétablissement à l'identique de la signalisation (verticale et horizontale) avec des produits, matériels et matériaux agréés par le service gestion administrative du domaine public, soit normés ;
- la remise en état des espaces verts et des plantations ;
- la remise en état du mobilier urbain ;
- le nettoyage complet de l'emprise du chantier et de ses abords ;
- la remise en état de mur, garde-corps, parapet, etc., pour intervention sur ouvrage d'art ;
- le scellement et la remise à niveau des ouvrages fontes de voirie.

3.3.1. Réfections

Les réfections doivent former une surface plane, régulière, et se raccorder sans dénivellation au domaine adjacent. Elles devront supporter le trafic des voies concernées.

Les matériaux nécessaires à la reconstruction des chaussées, trottoirs et accotements stabilisés tant en corps de chaussée traités ou non, qu'en revêtement et marquage routier assurent au moins le même niveau de service que ceux préexistants. Ils sont conformes aux normes en vigueur correspondantes.

3.3.1.1. *Réfection définitive différée avec réfection provisoire hors zone agglomérée*

La réfection provisoire suivie d'une réfection définitive différée de vingt et un (21) jours ouvrés sous maîtrise d'ouvrage de l'intervenant,

Le permissionnaire procède ou fait procéder, à ses frais à la réfection provisoire et celle définitive, sauf cas particulier explicités dans la permission de voirie, l'accord technique préalable, ou le Règlement.

L'objectif des réfections des emplacements des fouilles et des tranchées est de restituer à minima à l'identique les ouvrages détruits et les caractéristiques mécaniques des chaussées, trottoirs et promenades.

Objet de la réfection provisoire

La réfection provisoire consiste :

À rendre le domaine public conforme à sa destination	À former une surface étanche, plane et régulière se raccordant sans dénivellation et ressaut à l'existant	À rétablir la signalisation routière (horizontale et verticale)
---	--	--

Modalités de mise en œuvre

La réfection provisoire nécessitera au moins la même qualité de remblaiement et de couches de corps de chaussées que la réfection définitive.

Le niveau fini des remblais compactés (q2/PSR) et réglés par rapport au sol sera conforme aux spécifications décrites dans le guide du SETRA.

La seule différence concerne la couche de roulement provisoire qui sera reprise au moment de la réfection définitive.

La réfection provisoire de la couche de roulement devra se faire dans tous les cas en utilisant des matériaux à base de liants hydrocarbonés (de préférence des enrobés à froid et en cas d'impossibilité : enduit superficiel, grave émulsion, grave bitume) afin de garantir une circulation normale des différents usagers de la zone concernée par les travaux sur une période au moins égale à **vingt et un (21) jours** ouverts.

Concernant les réfections provisoires sur trottoir, la nature des matériaux utilisés devra être validée par le service voirie de la CCSMM.

Les graves non traitées (ex. : GNT 0/20) ne sont pas admises en réfection provisoire.

En tout état de cause, la réfection provisoire sera mise en œuvre soigneusement et dans les règles de l'art (adaptation de l'épaisseur de la couche de roulement par rapport au type de matériaux utilisés).

Les prescriptions relatives au type de matériaux à utiliser seront définies dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable.

Le balisage de la tranchée sera assuré par l'intervenant jusqu'à la réalisation de la réfection définitive.

Réfection définitive après réfection provisoire

Les réfections doivent former une surface plane, régulière, et se raccorder sans dénivellation au domaine adjacent. Elles devront supporter le trafic des voies concernées.

Le permissionnaire procède ou fait procéder, à ses frais à la réfection définitive immédiate, sauf cas particulier explicités dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable.

L'objectif des réfections des emplacements des fouilles et des tranchées est de restituer à l'identique les ouvrages détruits et les caractéristiques mécaniques des chaussées, trottoirs et promenades.

Après accord de la CCSMM, et sous réserve du respect par l'intervenant des contraintes techniques liées à l'exécution des remblaiements de tranchées, une réfection définitive immédiate sera réalisée. En aucune manière les caractéristiques mécaniques et la durabilité des chaussées, trottoirs ou accotements refaits ne doivent être diminués.

Lorsqu'il met en œuvre les travaux de réfection définitive, le permissionnaire/l'intervenant s'assure de disposer des arrêtés de circulation et de stationnement nécessaires, sollicités auprès de l'autorité compétente.

En règle générale, et sauf stipulation contraire, la surface de chaussée, trottoir ou accotement sera reconstruite à l'identique qualitativement, c'est-à-dire avec un matériau de caractéristique équivalente et de même aspect que celui en place avant travaux, fabriqué et mis en œuvre selon les normes correspondantes.

Le choix de la nature du béton bitumineux pour la réalisation de la couche de roulement est laissé à l'appréciation de la CCSMM dans le but de conserver une homogénéité du revêtement de surface, et précisé dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable. En cas de présence initiale d'enduit superficiel, la réfection de la tranchée devra se faire préférentiellement en enrobés en enrobés bitumineux. La CCSMM encourage l'emploi de revêtement écoresponsable.

On distinguera les matériaux bitumineux (enduits, enrobés, asphaltes et produits spéciaux) et les autres produits (pavés, dalles, béton, gazon, etc.).

Les enrobés bitumineux, suivant la classe de trafic et leur type, seront conformes à la norme NF EN 13108-1 et NF P98-150-1.

Les prescriptions relatives au type de matériaux à utiliser seront définies dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable.

Dans le cas où le corps de la chaussée existante comporte un ou des matériaux que l'on ne peut pas préparer ou mettre en œuvre en petite quantité, ceux-ci pourront être remplacés par un ou des matériaux issus d'une technique similaire, sur une épaisseur équivalente au point de vue structurel, avec l'accord préalable de la CCSMM.

Dans la mesure du possible, les pavés ou dalles déposés avant réalisation de la tranchée seront réutilisés pour la réfection.

En cas de remplacement de pavés ou dalles cassés, les produits de remplacement devront provenir dans la mesure du possible de la même usine ou carrière. Un panachage des anciens et des nouveaux produits sera éventuellement réalisé en cas de différences de teintes après accord du service voirie.

Le type, la couleur, la provenance et les caractéristiques des revêtements spéciaux d'origine ou de type minéral (dallages, pavés, etc.) devront être respectés.

Les matériaux nécessaires à la reconstruction des chaussées, trottoirs et accotements stabilisés tant en couche d'assise traitée ou non, qu'en couche de surface, ainsi que leur mise en œuvre, sont conformes aux normes correspondantes en vigueur et assurent la circulation de la même classe de trafic.

La période de réalisation de la réfection définitive des revêtements doit être en adéquation avec les contraintes de mise en œuvre (techniques, climatiques, etc.) des produits utilisés.

Qualité de finition de la tranchée

Elle doit être telle qu'elle respectera le principe de planéité (pas de bombé ou de creux).

3.3.1.2. Intervention sur voirie neuve et/ou chaussée de moins de trois (3) ans

En cas de dérogation particulière accordée au cas par cas par la CCSMM, et après concertation avec l'intervenant, conformément à l'article 2.5, celle-ci sera conditionnée au respect de prescriptions spécifiques pouvant aller jusqu'à la réfection en pleine largeur de la chaussée ou du trottoir, et sur toute la longueur concernée par l'ouverture.

Pour exemple :

- Lorsque les travaux intéressent la moitié ou plus de la largeur revêtue, la réfection de la totalité de la chaussée ou du trottoir est à réaliser.
- Lorsque les travaux intéressent la moitié ou plus de la demi-chaussée ou d'un couloir de circulation, la réfection de l'intégralité de la demi-chaussée ou du couloir de circulation est à réaliser.

Les découpes doivent être, impérativement, parallèles ou perpendiculaires à la voie de circulation. Les implantations devront être validées par le service voirie de la CCSMM avant toute réfection.

3.3.1.3. Trottoir bétonné intégrant superficiellement un revêtement architectural

Le rétablissement de la structure initiale sera réalisé préférentiellement selon l'une ou l'autre de ces techniques :

Solution 1	Solution 2
Le revêtement architectural béton sera découpé soigneusement à la disqueuse diamantée sous eau en plusieurs éléments qui seront éliminés du chantier et évacués vers un centre de recyclage en accord avec la direction de la voirie et en tenant compte d'une largeur minimale pour la future tranchée. Le remblaiement final de la tranchée après avoir enrobé le réseau dans un sable D1 ou B1, sera réalisés uniquement en matériau autocompactant essorable et extractible jusqu'à la cote correspondant à l'épaisseur de la dalle architecturale initiale. Après un délai de vingt-quatre (24) heures nécessaire à la solidification du remblai autocompactant, on procédera au rétablissement du revêtement bétonné architectural coulé en place en respectant la formule, la teinte et le traitement de finition d'origine.	Le revêtement architectural bétonné sera découpé soigneusement à la disqueuse diamantée sous eau selon un calepinage préétabli en accord avec le service de la CCSMM et en tenant compte d'une largeur minimale pour la future tranchée. Chaque élément modulaire confectionné par découpage sera répertorié avant d'être retiré de son logement avec précaution au moyen d'un engin de levage adapté, puis déposé en un lieu de stockage protégé sur le chantier. Le remblaiement final de la tranchée après avoir enrobé le réseau dans un sable D1, sera réalisé uniquement en matériaux autocompactants essorable et extractible jusqu'à la cote correspondant à l'épaisseur de l'élément modulaire découpé plus trois (3) centimètres réservés à l'épaisseur du mortier de pose.
	Après un délai de vingt-quatre (24) heures nécessaire à la solidification du remblai autocompactant, on procédera au rétablissement du revêtement bétonné architectural (exemples : béton désactivé ou béton utilisant la technique des durcisseurs accompagnés d'un traitement surfacique esthétique en place) en remplaçant les éléments modulaires architecturaux répertoriés selon le calepinage établi avant leur découpage.

3.3.1.4. Réfection des espaces verts

La remise en état des espaces verts, plate-bande, pelouse et massif se fait à l'identique ou avec l'accord de la CCSMM.

3.3.1.5. Réfection de la signalisation horizontale, verticale et dynamique

D'une manière générale, la réfection de la signalisation doit être refaite à l'identique ou avec la validation de la CCSMM avec contrôle du bon fonctionnement pour la signalisation dynamique.

Concernant la signalisation horizontale, si les travaux affectent une partie d'une signalisation continue et cohérente (bande de passage piéton, bande cyclable, flèche directionnelle, etc.), la remise en état portera sur l'ensemble du marquage afin de ne pas créer de discontinuité visuelle et de problème de sécurité.

Plusieurs cas peuvent se présenter :

Dans tous les cas :

- **Marquage sécuritaire :** ce type de marquage se doit d'être réalisé **sans délai** dès la fin des travaux, afin de garantir la sécurité des usagers. Il comprend notamment :
 - les bandes de stop ;
 - les bandes de cédez le passage ;
 - les passages piétons si aucun autre n'est présent à moins de **cinquante (50) mètres**.

Il devra être remis en place avant la remise en circulation :

- de façon définitive s'il est fait immédiatement, après les joints ;
- par un marquage temporaire immédiat si la réfection est provisoire, ou si les joints n'ont pas encore été réalisés.

- **Marquage non sécuritaire :**

La remise en place de la signalisation horizontale définitive se fera dans les mêmes délais que la réalisation des joints, après la réalisation de ces derniers.

La signalisation provisoire devra alors être maintenue jusqu'au rétablissement de la signalisation définitive. À cet effet, le gestionnaire de voirie pourra exiger le maintien en place de panneaux "Marquage effacé" afin de garantir la sécurité des usagers quand la situation le requiert.

La signalisation horizontale s'étend à toutes les parties disparues ou détériorées du fait des travaux afin de permettre un bon raccordement.

Dans tous les cas, les matériaux employés respecteront la continuité avec ceux déjà en place sur la voie (peinture, enduit) afin de respecter le principe de la réfection à l'identique. **Il appartient au maître**

d'ouvrage de se renseigner auprès de la CCSMM en amont des travaux sur le matériau à employer.

3.3.1.6. Cas des capteurs

Les capteurs intégrés dans le sol pour la gestion du trafic seront remis en place par une entreprise qualifiée professionnellement et après accord de la CCSMM, aux frais exclusifs de l'intervenant.

3.3.1.7. Ralentisseurs

L'installation des ralentisseurs relève de l'autorité dotée du pouvoir de police de la circulation. L'intervenant se rapproche de cette autorité pour procéder, le cas échéant, à la reconstruction d'un ralentisseur.

En tout état de cause, ces dispositifs respectent les caractéristiques et les conditions de réalisation du décret N°94-447 du 27 mai 1994 qui rend obligatoire la conformité des ralentisseurs aux normes les plus récentes et notamment à la norme NFP 98-300 du 16 mai 1994.

3.3.1.8. Réfection des joints d'entourage, des joints de surface

Pour assurer la bonne tenue et conservation dans le temps du domaine public routier, il est exigé que soient réalisés des joints réguliers et rectilignes, afin de rendre étanches les bords de tranchées, aussi bien sur chaussée que sur trottoir.

L'étanchéité des joints lors de la réfection des tranchées en enrobés sera assurée, préférentiellement par un collage réalisé à l'émulsion de bitume dosée de **deux cents à trois cents grammes par mètre carré (200 à 300g/m²)**, après cylindrage pour un raccordement soigné à la voirie existante, avec ajout de sable porphyre.

Afin de ne pas solliciter excessivement les zones les plus fragiles de la tranchée, l'intervenant évitera, aussi souvent que possible, de placer le bord de la tranchée, la surlargeur ou le joint de finition dans l'axe de passage des roues des véhicules (bandes de roulement).

3.3.1.9. Sommes à la charge du permissionnaire

Le montant des sommes à la charge du permissionnaire est établi conformément aux dispositions de l'article 6.1.2.

Lorsque plusieurs intervenants ont été amenés à effectuer des travaux sur le domaine public routier, la CCSMM pourra effectuer une répartition équitable des sommes mises à leur charge.

IV. DISPOSITIONS PROPRES AUX RIVERAINS DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

4.1. Aisances de voirie des riverains

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

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

Le droit de déversement des eaux permet aux riverains de déverser sur la voie publique les eaux pluviales qui s'écoulent naturellement de leur fond ainsi que les eaux en provenance de la gouttière.

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

Cet accès ne peut être refusé par la CCSMM, sauf dispositions législatives contraires ou existence de motifs tirés de la conservation et de la protection du domaine public ou de la circulation sur la voie publique.

4.2. Accès sur la voie publique

4.2.1. Création d'un accès

L'établissement des ouvrages destinés à permettre un accès automobile aux propriétés riveraines (bateaux, portes charretières, etc.) doit faire l'objet d'une permission de voirie, dans les conditions posées par l'article 2.6.

La permission de voirie relative à la création de ces ouvrages précise les conditions de leur exécution et les modalités de leur entretien, qui restent à la charge du permissionnaire. Le permissionnaire devra faire réaliser l'ouvrage auprès d'une entreprise inscrite au registre du commerce (Code APE 4399C ou équivalent).

De manière générale, les accès aux propriétés riveraines de la voie publique sont établis de manière à ne pas déformer le profil normal de la route, à ne pas gêner l'écoulement des eaux et la sécurité des usagers, notamment des personnes à mobilité réduite. Ils doivent être adaptés aux trafics et structures stipulés dans la permission de voirie, être conformes aux normes en vigueur et s'intégrer harmonieusement avec les aménagements existants de la voirie.

Les accès sur la voie publique constituent des équipements propres aux riverains qui justifient des prescriptions particulières :

- soit dans le cadre d'opérations d'aménagement, sur le fondement des dispositions des articles L. 332-6 et L. 332-15 du code de l'urbanisme ;
- soit en dehors de toute opération d'aménagement, sur le fondement des articles R. 141-15 et R. 141-16 du code de la voirie routière.

Pour toute autre demande d'accès de longueur supérieure à **quatre (4) mètres** ou concernant des cas spécifiques (tels que l'accès à une station-service, des locaux commerciaux ou industriels avec circulation de poids lourds, le déplacement de candélabre, de poteau incendie, d'arbre, la création d'accès pouvant nécessiter un busage d'un *diamètre de 300 mm, muni d'un piège à eau*, dont l'entretien reste à charge du riverain, suppression d'accès, etc.), le service gestionnaire de la CCSMM pourra transmettre des prescriptions techniques spécifiques après une analyse sur le terrain et un échange avec l'intervenant.

Par défaut, en présence de passage sur fossés, la tête de pont en « plisse d'herbe » est obligatoire de part et d'autre des busages de fossés. Le diamètre minimal de la buse doit être similaire à la précédente et en cas d'absence, le diamètre recommandé est 300 mm.

La CCSMM se réserve la possibilité de coordonner les branchements des divers concessionnaires et de réaliser la réfection définitive sur la totalité de l'emprise aux frais du permissionnaire, au prorata de l'emprise réglementaire et de prescrire des recommandations techniques visant à homogénéiser le traitement des aménagements d'entrées charretières sur une même voie.

4.2.2. Cas de suppression des accès au domaine public

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

En conséquence, lorsqu'un accès au domaine public routier n'a plus lieu d'être, le domaine public doit être remis en conformité avec sa destination. Les travaux sont à la charge du générateur de fait, sauf cas où la remise en conformité est effectuée dans le cadre d'une opération de construction ou d'aménagement, ou sauf convention contraire conclue avec la CCSMM.

Dans le cas d'un aménagement de voirie réalisé par la CCSMM, la suppression de l'entrée charretière peut être effectuée d'office s'il y a eu modification d'usage, défaut d'entretien ou n'est plus conforme.

4.2.3. Accès particuliers : accès stations de distribution de carburant ou d'énergie

L'exécution des pistes d'accès aux stations de distribution de carburant ou d'énergie doit faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès de la CCSMM. Cette demande doit comporter le projet complet

des installations de distribution de carburant ou d'énergie en bordure du domaine public et des aménagements rendus nécessaires.

Les travaux de réalisation et de remise en état, rendus nécessaires, sont à la charge du propriétaire riverain.

4.3. Les servitudes d'entretien des ouvrages de soutien des terres

Les propriétaires de terrains supérieurs bordant les espaces ouverts au public sont tenus de maintenir en bon état les ouvrages construits à leurs frais ou pour leur compte et destinés à soutenir les terres. Dans le cas de coulées de boues constatées à la suite de fortes intempéries, les propriétaires devront procéder dans les plus brefs délais aux travaux, à leurs frais, qui leur seront prescrits par la CCSMM.

4.4. Écoulement des eaux

Les rejets en qualité et en quantité ne doivent pas aggraver la situation avant aménagement.

Si ce n'est pas le cas, le propriétaire prendra toutes dispositions pour traiter, stocker, infiltrer et réguler les effluents.

Pour les nouvelles constructions, le rejet des eaux de toiture ne peut pas se faire directement sur le domaine public routier.

Pour toute réalisation de nouvelle voie, le recours à des noues est privilégié afin de faciliter les écoulements et l'infiltration des eaux de manière naturelle.

Pour les habitations existantes, les eaux de toiture doivent être conduites par une descente de toit jusqu'à un dispositif de collecte, quand celui-ci existe. Le riverain a, à sa charge, l'entretien et le remplacement de la descente et du dispositif de raccordement (gargouille, dauphin, ...), situés sur le domaine public.

La demande de rejet dans les fossés le long de la voirie d'intérêt communautaire, provenant de l'assainissement non collectif en trop-plein doit faire l'objet d'une permission de voirie, à solliciter auprès des services de la CCSMM.

4.5. Plantations et élagages

Les propriétés riveraines ou voisines des voies publiques ne pourront, en l'absence d'autorisation, laisser croître des arbres ou des haies à moins de **deux (2) mètres** de la limite du domaine public routier lorsque les plantations dépassent **deux (2) mètres** de hauteur. Une distance de **cinquante (50) centimètres** est suffisante lorsque les plantations ne dépassent pas **deux (2) mètres** de hauteur.

Les plantations existantes depuis plus de **trente (30) ans** (délai à partir du moment où le sujet dépasse les **deux (2) mètres**) peuvent être conservées. Elles ne seront cependant renouvelées que sous réserve

d'observer les distances fixées par le présent règlement. Les sujets morts doivent être abattus et ne peuvent pas être remplacés.

Toute nouvelle plantation en deçà de **deux (2) mètres de hauteur** de la limite du domaine public routier sans autorisation est proscrite et constitue une contravention de cinquième classe. En milieu urbain, les haies et arbustes ne devront pas dépasser de l'alignement. Leur entretien est entièrement à la charge du propriétaire riverain.

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

Tout manquement du propriétaire riverain de la voie dans ses obligations d'élagage des branches et de recépage des racines affectant le domaine public routier est susceptible d'être pénalement sanctionné. En cas d'intervention de la CCSMM, après mise en demeure, les frais engagés par la collectivité seront refacturés aux propriétaires.

4.6. Clôtures

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

L'accessibilité aux ouvrages et réseaux doit être maintenue.

Les clôtures électriques ou en ronces artificielles, les haies sèches et les haies vives doivent toujours être conduites de manière à ce que leur développement du côté du domaine public ne fasse aucune saillie sur celui-ci.

Lorsque la sécurité de la circulation le nécessite, les clôtures, les haies sèches, les haies vives, les palissades ou les barrières peuvent être limitées à **un (1) mètre** de hauteur tout le long du domaine public routier et ne doivent pas faire obstacle à l'écoulement naturel des eaux pluviales.

4.7. Servitudes de visibilité

Les propriétés riveraines ou voisines des voies publiques, situées à proximité de croisements, virages ou points dangereux ou incommodes pour la circulation publique peuvent être frappées de servitudes destinées à assurer une meilleure visibilité.

Pour cela, un plan de dégagement est arrêté après enquête publique et approuvé par le conseil communautaire (Art. L114-1 et suivant du code de la voirie routière). L'enquête est identique à celle des plans d'alignement. **Quinze (15) jours** au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'arrêté du ou de la Président(e) de la CCSMM est publié par voie d'affiche et éventuellement par tout autre procédé.

À l'expiration du délai d'enquête (art. R. 141-9), le registre d'enquête est clos et signé par le commissaire enquêteur qui dans le délai d'**un (1) mois** transmet à la CCSMM le dossier et le registre accompagnés de ses conclusions motivées.

Une fois adopté, le plan est notifié aux propriétaires intéressés qui sont indemnisés proportionnellement aux dommages subis, et déposé au Service de la Publicité Foncière pour information des tiers et des éventuels acquéreurs.

Toute infraction au plan de dégagement constitue, à la charge du propriétaire du sol, sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers auteur des travaux, une contravention dont la répression est poursuivie conformément aux articles L 116-1 à L 116-8.

4.8. Alignement et saillies

4.8.1. Respect de l'alignement

L'alignement est la détermination par la CCSMM de la limite du domaine public au droit des propriétés riveraines. Il est déterminé :

- soit par un plan d'alignement ;
- soit par un arrêté d'alignement individuel.

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

4.8.2. Demande d'alignement individuel

Toute personne qui souhaite construire ou réparer un immeuble, un mur ou une clôture au droit du domaine public routier adresse une demande d'arrêté individuel d'alignement (identification et coordonnées des services compétents présentées en annexe du Règlement : ANNEXE 1).

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

Les travaux effectués au droit du domaine public routier respectent le plan d'alignement ou l'arrêté d'alignement individuel.

La CCSMM dispose, en cas de construction nouvelle, des pouvoirs de vérifications visés aux articles L. 461-1 et suivants du code de l'urbanisme.

4.8.3. Règles particulières liées à la création de voiries

Pour toute nouvelle voie, la chaussée doit être réalisée en enduit tri-couche, sauf avis contraire du service de la CCSMM.

4.8.4. Règles relatives aux saillies

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

En tout état de cause, et sauf prescriptions techniques particulières précisées dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable, les saillies autorisées sur le domaine public routier ne peuvent excéder, selon la nature des ouvrages, les dimensions définies dans les documents d'urbanisme en vigueur.

En toute hypothèse, l'autorisation d'occupation du domaine public est toujours précaire et révocable. Tout élément en saillie pourra être supprimé sans indemnité pour des raisons liées à l'intérêt général.

En cas de réseau public sous les saillies, les éléments devront être démontables facilement pour permettre l'accès aux équipements publics afin d'en garantir l'accès et le renouvellement éventuel.

4.9. Travaux de construction et de démolition

Tous les travaux de démolition et de construction ayant un impact sur l'intégrité du domaine public routier doivent faire l'objet d'une permission de voirie, dans les conditions posées par l'article 2.6.

Les dispositions de l'article 2.6 sont applicables.

v. DISPOSITIONS FINANCIÈRES

5.1. Redevance d'occupation du domaine public

5.1.1. Exonération

Sont seules exonérées du versement de la redevance d'occupation du domaine public les occupations visées par le code général de la propriété des personnes publiques, et notamment, s'agissant de la conservation du domaine public routier :

- cas où l'occupation ou l'utilisation est la condition naturelle et forcée de l'exécution de travaux ou de la présence d'un ouvrage, intéressant un service public qui bénéficie gratuitement à tous ;
- cas où l'occupation ou l'utilisation contribue directement à assurer la conservation du domaine public lui-même ;
- cas où l'occupation ou l'utilisation permet l'exécution de travaux relatifs à une infrastructure de transport public ferroviaire ou guidé.

5.1.2. Modalités de versement de la redevance

Le cas échéant, la permission de voirie ou l'accord technique préalable précise, en référence au barème des redevances fixé par délibération du conseil communautaire ou par le Conseil municipal, selon la nature de la redevance, les modalités de versement de la redevance d'occupation du domaine public routier.

5.2. Sommes réclamées au permissionnaire en contrepartie des travaux exécutés par la CCSMM

Dans le cas où les travaux de réfection provisoire et/ou définitive sont exécutés par la CCSMM en application de l'article 3.3.2.2, le montant des sommes dues par le permissionnaire est établi d'un commun accord entre ce dernier et la CCSMM, sur la base des prix constatés dans les marchés passés par la CCSMM pour les travaux de même nature et de même importance (et, à défaut, d'après les prix constatés couramment dans le département) et d'un mètre des surfaces à réfectionner.

À défaut d'accord entre la CCSMM et le permissionnaire, ce montant est déterminé par le Conseil Communautaire.

Ce montant comprend une majoration pour frais généraux et de contrôle, dont le taux est établi conformément aux dispositions de l'article 6.1.2 du Règlement.

VI. SANCTION DES INFRACTIONS

La CCSMM dispose de toutes les voies administratives ou judiciaires existantes pour prévenir et sanctionner le non-respect des dispositions du Règlement et assurer la préservation de ses intérêts, notamment lorsqu'un permissionnaire ou un intervenant engage sa responsabilité.

Il est également rappelé les points suivants :

6.1. Non-respect des prescriptions du Règlement

6.1.1. Intervention d'office de la CCSMM

Lorsque les travaux de réfection des voies classées d'intérêt communautaire ne sont pas exécutés dans les délais prescrits ou lorsqu'ils ne sont pas conformes aux dispositions du Règlement, la CCSMM peut mettre en demeure l'intervenant d'exécuter les travaux conformément à ces prescriptions dans un délai qu'elle fixe.

Si les travaux ne sont pas exécutés dans ce délai, le ou la Président(e) de la CCSMM fait exécuter ces travaux d'office aux frais de l'intervenant.

La mise en demeure n'est pas obligatoire lorsque l'exécution des travaux présente un caractère d'urgence, nécessité pour le maintien de la sécurité routière.

6.1.2. Frais administratifs

Les frais d'intervention d'office susmentionnés comprennent le prix des travaux majoré, pour frais généraux et de contrôle, de la manière suivante, conformément au code de la voirie routière :

Tranche de travaux comprise entre 0,15 € et 2 286,74 €	Tranche de travaux comprise entre 2 286,89 € et 7 622,45 €	Tranche de travaux supérieure à 7 622,45 €
+ 20% de majoration	+ 15% de majoration	+ 10 % de majoration

6.2. Entretien du domaine public routier

La CCSMM peut imposer aux entrepreneurs ou propriétaires des contributions spéciales, dont la quotité est proportionnée à la dégradation causée, toutes les fois qu'une voie classée d'intérêt communautaire entretenue à l'état de viabilité est habituellement ou temporairement :

- soit empruntée par des véhicules dont la circulation entraîne des détériorations anormales ;
- soit dégradée par des exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toute autre entreprise.

Ces contributions peuvent être acquittées en argent ou en prestation en nature et faire l'objet d'un abonnement.

À défaut d'accord amiable, elles sont fixées annuellement sur la demande de la CCSMM par les tribunaux administratifs, après expertise, et recouvrées comme en matière d'impôts directs.

6.3. Atteinte à l'intégrité du domaine public routier – sanctions pénales

Toute atteinte à l'intégrité du domaine public routier en contravention avec le Règlement est passible d'une contravention de la cinquième classe.

Sont ainsi sanctionnées les personnes, physiques et morales qui :

- sans autorisation, auront empiété sur le domaine public routier ou accompli un acte portant ou de nature à porter atteinte à l'intégrité de ce domaine ou de ses dépendances, ainsi qu'à celle des ouvrages, installations, plantations établis sur ledit domaine ;
- auront dérobé des matériaux entreposés sur le domaine public routier et ses dépendances pour les besoins de la voirie ;
- sans autorisation préalable et d'une façon non conforme à la destination du domaine public routier, auront occupé tout ou partie de ce domaine ou de ses dépendances ou y auront effectué des dépôts ;
- auront laissé écouler ou auront répandu ou jeté sur les voies publiques des substances susceptibles de nuire à la salubrité et à la sécurité publiques ou d'incommoder le public ;
- en l'absence d'autorisation, auront établi ou laissé croître des arbres ou haies à moins de deux mètres de la limite du domaine public routier ;
- sans autorisation préalable, auront exécuté un travail sur le domaine public routier ;
- sans autorisation, auront creusé un souterrain sous le domaine public routier ;
- etc....

7 ANNEXES

7.1 Annexe 1 : Identification et coordonnées des services compétents

Communauté de Communes St Méen Montauban

Service Voirie

Manoir de la Ville Cotterel

46 Rue de Saint Malo BP 26 042

35 360 MONTAUBAN-DE-BRETAGNE

voirie@stmeen-montauban.fr

7.2 Annexe 2 : Arrêté du 26 mars 2007 relatif aux demandes de permissions de voirie mentionnées à l'article R. 20-47 du code des postes et des communications électroniques

Dernière mise à jour des données de ce texte : 13 avril 2007

NOR : IND10700370A

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, le ministre délégué aux collectivités territoriales et le ministre délégué à l'industrie,

Vu le code des postes et des communications électroniques, notamment ses articles L. 47 et R. 20-47 ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu le décret n 91-1147 du 14 octobre 1991 modifié relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution ;

Vu l'avis de la commission consultative des réseaux et services de communications électroniques en date du 30 septembre 2004 ;

Vu l'avis de l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes en date du 14 juin 2005,

Article 1

Le dossier technique mentionné à l'article R. 20-47 du code des postes et des communications électroniques comprend :

1° Le plan du réseau présentant les modalités de passage et d'ancrage des installations. Le plan fixe les charges ou les cotes altimétriques de l'installation de communications électroniques dont la marge d'approximation ne doit pas être supérieure à 20 centimètres. Il est présenté sur un fond de plan répondant aux conditions définies, le cas échéant, par le gestionnaire en fonction des nécessités qu'imposent les caractéristiques du domaine ; 2°

Les données techniques nécessaires à l'appréciation de la possibilité d'un éventuel partage des installations existantes ;

3° Les schémas détaillés d'implantation sur les ouvrages d'art et les carrefours ;

4° Les conditions générales prévisionnelles d'organisation du chantier ainsi que le nom et l'adresse du coordonnateur de sécurité désigné par le pétitionnaire en application de la loi ;

5° Les modalités de remblaiement ou de reconstitution des ouvrages ;

6° Un échancier de réalisation des travaux faisant état de la date de leur commencement et de leur durée prévisible ;

7° Le tracé sous une forme numérique des ouvrages de génie civil qui constituent l'infrastructure de réseau de communications électroniques.

Les spécifications relatives au format des fichiers numériques et à la représentation graphique des objets des ouvrages de génie civil peuvent être définies par arrêté des ministres chargés de l'industrie, des collectivités locales, de l'environnement et de l'urbanisme.

Lorsque la demande concerne un domaine dont la gestion est confiée à une autorité différente de celle compétente pour délivrer l'autorisation, une copie du dossier est adressée, à titre confidentiel, au gestionnaire.

L'autorité compétente traite la demande dans le respect du secret des affaires et y répond dans un délai maximal de deux mois à compter de l'accusé de réception de toute demande accompagnée du dossier complet mentionné au premier alinéa du présent article. Tout refus de permission de voirie est motivé.

Article 2

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

Le ministre délégué à l'industrie,

François Loos

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Dominique Perben

Le ministre délégué aux collectivités territoriales,

Brice Hortefeux

7.3 Annexe 3 : Formulaire de Permission de voirie

Demande d'Accord Technique Préalable Permission de Voirie

Numéro de dossier CCSMM :

Numéro de dossier intervenant (concessionnaires, particulier, Maître d'œuvre, ...) :

Demandeur	☐ Particulier ☐ Concessionnaire ☐ Maître d'œuvre Nom : Adresse : Téléphone : Mail : Fax :
Type de demande	☐ Accord Technique Préalable ☐ Permission de Voirie (1)
Localisation des travaux	Bénéficiaire (si différent du demandeur) : Adresse des travaux :
Numéro d'astreinte du concessionnaire	
Objet de la demande	
Entreprise(s) intervenante(s) pour le compte du concessionnaire/usager	Nom : Interlocuteur : Adresse : Téléphone : Mail :
Date de démarrage sollicitée	
Durée estimée des travaux	
Pièces jointes à la demande (plan d'exécution, plan masse, photomontage...)	- - - -
Localisation et emprise au sol des travaux	- Localisation (trottoir / chaussée / les deux) : - Longueur de la tranchée : - Technique de réalisation / engins utilisés :
Documents administratifs	- Travaux soumis à un arrêté de circulation et/ou de stationnement : Oui ☐ Non ☐
Remarques complémentaires	

- Dans le cadre du nouveau décret n° 2011-1241 du 05 octobre 2011, il est de la responsabilité du Maître d'Ouvrage de réaliser la Déclaration de Travaux (DT) et du Déclarant de réaliser la Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT)

L'intervenant atteste avoir pris connaissance du règlement de voirie préalablement à la demande.	
Oui ☐	Non ☐
Date :	Signature du demandeur :

Cadre réservé aux avis des communes

Date de dépôt en mairie :	
Avis donné par les services :	Favorable ☐ Défavorable ☐
Motivation de l'avis défavorable :	

Attention : La présente formalité ne dispense pas l'exécutant de souscrire une demande d'arrêté de circulation auprès de l'autorité compétente. Cela, dans le cas où les travaux nécessitent la prise d'un arrêté de circulation (Stationnement interdit, feux alternés, etc.).

7.4 Annexe 4 : Demande de permission de voirie

Communauté de communes Saint-Méen Montauban

Service voirie / tél. : 02.99.06.54.92

Mail : accueil@stmeen-montauban.fr

DEMANDE DE PERMISSION DE VOIRIE

Coordonnées de pétitionnaire

☐ M. ☐ MME

NOM : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Tél. : _____ Mail : _____

Lieux des travaux

Adresse : _____

Référence cadastrales : _____

Nature des travaux : _____

Date des travaux : _____

La demande devra obligatoirement être accompagnée d'un plan des aménagements projetés à l'échelle 1/200ème et d'une coupe des aménagements projetés à l'échelle 1/50ème ou d'un schéma descriptif des travaux envisagés.

Le permissionnaire devra faire réaliser l'ouvrage auprès d'une entreprise inscrite au registre du commerce (Code APE 4399C ou équivalent).

Il doit se conformer aux prescriptions des articles 4.1 et 4.2 du Règlement de voirie en vigueur

Pour les entrées, en présence de passage sur fossé, le diamètre minimal de la buse doit être similaire à la précédente et en cas d'absence, le diamètre minimum est 300 mm.

Les travaux seront réalisés dans un délai d'environ 6 mois à partir de la date de réception de la permission et sont à la charge du permissionnaire.

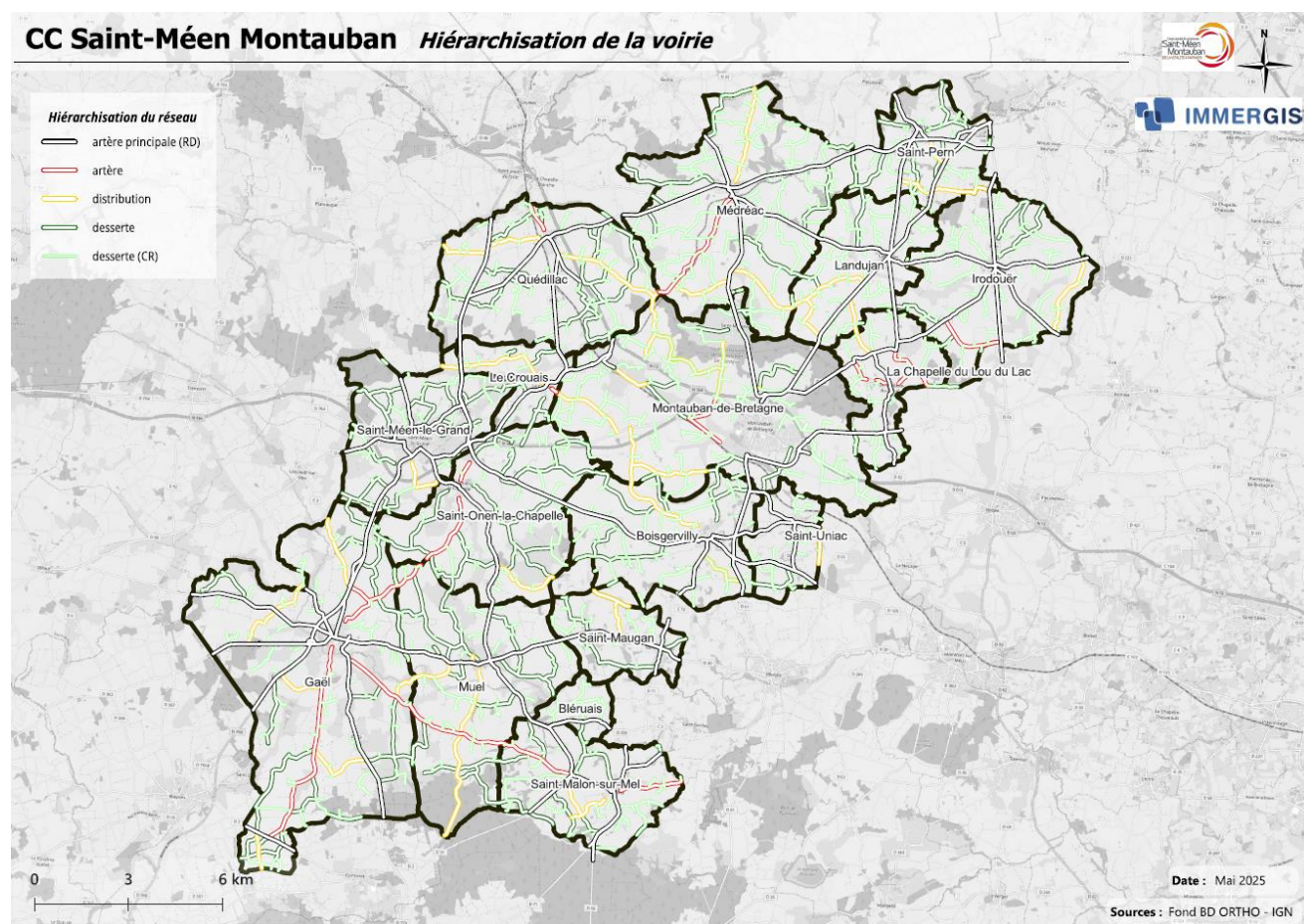
Fait à ____, le _____

Signature du demandeur

7.5 Annexe 5 : Trafic et épaisseur de matériaux en q3

Trafic et épaisseur de matériaux en q3				
	Zone Industrielle, portuaire, gare routière Nbre de PL ptac > 35 kN	Trafic Interurbain ou traversée d'agglomération Nbre de PL ptac > 35 kN	Trafic urbain ou périurbain Nbre de PL ptac > 35 kN	Épaisseur de matériaux en q3 (partie supérieure de remblai)
Fort trafic	> 75	> 190	> 375	≥ 0,60 m ou ≥ 0,50 m *)
Trafic moyen	25 à 75	60 à 190	125 à 375	≥ 0,50 m ou ≥ 0,40 m *)
Faible trafic	< 25	< 60	< 125	≥ 0,50 m ou ≥ 0,40 m *)
*) La valeur la plus faible est admise si les matériaux de la partie inférieure de remblai sont de même nature que ceux de la partie supérieure				
Source : AFNOR - NF P98-331 - août 2020				

7.6 Annexe 6 : Cartographie de la hiérarchisation de la voirie



7.7 Annexe 7 : Formulaire état des lieux

Adresse du chantier ou des travaux :

Concessionnaire ou intervenant :

Entreprise :

État général du trottoir :	Très bon	☐	☐	Moyen	☐	Mauvais
État général de la chaussée :	Très bon	☐	☐	Moyen	☐	Mauvais
État général des bordures :	Très bon	☐	☐	Moyen	☐	Mauvais
État général du mobilier urbain :	Très bon	☐	Moyen	☐	Mauvais	☐
État général de l'éclairage public :	Très bon	☐	Moyen	☐	Mauvais	☐
État général des arbres et plantations :	Très bon	☐	Moyen	☐	Mauvais	☐

Défauts constatés (liste ci-après et photos en annexe) :

Communautés de communes Saint-Méen-Montauban

Concessionnaire ou intervenant

Représentant :

Date :

Signature

Représentant :

Date :

Signature

