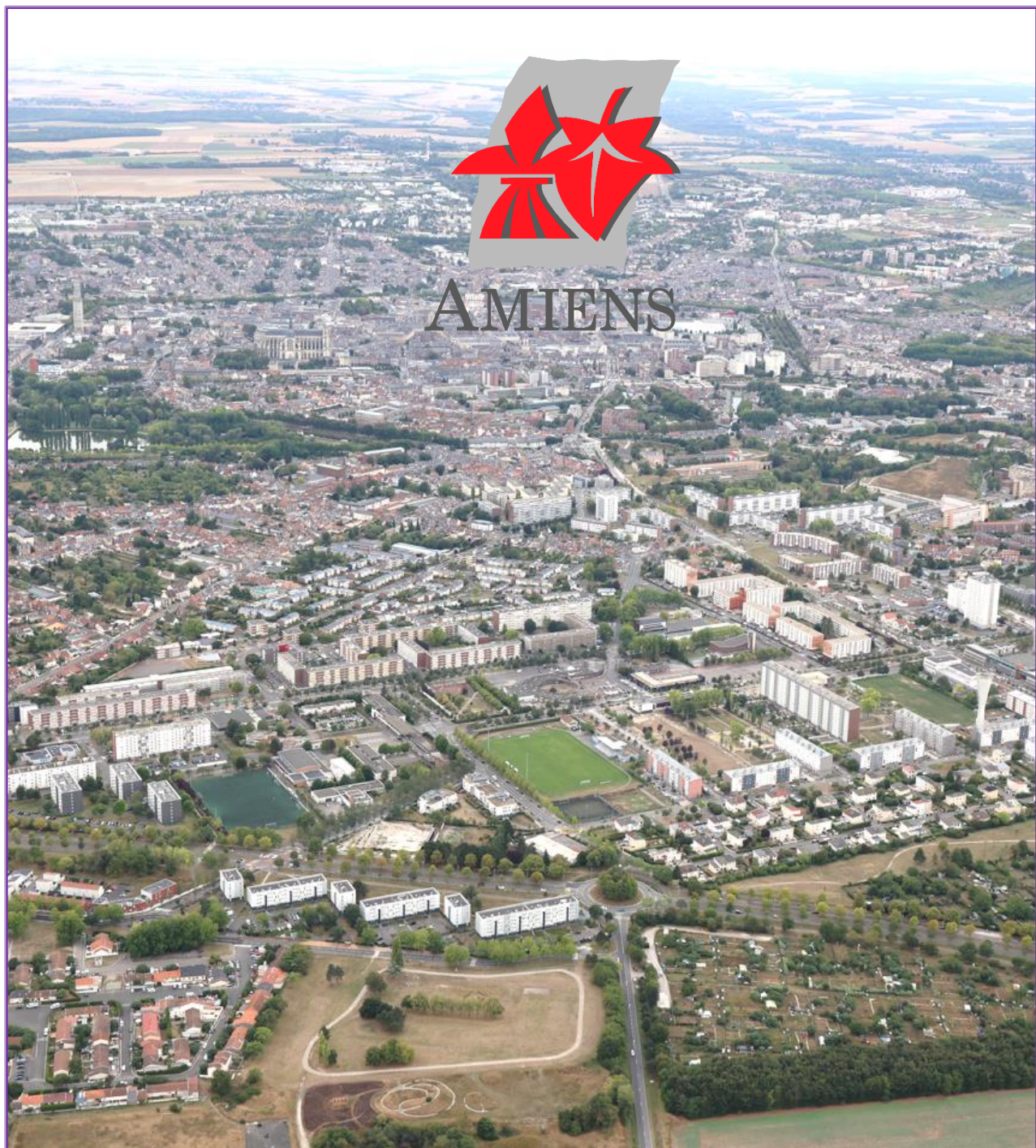


3.15. Règlement de voirie





RÈGLEMENT DE VOIRIE

APPLICABLE SUR LES ESPACES PUBLICS ET LES VOIES COMMUNALES DE LA VILLE D'AMIENS

VILLE D'AMIENS

Direction Générale Adjointe Aménagement du Territoire

Direction des Espaces Publics

Service Gestion de la Voirie

LISTE DES ABRÉVIATIONS

- « Ville » désigne la Collectivité « Ville d'Amiens »
- 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.
- **A.O.D.E.** : Autorités Organisatrices de la Distribution Publique d'Électricité

SOMMAIRE

1	GÉNÉRALITÉS.....	8
1.1	PRINCIPES GENERAUX D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER	8
1.2	OBJET DU REGLEMENT DE VOIRIE	10
1.3	DEFINITIONS GENERALES	11
1.4	CONSISTANCE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER.....	11
1.4.1	<i>Domaine public routier</i>	<i>11</i>
1.4.2	<i>Les voies communales</i>	<i>12</i>
1.4.3	<i>Les voies mises à disposition d'Amiens Métropole</i>	<i>12</i>
1.4.4	<i>Les voies départementales</i>	<i>13</i>
1.4.5	<i>Les voies et chemins privés</i>	<i>13</i>
1.4.6	<i>Les routes à grande circulation.....</i>	<i>14</i>
1.4.7	<i>Les routes express.....</i>	<i>14</i>
1.4.8	<i>Condition de transfert et de classement des voies communales</i>	<i>14</i>
1.4.9	<i>Procédure de classement des voies communales</i>	<i>15</i>
1.4.10	<i>Le déclassement des voies communales.....</i>	<i>17</i>
1.4.11	<i>Rétrocession de voiries</i>	<i>18</i>
1.4.12	<i>Cession du délaissé de voirie.....</i>	<i>18</i>
1.4.13	<i>Dénomination et numérotation.....</i>	<i>19</i>
2	DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES	20
2.1	DISPOSITIONS GENERALES	20
2.2	DEMANDE D'INTERVENTION.....	21
2.2.1	<i>Cas général – demande de permission de voirie.....</i>	<i>21</i>
2.2.2	<i>Conditions de délivrance de l'accord technique préalable.....</i>	<i>22</i>
2.2.3	<i>Dispositions propres aux opérateurs de transport et de distribution de gaz et d'électricité</i>	<i>23</i>
2.2.4	<i>Dispositions propres aux opérateurs de télécommunication.....</i>	<i>23</i>
2.3	CAS PARTICULIER DU PASSAGE DES OUVRAGES D'ART	24
2.4	INSTRUCTION DE LA PERMISSION DE VOIRIE / DE L'ACCORD TECHNIQUE PREALABLE	25
2.5	CONDITION DE DELIVRANCE DE LA PERMISSION DE VOIRIE / DE L'ACCORD TECHNIQUE PREALABLE	25
2.6	PORTEE ET VALIDITE DE LA PERMISSION DE VOIRIE / DE L'ACCORD TECHNIQUE PREALABLE.....	26
2.6.1	<i>Portée et validité de la permission de voirie</i>	<i>26</i>
2.6.2	<i>Portée et validité de l'accord technique préalable</i>	<i>26</i>
2.7	COORDINATION GENERALE DES TRAVAUX.....	26
2.7.1	<i>Dispositions générales</i>	<i>26</i>
2.7.2	<i>Cas particulier des revêtements de moins de trois (3) ans d'âge.....</i>	<i>28</i>
2.7.3	<i>Travaux hors coordination</i>	<i>28</i>
2.7.3.1	<i>Travaux non programmables.....</i>	<i>29</i>
2.7.3.2	<i>Travaux urgents.....</i>	<i>29</i>
2.8	PHASE DE TRAVAUX.....	29
2.8.1	<i>Responsabilités et assurances</i>	<i>30</i>
2.8.2	<i>Avis préalable de démarrage des travaux</i>	<i>30</i>
2.8.3	<i>État des lieux.....</i>	<i>31</i>
2.8.3.1	<i>Dispositions générales.....</i>	<i>31</i>
2.8.3.2	<i>Contenu de l'état des lieux contradictoire</i>	<i>31</i>
2.8.4	<i>Ouverture de chantier.....</i>	<i>32</i>
2.8.5	<i>Interruption des travaux.....</i>	<i>32</i>

2.8.6	<i>Fin des travaux, réception et garanties</i>	33
2.9	RECOLEMENT DES OUVRAGES	35
2.10	CAS PARTICULIER DES DEPLACEMENTS D'OUVRAGES	36
2.11	CAS PARTICULIER DES RESEAUX HORS D'USAGE OU ABANDONNES	36
2.12	CAS PARTICULIERS D'IMPLANTATION DE LA FIBRE OU AUTRES RESEAUX DE COMMUNICATIONS ELECTRONIQUES	37
2.12.1	<i>Dispositions générales</i>	37
2.12.2	<i>Cas de la fibre posée en aérien</i>	38
2.13	CAS PARTICULIERS D'IMPLANTATION D'ARMOIRES TECHNIQUES	38
3	DISPOSITIONS TECHNIQUES	39
3.1	ORGANISATION DES CHANTIERS	39
3.1.1	<i>Information des élus</i>	39
3.1.2	<i>Information du public</i>	39
3.1.3	<i>Emprise du chantier</i>	39
3.1.4	<i>Alimentation provisoire en électricité</i>	40
3.1.5	<i>Préservation de la fonction des voies</i>	40
3.1.6	<i>Sécurisation et signalisation des chantiers</i>	41
3.1.7	<i>Clôture du chantier</i>	42
3.1.8	<i>Protection des voies, du mobilier urbain et des ouvrages de distribution</i>	42
3.1.9	<i>Protection des plantations (espaces verts, arbres)</i>	43
3.1.10	<i>Découverte d'ouvrages souterrains non répertoriés</i>	44
3.1.11	<i>Découvertes fortuites</i>	45
3.1.12	<i>Cavités souterraines</i>	45
3.1.13	<i>Propreté des voies et limitation des pollutions de proximité</i>	45
3.1.14	<i>Dispositions en matière de bruit</i>	46
3.1.15	<i>Gestion des déchets</i>	46
3.2	EXECUTION DES TRAVAUX	46
3.2.1	<i>Généralités</i>	46
3.2.2	<i>Amiante / Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP)</i>	47
3.2.3	<i>Exécution des fouilles et des tranchées</i>	47
3.2.3.1	<i>Découpe ou dépose du revêtement</i>	47
3.2.3.2	<i>Infrastructures de type berlinoise et tirants d'ancrage</i>	48
3.2.3.3	<i>Démolitions et déblais</i>	48
3.2.4	<i>Réalisation des tranchées</i>	49
3.2.4.1	<i>Emprise des tranchées</i>	49
3.2.4.2	<i>Micro tranchées et mini-tranchées</i>	50
3.2.4.3	<i>Profondeur des tranchées</i>	50
3.2.5	<i>Réseaux</i>	51
3.2.5.1	<i>Respect de la réglementation en matière de positionnement et de pose</i>	51
3.2.5.2	<i>Marquage-piquetage</i>	52
3.2.5.3	<i>Ouvrages affleurants des gestionnaires de réseaux</i>	53
3.2.6	<i>Remblaiement et compactage des fouilles et des tranchées</i>	53
3.2.6.1	<i>Matériaux utilisés et modalités de remblaiement</i>	53
3.2.6.2	<i>Réemploi des matériaux et limitation des pollutions</i>	56
3.2.6.3	<i>Matériaux autocompactants</i>	57
3.2.7	<i>Contrôles</i>	57
3.3	REFECTIONS ET REMISE EN ETAT DES LIEUX	59
3.3.1	<i>Réfections</i>	59
3.3.1.1	<i>Dispositions générales : Réfection définitive différée avec réfection provisoire</i>	60
3.3.1.2	<i>Réfection définitive immédiate</i>	63
3.3.1.3	<i>Intervention sur voirie neuve et/ou chaussée de moins de trois (3) ans</i>	65
3.3.1.4	<i>Trottoir bétonné intégrant superficiellement un revêtement architectural</i>	66
3.3.1.5	<i>Réfection des espaces verts</i>	67
3.3.1.6	<i>Réfection de la signalisation horizontale, verticale et dynamique</i>	67

3.3.1.7	Cas des capteurs.....	68
3.3.1.8	Ralentisseurs	68
3.3.1.9	Réfection des joints d'entourage, des joints de surface.....	68
3.3.1.10	Remise en état des ouvrages d'art.....	69
3.3.1.11	Sommes à la charge du permissionnaire	69
4	DISPOSITIONS PROPRES AUX RIVERAINS DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER	70
4.1	AISANCES DE VOIRIE DES RIVERAINS	70
4.2	ACCES SUR LA VOIE PUBLIQUE	70
4.2.1	<i>Création d'un accès.....</i>	<i>70</i>
4.2.2	<i>Cas de suppression des accès au domaine public</i>	<i>71</i>
4.2.3	<i>Accès particuliers : accès stations de distribution de carburant ou d'énergie</i>	<i>72</i>
4.3	ENTRETIEN DES TROTTOIRS	72
4.4	LES SERVITUDES D'ENTRETIEN DES OUVRAGES DE SOUTIEN DES TERRES	72
4.5	ÉCOULEMENT DES EAUX.....	72
4.6	PLANTATIONS ET ELAGAGES	73
4.7	CLOTURES	73
4.8	SERVITUDES DE VISIBILITE	74
4.9	IMPLANTATION DES MIROIRS.....	74
4.10	NETTOYAGE DES SOUILLURES LIEES A L’AFFICHAGE PUBLICITAIRE.....	75
4.11	ALIGNEMENT ET SAILLIES	75
4.11.1	<i>Respect de l'alignement.....</i>	<i>75</i>
4.11.2	<i>Demande d'alignement individuel</i>	<i>75</i>
4.11.2.1	<i>Le plan d'alignement.....</i>	<i>76</i>
4.11.2.2	<i>L'arrêté individuel d'alignement</i>	<i>76</i>
4.11.2.3	<i>La délimitation du domaine privé communal</i>	<i>76</i>
4.11.3	<i>Propriétés bâties frappées d'alignement.....</i>	<i>76</i>
4.11.4	<i>Règles particulières relatives aux saillies</i>	<i>78</i>
4.11.4.1	<i>Équipements divers en saillie à hauteur d'homme</i>	<i>84</i>
4.11.4.2	<i>Cas particuliers des terrasses fermées avec ancrage au sol.....</i>	<i>84</i>
4.12	TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DE DEMOLITION.....	84
5	DISPOSITIONS FINANCIÈRES	85
5.1	REDEVANCE D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC	85
5.1.1	<i>Exonération.....</i>	<i>85</i>
5.1.2	<i>Détermination du montant de la redevance d'occupation du domaine public</i>	<i>85</i>
5.1.3	<i>Modalités de versement de la redevance</i>	<i>85</i>
5.2	SOMMES RECLAMEES AU PERMISSIONNAIRE EN CONTREPARTIE DES TRAVAUX EXECUTES PAR LA VILLE.....	85
6	SANCTION DES INFRACTIONS	86
6.1	NON-RESPECT DES PRESCRIPTIONS DU REGLEMENT	86
6.1.1	<i>Intervention d'office de la Ville</i>	<i>86</i>
6.1.2	<i>Frais administratifs.....</i>	<i>86</i>
6.2	ENTRETIEN DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER.....	86
6.3	ATTEINTE A L'INTEGRITE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER – SANCTIONS PENALES.....	87
7	ANNEXES	88
7.1	ANNEXE 1 : IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DES SERVICES COMPÉTENTS.....	89



7.2	ANNEXE 2 : ARRETE DU 26 MARS 2007 RELATIF AUX DEMANDES DE PERMISSIONS DE VOIRIE MENTIONNEES A L'ARTICLE R. 20-47 DU CODE DES POSTES ET DES COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES ...	90
7.3	ANNEXE 3 : ENTREE CHARRETIERE	91
7.4	ANNEXE 4 : COUPE-TYPE REMBLAIEMENT	92
7.5	ANNEXE 5.1 : CHARTE DE L'ARBRE DE LA VILLE D'AMIENS	97
7.6	ANNEXE 5.2 : CAHIER DE RECOMMANDATIONS DES BONNES PRATIQUES A ADOPTER LORS DES CHANTIERS A PROXIMITE D'ARBRE ET A DESTINATION DES CHEFS DE CHANTIER	98
7.7	ANNEXE 5.3 : VALEUR INTEGRALE EVALUEE DE L'ARBRE	108
7.8	ANNEXE 5.4 : BAREME D'EVALUATION DES DEGATS CAUSES A L'ARBRE	110
7.9	ANNEXE 6 : PROCÉDURE DE DEMANDE DE CHANTIER	112
7.10	ANNEXE 7 : RÉFÉRENTIEL TOPOGRAPHIQUE POUR LES RÉCOLEMENTS, FORMAT DE DONNÉES SIG ..	113
7.11	ANNEXE 8 : SCHÉMAS DE RÉFECTION DE CHAUSSÉES ET DE TROTTOIRS	121
7.12	ANNEXE 9 : TRAFIC ET ÉPAISSEUR DE MATÉRIAUX EN Q3	125
7.13	ANNEXE 10 : NOUVEAU RÈGLEMENT DE VOIRIE COMMUNALE DE LA VILLE D'AMIENS. ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE D'ÉLABORATION. CONSTITUTION DE LA COMMISSION CONSULTATIVE. DÉSIGNATION DES REPRÉSENTANTS.....	126
7.14	ANNEXE 11 : AVIS DE LA COMMISSION CONSULTATIVE.....	129
7.15	ANNEXE 12 : NOUVEAU RÈGLEMENT DE VOIRIE COMMUNALE DE LA VILLE D'AMIENS. ADOPTION PAR LE CONSEIL MUNICIPAL	134

PREAMBULE

L'espace public est un espace partagé. A la fois parce que nous en sommes tous propriétaires par l'intermédiaire de la collectivité, mais aussi car nous le fréquentons quotidiennement. Nos rues et places participent en effet à construire notre identité d'Amiénoises et d'Amiénois : nous nous y donnons rendez-vous, nous y avons construit des souvenirs, nous évoquons à leur sujet des anecdotes ou des projets.

Ces espaces sont aussi notre vitrine, la partie visible et accessible à toutes et tous de notre ville. Il est nécessaire de leur donner une cohérence et d'encadrer les circulations et les activités. Chaque rue, chaque trottoir, chaque arbre contribue à notre cadre de vie.

Respecter nos espaces publics, c'est donc respecter notre ville et ceux qui y vivent.

Le nouveau règlement de voirie s'inscrit dans cette exigence : garantir la sécurité, la qualité et la durabilité de nos aménagements, tout en protégeant notre environnement. C'est un outil indispensable pour préserver la beauté et l'harmonie de notre ville, aujourd'hui et pour les générations à venir.

Ensemble, engageons-nous pour le respect et la bonne gestion du patrimoine public d'Amiens, dans un esprit de responsabilité et de développement durable.

Hubert de Jenlis
Maire d'Amiens

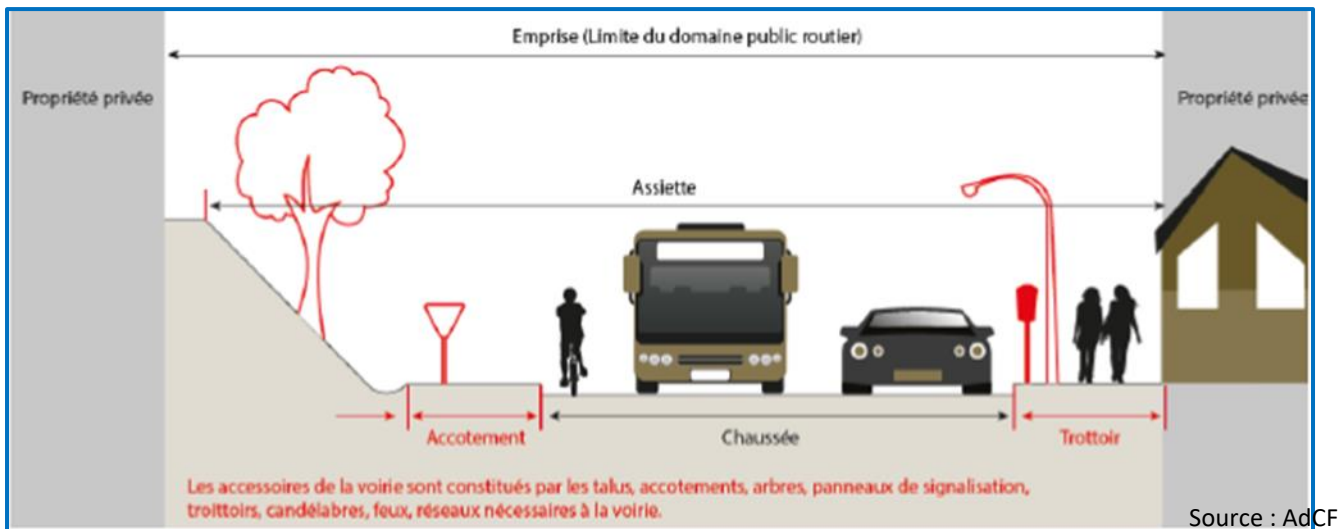
1 GÉNÉRALITÉS

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 affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées, ainsi que de ses dépendances et accessoires indissociables.

Le régime de la domanialité publique vise le sol et le sous-sol.

Sont notamment compris dans la notion de « *domaine public routier* » les dépendances de la voie relevant du domaine public routier, la chaussée, les trottoirs, les accotements et talus, les murs de soutènement, les arbres d'alignement, les aménagements cyclables, les fossés, les aqueducs, les ponts, etc. (cf. article 1.4 Consistance du domaine public routier)



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

Conformément aux principes législatifs et réglementaires en vigueur, le domaine public routier est :

- **insaisissable**¹ et **inaliénable**² en raison de son affectation à l'usage public, c'est-à-dire qu'il ne peut pas être vendu ou loué, sans qu'une décision expresse ait, au préalable, conduit à son déclassement³ ;
- **imprescriptible** : c'est-à-dire que personne ne peut, sauf dans les cas prévus par la loi et s'il n'y a pas d'obstacle au respect de l'affectation, acquérir de droits quelconques sur lui, ni bénéficier ou imposer de servitudes sur lui⁴.

¹ Article L. 2311-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

² Article L. 3111-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

³ Article L. 2141-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

⁴ Article L. 3111-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

En application des articles L1 et L2125-1 du Code général de la propriété des personnes publiques, toute occupation du domaine public routier doit faire l'objet d'une autorisation d'occupation (ou autorisation de voirie) et, le cas échéant, de l'acquittement d'une redevance pour occupation du domaine public routier.

L'occupation du domaine public routier sans autorisation expose à une contravention de voirie routière et à des poursuites, conformément aux articles L.116-1 et suivants et R 116-1 et suivants du Code de la voirie routière.

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 routier 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, etc.). 	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). 
Il est délivré par l'autorité administrative chargée de la police de la circulation. POUVOIRS DE POLICE DU MAIRE	Elle est délivrée par l'autorité administrative chargée de la police de la conservation du domaine public routier. POUVOIRS DE POLICE DU MAIRE (sur voirie communale)

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 routier 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 (caractère permanent) et qu'elles répondent à des préoccupations d'équipement de la route et de service à l'utilisateur.

1.2 Objet du règlement de voirie

Le Règlement est établi conformément aux textes en vigueur et notamment articles L. 141-12, L. 141-11 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.

Le Règlement a pour objet de :

✓ Préciser les contours de la préservation du domaine public routier, lorsque celui-ci fait l'objet d'une occupation emportant un ancrage au sol et portant atteinte à son intégrité
✓ 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
✓ déterminer les conditions dans lesquelles la Ville, le ou la Maire peut décider que certains des travaux de réfection seront exécutés par la Ville
✓ 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, et ce, quels que soient leur importance, leur caractère d'urgence et leur prévisibilité.

Dans le cadre de la mise en œuvre des prescriptions du règlement de voirie et de son pouvoir de police de conservation du domaine public routier, la Ville est favorable au recours à des dispositifs et des solutions techniques qui visent à réduire l'empreinte carbone liée aux chantiers et qui s'inscrivent dans une démarche résiliente et de développement durable.

Sur la réduction de l'empreinte carbone, elle encourage ainsi fortement les permissionnaires et intervenants à prendre en compte les règles de bonne pratique suivantes :

➤ Recours à des approvisionnements de matériaux recyclés et/ou localisés à proximité du chantier
➤ Utilisation de flottes de véhicules à faible émission de CO2
➤ 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.), après avis de la Ville

Sur l'inscription des intervenants et permissionnaires dans une démarche résiliente et de développement durable, la Ville les invite à prendre en considération et mettre en œuvre les règles de bonnes pratiques suivantes :

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

1.3 Définitions générales

Le Règlement de voirie est composé de six (6) chapitres principaux et de douze (12) 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 routier** » désignent les personnes à qui s'applique le Règlement et 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 <i>[A titre d'exemple, Amiens Métropole est affectataire des voies communales classées voies d'intérêt communautaire.]</i>
Les riverains	sont les personnes, physiques ou morales résidant en bordure du domaine public routier
Les Autorités Organisatrices de la Distribution Publique d'Électricité	sont les collectivités territoriales ou leurs établissements publics de coopération qui, au sens des dispositions de l'article L. 2224-31 du Code général des collectivités territoriales, agissant en tant qu'autorités concédantes de la distribution publique d'électricité et de gaz en application des articles L. 321-1 , L. 322-1 , L. 322-2 , L. 324-2 et L. 432-1 du Code de l'énergie et des articles L. 322-6 et L. 432-5 du Code de l'énergie, négocient et concluent les contrats de concession, et exercent le contrôle du bon accomplissement des missions de service public fixées, pour ce qui concerne les autorités concédantes, par les cahiers des charges de ces concessions

1.4 Consistance du domaine public routier

1.4.1 Domaine public routier

L'article L 111-1 du Code de la voirie routière définit le domaine public routier communal comme l'ensemble des biens du domaine public routier de la commune, affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées.

Cette définition a été complétée par la doctrine administrative qui a défini l'emprise de la route comme correspondant à la surface du terrain appartenant à la personne publique et affectée à la route ainsi qu'à ses dépendances.

L'emprise recouvre donc l'assiette de la route stricto sensu, à savoir la chaussée, mais également la plate-forme qui est la surface de la route comprenant la chaussée, et les accotements.

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

Constituent ainsi des dépendances de la voie, les divers éléments naturels ou artificiels : le sous-sol, les talus, les fossés, les aqueducs, les ponts, les murs de soutènement, les trottoirs, les arbres, les plantations d'alignement, les panneaux de signalisation, les candélabres, les glissières de sécurité.

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

1.4.2 Les voies communales

Le classement et le déclassement des voies communales dans le domaine public routier sont prononcés par le Conseil Municipal.

Ce dernier est également compétent pour l'établissement des plans d'alignement et de nivellement, l'ouverture, le redressement et l'élargissement des voies⁵.

La compétence du maire s'exerce sur ces voies selon l'article L 141-2 du Code de la voirie routière.

1.4.3 Les voies mises à disposition d'Amiens Métropole

Le transfert concerne l'emprise des voies communales et de leurs dépendances ou de leurs « accessoires » (accotements, ponts, fossés, talus, etc.) recensées par **délibération du Conseil d'Amiens Métropole en date du 18 décembre 2003 modifié le 28 novembre 2019**.

Le transfert fait l'objet de plein droit d'une mise à disposition (art. L 1321-1 et suivant du Code général des collectivités territoriales) constatée par procès-verbal entre la commune et la communauté.

Il établit la situation juridique et l'état des voiries.

Le transfert des biens a lieu à titre gratuit. Selon l'article L. 141-12 du Code de la voirie routière, « *les attributions dévolues au maire et au conseil municipal par les dispositions du présent code sont exercées, le cas échéant, par le président et par l'assemblée délibérante de l'EPCI* ».

Ce transfert concerne le fonctionnement et l'investissement. Amiens Métropole assume dès lors l'ensemble des obligations du propriétaire de la voirie (qui reste propriété des communes) : gestion et entretien des biens remis, autorisation d'occupation, délivrance des permissions de voirie, perception des redevances d'occupation temporaire, etc.

Le président de la communauté détient la police de la conservation du domaine public routier (art. L. 116- 1 et suivants du Code de la voirie routière), sous contrôle du conseil communautaire. Amiens Métropole pourra être reconnue responsable du « défaut d'entretien normal » du réseau et de ses conséquences dommageables.

Le maire exerce à la fois ses pouvoirs de police générale (art. L. 2212-1 et suivants du CGCT) et des polices spéciales de la circulation et du stationnement (art. L. 2213-1 et suivants du CGCT) sur l'ensemble des voies communales ou d'intérêt communautaire, ainsi que sur les autres voies à l'intérieur et à l'extérieur de l'agglomération.

La Communauté d'Agglomération Amiens Métropole dispose d'un Règlement de voirie.

1.4.4 Les voies départementales

Hors agglomération, le Conseil Départemental de la Somme est gestionnaire du patrimoine routier départemental, sauf convention exceptionnelle ou particulière. À noter que, sauf panneau d'agglomération réglementaire, les hameaux et les lieux-dits sont considérés comme hors agglomération.

En agglomération, entre les panneaux réglementaires d'entrée et de sortie, sauf exception présentées à l'annexe 2.2 du Code de la voirie routière du Conseil Départemental, la conservation des voies départementales et des ouvrages d'art sont de la compétence du Département.

Les communes ou Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) sont gestionnaires des dépendances de voirie relevant de leurs compétences

La signalisation verticale et horizontale est gérée soit par le Département, soit par la commune ou l'EPCI, dans les conditions fixées à l'annexe 2.1 du Code de la voirie routière du Conseil Départemental de la Somme.

Hors et en agglomération, sur les voies vertes sous maîtrise d'ouvrage départementale, le Département est gestionnaire de la voie et de ses dépendances, sauf convention d'affectation transférant l'entretien aux collectivités territoriales.

1.4.5 Les voies et chemins privés

Les voies privées sont des voies réservées à l'usage privé des propriétaires et régies par les règles du droit commun en matière de propriété.

Relèvent des voies privées :

❖ **Les chemins ruraux** : sont visés les chemins appartenant à la commune, affectés à l'usage public et non classés comme voies communales. Ils font partie du domaine privé de la commune et sont régis par le Code rural et de la pêche maritime et le Code de la voirie routière.

La destination du chemin peut être définie notamment par l'inscription sur **le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée**.

❖ **Les chemins et sentiers d'exploitation** sont ceux qui servent exclusivement à la communication entre divers fonds, ou à leur exploitation. Ils sont, en l'absence de titre, présumés appartenir aux propriétaires riverains, chacun en droit soi, mais l'usage en est commun à tous les intéressés.

L'usage de ces chemins peut être interdit au public (Articles L162-1 à 162-5 du Code rural et de la pêche maritime). À partir du moment où les voies privées sont ouvertes à la circulation publique, les dispositions du Code de la route s'y appliquent.

Le maire peut également y exercer son pouvoir de police générale et notamment réglementer la vitesse, le stationnement et l'éclairage. Le maire peut également interdire le stationnement sur une partie de la voie pour assurer la sécurité ou faciliter la circulation.

Cette ouverture à la circulation publique emporte une conséquence tant juridique que matérielle : la possibilité de son transfert dans le domaine public de la commune, soit selon les termes du Code de l'urbanisme (régime général), soit par voie conventionnelle (lotissements) ou dans le cadre d'une procédure de déclaration d'abandon manifeste.

LE REGLEMENT DE VOIRIE NE S'APPLIQUE PAS SUR LES VOIES ET CHEMINS PRIVES.

1.4.6 Les routes à grande circulation

Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont des routes qui assurent la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation.

Le gestionnaire de voirie communique au représentant de l'État dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination.

La liste des routes départementales classées routes à grande circulation est fixée par décret.

1.4.7 Les routes express

Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'État, du Département ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules (piétons, cyclistes, cyclomoteurs et matériels agricoles, cavaliers, animaux, véhicules à traction non mécanique).

Le caractère de route express peut être conféré aux voies communales dans les conditions fixées aux articles L. 151-1 à L. 151-5 du Code de la voirie routière.

1.4.8 Condition de transfert et de classement des voies communales

☒ **Voie privée déjà existante**

1. La cession du terrain servant d'assiette à la voie, y compris les annexes, se fera à titre gratuit ;
2. La voie devra être pourvue des équipements et présenter un état de viabilité qui sera en adéquation avec sa destination. En ce sens, notamment, l'accord des gestionnaires des différents réseaux concernés par l'intégration dans le domaine public devra être obtenu avant classement dans le domaine public (et notamment les réseaux d'éclairage public et d'eau pluviale).
3. Pour application des dispositions ci-dessus, les caractéristiques générales de la voie seront appréciées par les services communaux après, pour les voies situées à l'intérieur de l'agglomération, avis au titre de la police de circulation du maire. À cette fin, seront prises en compte les conditions imposées par la géographie des lieux par l'habitat, les activités et équipements, la nature et l'importance du trafic existant ainsi que les besoins futurs estimés par la collectivité.
4. Les propriétaires, copropriétaires ou associations syndicales supporteront les frais de mise à niveau de la voie et de ses équipements. Lorsque la voie présentera soit un intérêt particulier pour l'amélioration des conditions de desserte soit une ouverture de longue date de la voie à la circulation générale - ayant ainsi concouru à la dégradation de la voie, la commune pourra apporter une participation financière à définir dans le cadre d'une convention entre les différentes parties.

☒ **Voie privée nouvelle**

1. La cession du terrain servant d'assiette à la voie, y compris les annexes, se fera à titre gratuit.
2. La voie ne pourra être transférée puis classée dans le domaine public routier communal que si ses caractéristiques (tracé, profil en long, profil en travers, structure, signalisation...) et son état sont satisfaisants au regard de la desserte et des types de circulation à assurer, et du respect des règlements applicables en matière d'accessibilité. Il en sera de même des différents équipements communs et ouvrages.
3. Avant réalisation des travaux, une convention sera établie entre l'aménageur et la Commune et elle permettra de fixer les conditions techniques du transfert.
Cette convention pourra être élaborée dans le cadre de l'article R 442-8 du Code de l'urbanisme, (en vigueur à la date d'approbation du présent règlement) à annexer à l'autorisation d'urbanisme. En l'absence de convention de rétrocession des équipements, la Commune n'envisagera pas l'intégration à court ou moyen terme de la voirie et de ses accessoires dans le domaine public routier.
Cette convention ne dispense pas la commune de l'engagement de la procédure de classement prévue à l'article L 141-3 du Code de la voirie routière, lorsqu'elle s'avère nécessaire.
D'autre part, elle n'est pas exigée pour les voies privées communales.

1.4.9 Procédure de classement des voies communales

☒ **Le classement d'office**

Cette procédure (*art L 318-3 et R 318-3 du Code de l'urbanisme*) de classement d'office concerne les voies privées ouvertes à la circulation publique dans des ensembles d'habitations et/ou dans des zones d'activités ou commerciales.

Après une enquête publique réalisée selon les modalités du code des relations entre le public et l'administration, ces voies sont transférées d'office sans indemnité dans le domaine public routier communal.

L'intérêt d'un tel transfert pour la commune est de bénéficier d'un aménagement existant sans devoir recourir à l'expropriation (et donc sans versement d'indemnités) dès lors qu'il présente un intérêt communal.

Depuis la loi du 12 juillet 2010, le dispositif, jusqu'alors réservé au maire, est étendu aux EPCI à la seule condition que le transfert se fasse au profit de la commune.

Ce classement d'office comporte l'approbation d'un plan d'alignement définissant l'assiette de l'emprise publique de la voie.

Le transfert d'office ne peut concerner, **cumulativement**, que les voies privées qui sont :

♦ situées dans des ensembles d'habitations et/ou dans des zones d'activités ou commerciales
et
♦ ouvertes à la circulation publique.

L'ouverture à la circulation publique est une notion de fait. Elle doit résulter du consentement tacite ou express des propriétaires de la voie, leur opposition pouvant résulter de la pose d'une grille, d'un portail ou même d'un simple panneau d'interdiction d'accès.

- **Le classement de voies (art L 141-3 du Code de la voirie routière)**

Le Code de la voirie routière stipule que le classement est dispensé d'enquête publique préalable sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie.

Même si le classement peut être dispensé d'enquête publique, l'adoption systématique d'un plan d'alignement pour toute nouvelle voie incorporée dans le domaine public routier communal impose de fait le recours à l'enquête publique.

Cette enquête est conduite selon la procédure des articles R 141-4 et suivant du Code de la voirie routière.

Cette procédure diffère de celle de l'article L 318-3 du Code de l'urbanisme dans la mesure où elle ne permet pas d'acquérir la propriété du sol dans l'emprise de la voie.

Il convient de procéder à l'enquête publique avant d'acquérir les propriétés concernées, par acte notarié ou par acte administratif du maire, situées dans l'emprise de la voie concernée. Ces acquisitions se font à titre amiable auprès des propriétaires avec ou sans indemnité.

Par ces acquisitions, la voie devient alors une voie privée communale. Il est donc nécessaire de procéder à son incorporation dans le domaine public par l'acte de classement de l'article L 141-3 du Code de la voirie routière.

- **Les cas particuliers**

- *Les lotissements (art. R 442-8 du Code de l'urbanisme)*

Dans le cadre de l'aménagement des lotissements, le lotisseur a la possibilité de passer une convention avec la ville ou Amiens Métropole en vue du transfert des voiries du lotissement dans le do-

maine public routier. Avec cette convention, la commune peut anticiper sur les caractéristiques des voies à transférer.

Cette convention doit intervenir préalablement à l'obtention du permis d'aménager valant autorisation de lotir.

Si une telle convention n'a pas été conclue au préalable, le règlement du lotissement peut prévoir la cession à titre gratuit des voies à la commune.

Cependant, le recours à ces conventions nécessite à procéder par la commune au classement dans le domaine public avec définition d'alignement par enquête publique.

Seul le consentement du propriétaire des voies est anticipé.

- *l'abandon manifeste d'immeuble (art L 2243-1 à L 2243-4 du Code général des collectivités territoriales)*

L'article L 2243-1 du CGCT mentionne la possibilité d'actionner la procédure de l'abandon manifeste d'immeuble pour les voies privées assorties d'une servitude de passage public.

Cette servitude ne doit pas être confondue avec le régime des voies privées ouvertes à la circulation publique qui résulte d'un état de fait. La servitude de passage public relève d'un accord pour lequel la commune, sans être propriétaire, s'engage à prendre en charge, à titre gratuit, certains travaux et aménagements nécessaires à son utilisation.

- **Le transfert de compétence**

Le Code de la voirie routière en son article L111-1 ne prévoit pas l'existence de voirie communautaire. Cependant, par le biais des articles L 2111-14 et L 1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, il est bien fait mention d'un domaine public routier appartenant aux EPCI.

De même, en application du Code général des collectivités territoriales (article L 5216-5), la communauté d'Agglomération Amiens Métropole est compétente en matière de création, d'aménagement et d'entretien de la voirie. Elle peut donc créer des voies nouvelles et en être propriétaire.

La communauté d'Agglomération Amiens Métropole peut effectivement être propriétaire des voiries sur lesquelles elle exerce sa compétence, mais uniquement sur celles nouvellement créées. Et aucune règle n'impose ensuite le transfert de ces voies dans le domaine communal.

Les voies privées n'étant pas des voies nouvelles ne seront donc pas transférées dans le domaine public routier communautaire, mais bien communal. Elles peuvent néanmoins être déclarées d'intérêt communautaire par décision du Conseil d'Amiens Métropole dans la mesure où les critères sont réunis. Seuls la gestion et les travaux à réaliser sur ces voies deviennent la compétence d'Amiens Métropole.

La propriété du sol des voies reste à la commune et celle-ci délègue ensuite la gestion par le biais d'une convention.

- ***Le déclassement de route départementale en voie communale***

L'Assemblée Départementale donne son accord sur le déclassement d'une route départementale en vue de son reclassement dans la voirie communale dans les formes prévues par l'article L.131-4 du Code de la Voirie Routière et au vu d'une délibération du Conseil Municipal.

Une voie dont le tracé se prolonge sur le territoire d'un département limitrophe peut être déclassée par l'Assemblée départementale, en vue de son reclassement dans la voirie communale après mise en œuvre de la procédure prévue à l'article L. 3112-1 du Code Général de la propriété des personnes publiques.

1.4.10 Le déclassement des voies communales

Le déclassement des voies communales relève de la compétence du Conseil Municipal, dont les

délibérations, en la matière, sont dispensées d'enquête publique préalable sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie.

Lorsqu'elle est nécessaire, cette enquête publique s'effectue conformément aux articles R.141-4 et suivants du Code de la Voirie Routière.

Lorsque l'opération comporte une expropriation, l'enquête d'utilité publique tient lieu de l'enquête prévue à l'alinéa précédent.

1.4.11 Rétrocession de voiries

Lors de la réalisation d'un lotissement par un aménageur, la Ville peut accepter de récupérer le domaine public et ses accessoires à la réception du projet, selon le plan validé.

Le lotisseur a la possibilité de passer une convention avec la Ville en vue du transfert des espaces communs (voies, parkings, espaces verts...) dans le domaine public à l'issue des travaux.

Cette convention doit être passée, de préférence, avant le dépôt du permis d'aménager.

Dans ce cas, il est nécessaire que le projet soit présenté au préalable de la dépose du Permis d'aménager aux différents services concernés de la Ville (Espaces Publics, Eau et Assainissement, urbanisme...).

La Ville se réserve le droit de suivre le chantier d'aménagement du futur domaine public par des contrôles pour s'assurer de la conformité des travaux.

La réfection définitive en enrobés doit être réalisée dès lors que 50% des parcelles sont bâties et il y aura lieu d'avoir une attention particulière à garantir un accès aux véhicules légers et poids lourds dès l'instant qu'au moins un réseau concessionnaire a été rétrocédé.

1.4.12 Cession du délaissé de voirie

Les délaissés de voirie sont des parcelles qui faisaient préalablement partie du domaine public routier et pour lesquelles existe un déclassement de fait, lorsque des rues, voies ou impasses ne sont plus utilisées pour la circulation, notamment à l'occasion d'une modification de tracé ou d'un alignement.

Une parcelle qui constitue un délaissé de voirie communale a perdu « son caractère d'une dépendance du domaine public routier ». Il s'agit donc d'une exception au principe selon lequel un bien ne peut sortir du domaine public qu'à compter de l'intervention d'un acte administratif constatant son déclassement (article L. 2141-1 du Code général de la propriété des personnes publiques).

En conséquence, il n'y a pas lieu de procéder dans ce cas à une enquête publique préalable au déclassement comme prévu par l'article L.141-3 du Code de la voirie routière relatif au classement, au déclassement des voies communales, à l'établissement des plans d'alignement et de nivellement, à l'ouverture, au redressement et à l'élargissement des voies.

Pour autant, si une enquête publique préalable n'est pas nécessaire pour procéder à la vente d'un délaissé de voirie qui fait partie du domaine privé de la commune, l'aliénation doit intervenir dans le respect des dispositions de l'article L. 112-8 du Code de la voirie routière qui prévoit un droit de priorité aux riverains de parcelles déclassées.

La délibération de cession d'un délaissé est soumise, en application des dispositions de l'article L. 2131-2 du Code général des collectivités territoriales, à l'obligation de transmission au contrôle de légalité prévue par l'article L. 2131-1 du même code.



1.4.13 Dénomination et numérotation

L'article 169 de la Loi 3DS (différenciation, décentralisation, déconcentration et mesures de simplification de l'action publique locale) du 21 février 2022 reconnaît pleinement la compétence de la commune en matière d'adresse.

Le conseil municipal est clairement en charge des dénominations des voies et lieux-dits et de leur numérotation y compris pour les voies privées ouvertes à la circulation publique.

Seules les voies privées non ouvertes à la circulation publique ne doivent pas faire l'objet d'une délibération en Conseil Municipal pour la dénomination.

Seulement, en sa qualité d'autorité de Police, le maire détient le pouvoir de contrôler le nom des voies privées et d'interdire ceux qui seraient contraires à l'ordre public et aux bonnes mœurs.

Toute nouvelle dénomination de voies ou de numérotage doit faire l'objet d'une demande auprès de la mairie. Cette demande écrite doit être accompagnée d'un plan de situation.

Les propriétaires riverains doivent supporter sur la façade de leur immeuble, la pose de plaques portant l'indication des noms de rues ainsi que celles indiquant le numéro d'adressage.

Les plaques de rues doivent rester visibles même lors de la réalisation de travaux sur l'immeuble. En cas de dégradation par le propriétaire, la commune procède au remplacement de la plaque aux frais du propriétaire.

Tout déplacement ou modification doit faire l'objet d'une demande auprès de la commune.

Lors de la première dotation, la fourniture et la pose des plaques indiquant le numéro d'adressage sont à la charge de la commune.

En application de l'article L 2213-28 du CGCT, leur entretien et leur éventuel remplacement est à la charge du propriétaire.

2 DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

2.1 Dispositions générales

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 modification et/ou occupation au sol, en sous-sol ou en aérien du domaine public routier.

Ces travaux emportent occupation du domaine public routier et sont conditionnés par l'obtention obligatoire par le pétitionnaire **d'une permission de voirie 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 CONCERNE LES TRAVAUX PROGRAMMABLES ET NON PROGRAMMABLES.

Toute occupation ou exécution d'ouvrage réalisée sans demande d'avis d'ouverture 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.

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, etc.) qui sont des « occupants de droit » au sens des dispositions de l'article L. 113-3 Code de la voirie routière (cf. Article 1.3) ;
- 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 (Article L. 47 du Code des postes et des télécommunications).

LES EXONERATIONS A L'OBTENTION D'UNE PERMISSION DE VOIRIE N'EXCLUENT PAS L'OBLIGATION DE DISPOSER D'UN ACCORD TECHNIQUE PREALABLE.

Les exonérations à l'obtention d'une permission de voirie n'excluent pas non plus 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.

2.2 Demande d'intervention

Toute demande d'intervention sur le domaine public routier de la Ville devra être effectuée **via l'outil de coordination de travaux**, solution validée comme processus uniformisé au sein de la Ville.

La demande d'intervention doit être formulée via une Déclaration Prévisionnelle de Chantier (DPC), depuis cette solution avant le début des travaux.

Cette demande fera l'objet d'une validation ou d'un refus par les services de la Ville.

Après validation, l'intervenant pourra dès lors procéder à la demande des documents nécessaires à la réalisation des travaux depuis ce même outil.

La formation sur cet outil est assurée par les services gestionnaires de la Ville et l'accès aux outils par les services de l'entreprise gestionnaire.

Il en est de la responsabilité des intervenants sur le domaine public routier de faire le nécessaire auprès des services de l'entreprise gestionnaire pour la création des comptes clients à des fins d'utilisation de la solution.

2.2.1 Cas général – demande de permission de voirie

La demande de permission de voirie est formulée par toute autre personne qui souhaite disposer d'une autorisation d'occuper ce domaine. **La demande doit être réalisée depuis l'outil de coordination de travaux.**

Elle est adressée par l'intermédiaire de l'outil de coordination de travaux après validation de la déclaration prévisionnelle de chantier par le service compétent (annexe 6 : Procédure de demande de chantier). En cas de défaut d'utilisation de l'outil, la demande devra être réalisée via le formulaire normalisé CERFA n°14023*01, accessible en ligne sur internet.

L'intervenant sera tenu ensuite de régulariser sa situation en réalisant ses prochaines demandes via la solution de la ville, à savoir l'outil de coordination de travaux.

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 techniques visés à l'Article 2.2.2 « Conditions de délivrance de l'accord technique préalable » permettant à la Ville 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.

Après acceptation, le permissionnaire pourra procéder à une demande d'arrêté de circulation adressée à l'autorité de police compétente (en principe le ou la Maire de la commune concernée) selon les remarques formulées par la Ville et prises en compte.

2.2.2 Conditions de délivrance de l'accord technique préalable

Cet article s'applique :

- | |
|--|
| ➤ aux permissionnaires qui sollicitent l'occupation du domaine public routier et qui doivent joindre, à leur demande de permission de voirie, le dossier technique visé ci-après ; |
| ➤ aux occupants de droit du domaine public routier. |

Les pétitionnaires qui sollicitent une permission de voirie et les occupants de droit du domaine public routier présentent lors du dépôt de la demande ou au plus tard à fournir avant le démarrage de la phase travaux, dans le cadre de leur intervention sur le domaine public routier de la Ville, **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 relatif aux demandes de permissions de voirie mentionnées à l'article R. 20-47 du Code des postes et des communications électroniques) ou selon la nature des travaux, à la libre appréciation de la Ville :

- 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 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), pour les travaux programmables ;
- un plan coté à une échelle convenable pour la compréhension du projet. Le gestionnaire de la voirie pourra solliciter un autre plan, à une échelle qu'il aura fixée ainsi que sous forme numérique compatible avec le SIG de la Ville ;
- un mémoire explicatif décrivant les travaux, la
- des documents permettant de juger de l'intégration 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 ;
- les coordonnées d'une ou plusieurs personnes d'astreinte ;
- un engagement de payer la redevance d'occupation du domaine public routier, (Cf. Art 5.1.2 du présent règlement de voirie) ;
- pour les ouvrages ou équipements en

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 ;

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'insertion de l'ouvrage.

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

Demandes liées à la création d'entrées charretières, notamment pour les particuliers de maisons individuelles :

Pour les demandes de Permission de voirie liées à la création, modification ou suppression d'entrée charretière, le pétitionnaire devra remplir le formulaire « Entrée charretière » (en annexe 3), accessible sur le site de la Ville ou disponible auprès des services compétents de la Ville.

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.

La Ville traite annuellement des demandes de permissions de voirie relatives à la création d'entrées charretières. À cette occasion, elle formalise (annexe 3 : « entrée charretière ») la tarification et les prescriptions techniques applicables.

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 Ville 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 d'un (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 (ARCEP), 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 Cas particulier du passage des ouvrages d'art

Lorsqu'un réseau ou une canalisation doit franchir un pont ou un aqueduc, et également lorsqu'il est situé à proximité d'un mur de soutènement, une étude spécifique précise les modalités de franchissement en fonction de la nature de l'ouvrage.

D'une manière générale, les passages de réseaux ne sont pas acceptés sur les ouvrages d'art.

Des solutions alternatives doivent être étudiées (fonçage...).

Une dérogation au présent Règlement pour passer en encorbellement ou dans l'ouvrage sera admise si l'intervenant démontre que la solution d'implantation en dehors de l'ouvrage n'est pas réalisable techniquement.

L'intervenant devra rechercher ou faire rechercher les réservations éventuelles prévues sur l'ouvrage à traverser. Si des réservations sont disponibles, elles devront être privilégiées par rapport à des solutions en encorbellement. **Toute intervention ne pourra se faire qu'après accord de la Ville.** Si aucune réservation n'est disponible, ou que leur capacité est incompatible avec le passage de ce réseau, alors une dérogation pour un passage en encorbellement devra être étudiée.

L'intervenant fournira une étude concernant le système d'accrochage de la canalisation.

La canalisation ne doit pas diminuer la résistance de l'ouvrage ni réduire son gabarit, ni freiner l'écoulement des eaux.

Si la canalisation est accrochée à l'extérieur de l'ouvrage, elle devra permettre l'entretien normal de la structure et son fonctionnement (dilatation). **Si elle entraîne un surcoût lors de l'entretien, de la réparation ou de la construction d'un ouvrage, ce surcoût est à la charge du concessionnaire.**

Lorsqu'un mur de soutènement est concerné dans la zone de l'intervention, le bord de la tranchée devra se situer à une distance minimale de deux (2) mètres du mur.

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 Ville.

La Ville instruit la demande de permission de voirie et/ou l'accord technique préalable et y répond dans les délais maximaux, à compter de sa réception, sous réserve de son caractère complet dans les délais suivants :

Types de travaux	Délai avant instruction (comprend la Permission de Voirie, l'Accord Technique, l'avis des services experts et l'arrêté de police) par la Ville
Travaux programmables d'une durée supérieure à deux semaines	Trois (3) mois calendaires, à compter de la réception du dossier complet de la demande, y compris après avoir réceptionné les précisions et demandes complémentaires formulées par le gestionnaire de voirie
Travaux programmables d'une durée inférieure à deux semaines	Deux (2) mois calendaires, à compter de la réception du dossier complet de la demande, y compris après avoir réceptionné les précisions et demandes complémentaires formulées par le gestionnaire de voirie
Travaux non programmables	Un (1) mois calendaire, à compter de la réception du dossier complet de la demande, y compris après avoir réceptionné les précisions et demandes complémentaires formulées par le gestionnaire de voirie

Aucune occupation du domaine public routier, ni aucun travail ne peut être mis en œuvre sans réponse de la Ville.

Sans préjudice des dispositions applicables aux occupants de droit (article L. 113-3 du Code de la voirie routière rappelées plus haut), L'ABSENCE DE RÉPONSE, DANS LE DÉLAI LÉGAL, À UNE DEMANDE DE PERMISSION DE VOIRIE VAUT REFUS DE LA PART DE LA VILLE.

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

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

La permission de voirie et/ou l'accord technique préalable est délivré par arrêté établi par le Maire de la Ville ou son représentant.

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

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

2.6.1 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, avec l'arrêté de circulation, 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, |
| ➤ à réparer les dommages causés aux voies par lesdits travaux, |
| ➤ à remettre en état les lieux à la fin de l'autorisation de voirie. |

La permission de voirie détermine sa durée de validité (cette durée étant par principe fixée à 12 mois, ou pour la durée de vie théorique de l'ouvrage objet de la permission). Toute intervention nécessitant un délai supplémentaire doit faire l'objet d'une demande de renouvellement.

2.6.2 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 détermine sa durée de validité (cette durée étant par principe fixée à 12 mois, ou pour la durée de vie théorique de l'ouvrage objet de la permission). 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 **un (1) mois calendaire 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.

2.7 Coordination générale des travaux

2.7.1 Dispositions générales

Le ou la maire de la Ville assure, sur le domaine public routier, 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
☒ limiter les gênes vis-à-vis des usagers, des riverains et des manifestations

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 à minima) au Maire de la Ville le programme des travaux qu'ils envisagent de réaliser ainsi que le calendrier de leur exécution aux services compétents.

La Ville 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 Ville, ou par tout moyen approprié.

Des réunions annuelles de coordination sont organisées entre le service en charge de la voirie de la Ville et l'ensemble des intervenants pour finaliser le programme de l'année à venir.

Les réunions de coordination devront traiter des travaux pluriannuels, avec un prévisionnel à long terme pouvant aller à cinq (5) années et s'adapteront en fonction des capacités de chacun.

La démarche de coordination sera figée par un arrêté de coordination, signé du Maire. L'arrêté définira le planning de validation, les délais, son contenu.

Ces calendriers établis pour l'année en cours doivent être complétés en permanence 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 périodiques de coordination.**

La Ville pourra imposer des créneaux de travaux aux demandeurs en fonction des contraintes d'exploitation et des disponibilités des entreprises. Les reports, voire la suppression des créneaux, après demande express des élus, seront évoqués lors de la réunion de coordination et après l'arbitrage final des élus.

Lors des réunions de coordination, il pourra être évoqué, selon les circonstances, l'organisation des déviations et le parcours afin d'anticiper les contraintes sur le maintien des fonctions de la voie.

Il appartient donc aux intervenants d'informer la Ville de tous leurs projets ainsi que de l'évolution de cette programmation en renseignant l'outil / la solution plébiscité(e) par la Ville pour parfaire ses besoins de coordination de travaux.

Suite à la réunion de coordination, un Compte-Rendu est transmis et vaut accord des participants sous réserve de l'accord des élus

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

Le maire n'a pas à motiver le refus d'inscription à son calendrier de coordination de travaux les voies de moins de **trois (3) ans** d'âge ou ayant subi un traitement de surface depuis moins de **trois (3) ans**

À **TITRE EXCEPTIONNEL** pourront être inscrits dans le calendrier de coordination de travaux qui présentent les caractéristiques suivantes :

➤ un branchement suite à changement de locataire ou de propriétaire
➤ un branchement suite au changement d'affectation d'immeubles
➤ un branchement suite à nouvelle construction d'immeubles
➤ un renforcement du réseau imposé par la loi ou par de nouvelles réglementations
➤ la sécurité des tiers

En dehors des travaux urgents qui restent régis par les dispositions du présent article, ces travaux exceptionnels peuvent être envisagés dans le cadre de l'examen d'une demande motivée et pertinente et la recherche de fouilles communes sera privilégiée afin de limiter l'impact sur la chaussée, comme les emprises biaisées des tranchées.

Des prescriptions particulières liées à une intervention sur voirie de moins de **trois (3) ans** d'âge pourront être précisées par la permission de voirie ou l'accord technique préalable dont les règles sont définies à l'article 2.2.2 « Conditions de délivrance de l'accord technique préalable ».

Tout refus de faire droit à une demande d'intervention sur une voie de moins de **trois (3) ans** d'âge est motivé.

2.7.3 Travaux hors coordination

Les travaux non intégrés dans la procédure de coordination sont :

- ☒ **les travaux non programmables**, qui ne seront pas exemptés d'être renseignés dans la solution identifiée dès lors qu'ils seront connus, 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.

2.7.3.1 Travaux non programmables

Pour les travaux non programmables, le Maire de la Ville, saisi d'une demande d'intervention, indique au service demandeur, validation de principe de la Demande de Permission de Voirie sous cinq (5) jours ouvrés, la période pendant laquelle les travaux peuvent être exécutés et dans quelles conditions.

2.7.3.2 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.

La Ville est tenue informée par tous moyens dans les **vingt-quatre (24) heures** des motifs de cette intervention.

L'intervenant procède dans les **cinq (5) jours ouvrés** à la régularisation administrative de son intervention auprès de la Ville.

Cette REGULARISATION, transmise par email, prend la forme d'une déclaration d'intervention (Permission de voirie, Accord Technique, ou à défaut, le compte rendu des travaux, suite à intervention en urgence), qui comprend, dans la mesure du possible :

- 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 le nom des rues, les tracés des chaussées, les trottoirs, les numéros et nus des propriétés le long des voiries et le numéro en 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 solliciter un autre plan, à une échelle qu'il aura fixée ainsi que sous forme numérique compatible avec le SIG de la Ville ;
- les coordonnées d'un service d'urgence disponible 7 j / 7 j - 24 h / 24 h.

La déclaration d'intervention n'exonère pas l'intervenant de ses obligations, le cas échéant, 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).

2.8 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 Règlement est porté à la connaissance des intervenants, 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 Ville, 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 Responsabilités et assurances

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

La responsabilité du permissionnaire ou de l'occupant de droit 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 Ville, à la suite de l'intervention visée au paragraphe précédent, ne l'exonèrent pas de sa responsabilité en cas de vices cachés portants sur les ouvrages déjà réalisés par lui.

2.8.2 Avis préalable de démarrage des travaux

Le permissionnaire ou l'occupant de droit prévient la Ville au moins **cinq (5) jours** avant la date effective de lancement des travaux, par le biais de l'outil PRADICTIO dont la trame est présentée à l'annexe 6.

Le permissionnaire ou l'occupant de droit informe alors la Ville d'Amiens via le point n°5 « Renseignement de la date d'avis d'ouverture ».

Cet avis précise la date réelle d'intervention ainsi que les coordonnées de l'entreprise en charge des travaux.

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.

2.8.3 État des lieux

2.8.3.1 Dispositions générales

Avant le démarrage des travaux programmables, le permissionnaire ou l'occupant de droit prendra toutes les mesures utiles et sollicite systématiquement la Ville pour :

☒ Préciser la date réelle d'intervention ainsi que les coordonnées de l'entreprise en charge du remblaiement des tranchées et des opérations de réfection provisoires.
☒ Mettre au point les modalités d'intervention sur le domaine public routier et vérifier leurs compatibilités avec les prescriptions de l'accord technique préalable, du Règlement, ou l'arrêté temporaire de circulation.
☒ L'informer qu'un constat contradictoire de début de chantier, préalable au démarrage des travaux, sera réalisé sur le lieu d'exécution des travaux avant leur mise en œuvre.

Avant le démarrage des travaux non programmables, le permissionnaire, l'occupant de droit ou la Ville peuvent organiser, chacun à leur initiative, une réunion de chantier visant à :

☒ s'assurer de l'application des modalités d'intervention sur le domaine public routier et s'assurer de l'application des 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 lors de chantier lié à des travaux programmables (hors travaux non programmables et travaux urgents).

La date de l'état des lieux sera proposée par la Ville, préférentiellement, lors de l'instruction de la permission de voirie ou de l'Accord Technique préalable.

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 état normal d'entretien eu égard à l'âge de la voirie, sauf preuve contraire apportée par le permissionnaire ou l'occupant de droit.

La remise en état des lieux s'impose même en cas de retrait de la permission de voirie. La Ville 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.

2.8.3.2 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

☒ un plan de la zone
☒ un descriptif de la voirie
☒ les remarques, les réserves et les demandes des participants

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 différent sur le constat d'état des lieux de fin de chantier, les prescriptions de la Ville issues du constat de début de chantier serviront de base de discussion pour aboutir à un accord.

Chaque état des lieux est envoyé par l'intervenant à la ville et aux autres parties prenantes par courrier électronique (CR format PDF).

Cas particulier des OUVRAGES D'ART :

En cas de présence d'un ouvrage d'art quand la voie portée est communale, sur la zone concernée du chantier, la Ville doit être sollicitée en **phase ETUDES**, afin d'étudier les mesures de protection et les éventuelles études complémentaires en fonction de l'ampleur des travaux projetés. A cette fin, il sera communiqué à la Ville des plans projet, des notes de calcul, le descriptif des travaux et tous documents jugés utiles.

2.8.4 Ouverture de chantier

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

- prévenir par email avec accusé de réception ou par tout autre moyen de communication la Ville 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 prévus 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 Ville sous-entend que l'intervenant se soit assuré au préalable 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.

2.8.5 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**, sauf causes légitimes.

Constitue une cause légitime toute circonstance intervenant après le début d'exécution des travaux et en empêchant, de façon durable, l'exécution totale ou partielle dans des conditions normales, telles que :

- la force majeure au sens de la jurisprudence administrative ;
- l'état d'urgence sanitaire déclaré par la loi ou l'autorité administrative ;
- contraintes techniques dûment justifiées (liées à des contraintes d'approvisionnement, à des tests d'étanchéité).

L'intervenant présente également à la Ville, 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 avis au service gestionnaire du domaine public de la Ville. 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.

2.8.6 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.

L'intervenant informe la Ville de la fin de ses travaux au moyen d'un quitus accompagné de photos horodatées, en présence ou non de la Ville, **dans les cinq (5) jours ouvrés** à compter de la fin effective des travaux (réception incluse).

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

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

Toute demande de cession d'ouvrage, de remise d'ouvrage ou de raccordement anticipé devra être précédée ou accompagnée de la remise des documents nécessaires à la bonne gestion des installations par la Ville.

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, pour les travaux programmables ;
- le contrôle de compactage (Article 3.2.7 « Contrôles ») ;
- le procès-verbal de réception des travaux (valant point de départ des garanties constructeurs) ;
- le dossier d'intervention ultérieure sur l'ouvrage (DIUO) établi conformément à la réglementation en vigueur, le cas échéant ;
- le constat d'état des lieux de fin de chantier ;
- le plan de récolement (Article 2.8 « Phase de travaux ») de toutes les installations avec coordonnées X, Y et Z, conforme au cahier des charges topographique de la Ville en vigueur au moment de la remise (annexe 7).

L'ensemble des prestations nécessaires à l'élaboration de ces documents est à la charge de l'intervenant.

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 (**dix (10) ans**) du maître d'ouvrage sont transférées à la Ville à la date de remise de la voirie et de ses équipements

Dans le cadre de l'application des délais de garantie de parfait achèvement, de bon fonctionnement et décennale, suite au constat d'un désordre, la Ville adressera à l'intervenant une lettre recommandée avec accusé de réception accompagnée d'un rapport d'évènement avec photographies faisant état d'un relevé exhaustif des désordres visibles sur le domaine public routier.

En cas d'avis différent sur le constat d'état des lieux de fin de chantier, les prescriptions de la Ville issues du constat de début de chantier serviront de base de discussion pour parvenir à un accord.

Résolution amiable :

Les travaux de remise en état du domaine public routier dans les règles de l'art seront à réaliser par l'intervenant dans un délai de trois (3) mois à compter de la réception de la LRAR et demeureront techniquement et financièrement à la charge de l'intervenant. Le planning d'intervention devra être validé par la Ville.

Résolution juridique :

Si la phase de résolution amiable n'aboutit pas dans les délais fixés ou l'intervenant fait preuve de négligence dans sa prise en considération de la demande de la Ville, le tribunal judiciaire compétent sera saisi par la Ville.

2.9 Récolement des ouvrages

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

En outre, la Ville, dans le cadre de la permission de voirie ou de l'accord technique préalable, pourra demander au permissionnaire de lui fournir, dans la mesure du possible, un plan de récolement des ouvrages souterrains et/ou de surface, des ouvrages d'art, 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 Ville et le PCRS (annexe 7).

Sous le terme récolement, on distingue deux types de plan :

- le récolement des réseaux (sous-sol et aérien) ;
- le récolement de surface.

Il est à considérer que le plan de récolement est un relevé topographique à part entière qui doit répondre aux mêmes règles qui s'imposent à ces relevés, à savoir :

- le géoréférencement (RGF 93 CC50 et IGN69) ;
- les classes de précision des éléments relevés conformes aux référentiels nationaux et locaux ;
- l'échelle du plan : 1/200^{ème} ;
- l'exhaustivité des entités ;
- la structure informatique des données relevées (calque, type d'objet, etc.) ;
- le respect des règles topologiques concernant la géométrie des entités graphiques (polyligne, etc.) ;
- le format des fichiers transmis.

L'ensemble des règles générales ou particulières qui régissent l'élaboration des plans de récolement est décrit dans l'annexe 7.

En ce qui concerne les réseaux, le souhait de la Ville est de disposer des informations nécessaires à la maîtrise et à la gestion de son domaine public souterrain.

La demande se limite donc à la position géographique (x, y et z) du réseau et des affleurants, sans aucune donnée technique d'exploitation, pour un usage strictement interne et dans le respect de la confidentialité des plans transmis. Ces relevés comprendront également, chaque fois que possible, l'ensemble des réseaux visibles dans l'excavation.

Par ailleurs, suite à chaque intervention, il conviendra également de relever systématiquement l'emprise des excavations réalisées lors des travaux de réseaux.

Afin d'assurer un recueil d'information « terrain » homogène et cohérent à l'échelle du territoire de la Ville, la collectivité tient à la disposition de tous les intervenants sa nomenclature de base de données, ses gabarits ainsi que sa bibliothèque d'objets. Lors des relevés, si des entités non recensées dans la nomenclature étaient identifiées, il conviendrait de prévenir la Ville afin de compléter les différents documents de référence.

Conditions de remise des plans de récolement à la Ville

À la fin des travaux et dans un délai d'un mois, l'intervenant remet obligatoirement à la Ville un plan informatique de ses ouvrages à la précision qui correspond à l'échelle du 1/200ème. La récupération du plan de récolement et sa vérification font partie des éléments qui permettront de clôturer le dossier de l'intervenant dans cette application.

Si elle l'estime nécessaire, la Ville demandera les fichiers, en format texte, contenant les coordonnées en planimétrie et en altimétrie des levés topographiques des ouvrages et des corps de rue. Elle pourra également effectuer des contrôles pour s'assurer de la fiabilité des documents remis.

En l'absence de ces plans dans le délai imparti ou en cas de remise d'un document non conforme ou erroné, et après mise en demeure restée sans effet, la Ville fera établir les plans de récolement, y compris toutes sujétions pour géodétection, sondages et réfections éventuels aux frais de l'intervenant, dans les conditions financières prévues à l'article 6.1.2 « Frais administratifs ».

2.10 Cas particulier des déplacements d'ouvrages

Sous réserve de la réglementation spécifique à certains occupants de droit ou le cas échéant des dispositions contractuelles susceptibles de s'appliquer entre la Ville et les occupants du domaine public routier, cette dernière peut, dans l'intérêt de la sécurité routière et conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, faire déplacer à leurs frais les ouvrages et installations des exploitants de réseaux de télécommunication et de services publics de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz lorsque la présence de ces installations et ouvrages fait courir aux usagers de la route un danger dont la réalité est établie 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 et 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, l'occupant de droit ou le bénéficiaire d'une autorisation d'occupation du domaine public routier supporte sans indemnités 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.

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

En l'absence de déplacement des ouvrages par les occupants du domaine public routier, la responsabilité de la Ville 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.

Lorsqu'un réseau ou un ouvrage est mis hors exploitation, son gestionnaire en informe la Ville et fait son affaire des prescriptions posées par la réglementation relative aux travaux à proximité des réseaux souterrains, aériens ou subaquatiques (notamment communication des cartographies au guichet unique).

Chaque occupant du domaine public routier applique la réglementation en vigueur et/ou le contrat de concession qui le concerne, sous réserve de dispositions qui sont propres à certains occupants 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.

La Ville pourra accepter de déroger à cette règle dans la mesure où ces réseaux abandonnés ne portent pas atteinte à la sécurité du domaine public routier et où ils ne font courir aux usagers de la route aucun danger au sens des dispositions du Code de la voirie routière relatives au déplacement des ouvrages (Article 2.10 « Cas particulier des déplacements d'ouvrages »). Selon les circonstances, la Ville pourra préconiser un comblement par béton aux extrémités.

En cas de présence de canalisation comportant de l'amiante, le gestionnaire de ce réseau doit informer la Ville de sa présence. Lorsqu'il fait obstacle à un aménagement ou projet ou lorsque la réglementation lui impose le retrait, les frais d'enlèvement sont à la charge du gestionnaire de ce réseau.

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 et devra faire l'objet d'un récolement en classe A et indiquant à minima ses caractéristiques, le nombre de canalisations.

Suite au retrait des réseaux, le gestionnaire de réseaux doit entreprendre à ses frais des travaux permettant la dépose des supports et la totalité du massif de l'ancrage (massif de fondation des coffrets).

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

2.12.1 Dispositions générales

De manière générale, la Ville 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 Ville 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 ou en cas d'impossibilité technique de déployer un réseau suite à la présence d'ouvrages

Cette décision tient compte, le cas échéant, des politiques d'enfouissement pratiquées et mises en œuvre en fonction des secteurs géographiques de la Ville 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 « Dispositions propres aux opérateurs de télécommunication »), la Ville invite le pétitionnaire à se rapprocher du propriétaire 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 Ville pourra autoriser une implantation en aérien.

2.13 Cas particuliers d'implantation d'armoires techniques

Dans un souci d'assurer une meilleure insertion des armoires techniques dans le domaine public, dans la mesure du possible, celles-ci doivent être recouvertes d'un traitement anti-affichage dans la couleur du soubassement de l'immeuble qui les reçoit ou dans la couleur qui leur permet de se fondre dans l'environnement. Tout ouvrage ne respectant pas cette exécution sera refusé.

Les implantations précises des armoires techniques doivent se faire en concertation avec la Ville, les services de la Voirie et de l'Urbanisme (notamment pour les équipements dont la surface est inférieure à 5m²).

Le gestionnaire des armoires techniques doit prévoir et veiller à un entretien et une maintenance régulière des armoires techniques implantées sur le domaine public (décollement de l'affichage sauvage, nettoyage régulier des armoires, ...).

3 DISPOSITIONS TECHNIQUES

3.1 ORGANISATION DES CHANTIERS

3.1.1 Information des élus

Un document de synthèse reprenant la localisation et l'objet des travaux, la durée, les contraintes d'exploitation, y compris un plan de circulation et un schéma synthétique d'exploitation, sera communiqué à la Ville **TROIS (3) MOIS** avant le démarrage **d'un chantier programmable**.

3.1.2 Information du public

À l'exception des Travaux Urgents, l'intervenant met à la disposition du public, par voie d'affichage et lisible en toutes circonstances à proximité immédiate de son chantier, **au moins sept (7) 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

La Ville met sa charte graphique à la disposition des intervenants.

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

L'information des riverains sera portée sur un panneau et/ou un totem.

L'intervenant doit se rapprocher de la Ville au minima **sept (7) jours ouvrés** avant le début des travaux afin d'apprécier avec elle la nécessité ou non de procéder à la distribution de courriers d'information travaux en porte à porte.

La Ville 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, des comités de quartier et des élus de secteur (site internet de la Ville, 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.

3.1.3 Emprise du chantier

L'intervenant veille à réduire autant que possible l'emprise du chantier, en particulier dans le profil en travers de la voie. 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 Ville, plus de la moitié de la largeur de la chaussée, ni plus d'un trottoir à la fois.

Toute emprise annexe devra être expressément autorisée par la Ville. L'intervenant devra veiller à ce que les véhicules d'intervention soient stationnés uniquement dans l'emprise autorisée du chantier.

L'intervenant s'assure de maintenir en toutes circonstances l'accessibilité des équipements de réseaux sensibles (électricité, gaz, eau et assainissement), aux ouvrages d'art 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 devra veiller à garantir et assurer le déplacement des modes actifs sur le domaine public en tenant compte des contraintes pour les personnes à mobilité réduite.

Lors de chaque interruption du chantier de plus de trois (3) jours notamment durant les week-ends et les jours fériés, l'intervenant veille à restituer les accès en domaine privé des riverains et à réduire l'emprise à une surface minimale, sécuriser les fouilles, rétablir la circulation des véhicules motorisés et des modes actifs ainsi qu'à évacuer tous les dépôts de matériaux inutiles.

DANS TOUS LES CAS, L'INTERVENANT VEILLE A LAISSER EN PERMANENCE UN PASSAGE SUFFISANT POUR LA CIRCULATION, L'INTERVENTION DES SERVICES D'INCENDIE ET DE SECOURS ET DOIT LE MAINTENIR EN PLACE AINSI QUE LE BARRIERAGE.

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

3.1.4 Alimentation provisoire en électricité

Afin d'alimenter, si besoin, en électricité, les équipements et installations nécessaires à la mise en œuvre du chantier, une demande d'autorisation d'alimentation provisoire devra être transmise à l'autorité compétente.

3.1.5 Préservation de la fonction des voies

Quelle que soit la nature de ses travaux, l'intervenant s'assure 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 Ville 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 propreté et le nettoyage des voies autant que nécessaire
les accès pour l'exploitation des réseaux eau et assainissement et des équipements associés.
la circulation des réseaux de transports collectifs ainsi que le maintien de l'accès aux quais ou la réalisation de quais provisoires
la lisibilité du jalonnement directionnel, de la signalisation de police et lumineuse tricolore

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

En cas de coupure du circuit de collecte des ordures ménagères, l'intervenant peut se voir confier la charge, d'une part, de rassembler au droit de la voirie la plus proche les conteneurs qui doivent être collectés, et d'autre part, de restituer ensuite aux riverains les conteneurs vides après la collecte. Ce sujet pourra être évoqué lors des réunions de suivi de coordination, afin d'étudier la solution la plus adaptée.

En cas de coupure du circuit de transports en commun, l'intervenant peut se voir confier la création de quais provisoires sur un itinéraire bis ainsi que tous les aménagements de voirie nécessaires au passage des véhicules de transport en commun ou des véhicules de collecte des ordures ménagères.

Cas particulier des VOIES DU BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) :

Afin de limiter les perturbations du service, l'intervenant doit autant que possible privilégier les interventions **pendant les vacances scolaires** de manière à impacter le moins possible la vitesse commerciale des bus.

3.1.6 Sécurisation et signalisation des chantiers

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

L'intervenant assure 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*.

D'autre part, les itinéraires recommandés ou les mises en place de déviation devront faire l'objet d'une présentation dans le document de synthèse (article 3.1.1 « Information des élus ») et de concertation entre le(s) demandeur(s), le(s) intervenant(s), l'autorité en charge de la police de circulation et la Ville, lequel vérifiera les capacités des itinéraires de substitution à supporter une augmentation de trafic.

3.1.7 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 fonctionnel 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 CLOTURE DU CHANTIER EST INSTALLE POUR LA DUREE COMPLETE DES TRAVAUX.

3.1.8 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 en toutes circonstances (candélabres d'éclairage, abribus, poteaux d'arrêt des véhicules de transport en commun, panneaux de signalisation, sanisettes, bancs, etc.), des ouvrages d'art 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 Ville ou de l'exploitant, procéder au démontage de ce mobilier, et à son remplacement à l'identique à l'issue des travaux.

L'intervenant veille à prévenir la Ville lorsqu'un défaut observé peut être réparé dans la 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 et à la préservation 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.

3.1.9 Protection des plantations (espaces verts, arbres)

Lors de l'exécution de chantier sur le domaine public routier, l'intervenant est tenu de respecter les chartes en vigueur : la Charte de l'arbre de la Ville d'Amiens (annexe 5.1), le cahier des recommandations de la Ville (annexe 5.2), les normes techniques et les règles de l'art, ainsi que celles définies par ce Règlement pour assurer la protection des plantations tant leur emprise aérienne, terrestre que souterraine et la richesse patrimoniale des sols en place.

Avant toute ouverture de tranchée, l'intervenant doit mener une réflexion sur la réhabilitation des sols en place en envisageant le dévoiement des réseaux.

Aucune fixation ne doit se faire directement sur l'arbre, la protection sera de même totalement libre et sans contact direct avec l'arbre.

De manière générale, l'intervenant est tenu de respecter les spécifications pour la protection des arbres prévues par la réglementation en vigueur (notamment les dispositions du Code de l'environnement et la norme NF P 98-332) et les recommandations suivantes en phase chantier.

FICHE CHANTIER-TRAVAUX A PROXIMITE DES ARBRES				
	Protection du système racinaire		Protection du tronc et collet	Protection du houppier
	Zone très sensible	Zone sensible		
Préparation du chantier	Délimitation à 1.5m pour une circonférence de tronc <30cm, 2m ou plus pour >30cm	Calcul de la zone : diamètre de la couronne +2m, jamais < à 3m	Diagnostic initial de l'état de santé, interdiction d'utilisation du tronc (haubanage, agrafe, clous, ...)	Diagnostic initial de l'état de santé et mesure du volume du houppier
Installation d'une protection	Obligatoire (palissade de 2m de haut minimum)	Obligatoire (balisage ou panneaux)	Tuyau en plastique souple si chantier de courte durée (inférieur à 1 semaine) et de petite importance	Ø
Passage de véhicule lourd	Interdit	Possible que si paillage et plaque de métal pour répartir la charge	Interdit	Ils ne doivent pas entraîner l'arrachage de charpentières
Remblaiement	Interdit	Interdit	Interdit	Ø
Décaissement	Interdit	Non recommandé, pas plus de 10cm	Ø	Ø
Implantation de réseau	Interdit	Seulement en cas d'impossibilité de faire autrement	Ø	Ø
Moyen utilisé pour l'implantation de réseau	Interdit	Forage dirigé, fonçage, terrassement manuel avec pelle, pioche et excavatrice préconisés. Trancheuses et pelles mécaniques interdites	Ø	Ø
Coupe de racines/branches	Interdit	Interdit pour celle dont le diamètre > 7 cm	Ø	Seulement sur avis du gestionnaire du SEV
Protection du réseau racinaire durant la durée d'ouverture de la tranchée	Ø	Tranchée ouverte entre 1 et 2 jours : Feutre géotextiles Plus de 2 jours : Dispositif d'isolation	Ø	Ø
Stockage ou déversement de produits nocifs	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Durant le chantier	Ø	Utilisation d'outil désinfecté si coupe nécessaire	Ø	Utilisation d'outil désinfecté si coupe nécessaire
Fin de chantier	Ø	Remblaiement avec terre végétal et compost approuvé par le SEV	Interdiction de ré-élévation du niveau d'origine	Rinçage à l'eau. Si le chantier dure longtemps : 1 à 2 fois par mois



Source : Ville d'Amiens, Direction des Espaces Publics, Service Espaces Verts septembre 2024

Protection du houppier

La circulation et l'évolution des engins sous le houppier sont interdites.

En cas d'absolue nécessité dûment constatée, le choix des engins à utiliser est commandé par l'espace disponible sous le houppier.

En dernier ressort, des branches basses peuvent être attachées ou relevées sur une très courte durée après accord de la Ville. Ces travaux devront être réalisés par une entreprise spécialisée et soumise à une réception par la Ville.

Taille des arbres

Les éventuelles tailles de branches nécessaires malgré les mesures de protection du houppier devront être autorisées par la Ville et réalisés par une entreprise spécialisée à la charge de l'opération.

Les abattages rendus nécessaires par les dommages liés aux travaux sont réalisés à la charge de l'entreprise et font l'objet d'un dédommagement calculé **selon le barème d'évaluation des végétaux** joint en annexe du présent règlement.

Massifs arbustifs

Les travaux de fouilles ou de tranchées à proximité de massifs arbustifs ou fleuris sont, dans la mesure du possible, distants de plus de 2 mètres en tout point du massif concerné.

L'état des lieux préalable à l'ouverture du chantier (article 2.8.3 « État des lieux ») fait état, le cas échéant, des plantations présentes sur l'emprise du chantier, d'un système d'arrosage et définit les mesures à mettre en œuvre pour garantir la sécurité des espaces verts et des plantations pendant toute la durée des travaux mais également le maintien du système d'arrosage en bon état de fonctionnement.

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

Les dommages causés au patrimoine végétal feront l'objet d'une évaluation conformément au barème VIE pour les arbres et à un calcul basé sur les coûts annuels de main-d'œuvre et du matériel pour les autres végétaux. Le dédommagement correspondant sera exigé à l'intervenant.

3.1.10 Découverte d'ouvrages souterrains non répertoriés

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 Ville 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.

3.1.11 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 et en informe la Ville.

Le non-respect de ces prescriptions engage sa responsabilité.

3.1.12 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 la Ville afin de déterminer les modalités de traitement de cette présence.

3.1.13 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 respecter la réglementation en vigueur relative aux matériaux polluants
☒ d'éviter les stockages de matériaux de déchets et le stockage de déblais (tolérance de (5 jours ouvrés)), lesquels doivent être évacués pour le week-end et les jours fériés
☒ de protéger les ouvrages d'art
☒ de la préservation et de la propreté des biens privés de toutes natures

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

3.1.14 Dispositions en matière de bruit

De manière générale, l'intervenant veille à se conformer aux dispositions des arrêtés préfectoraux (cf. arrêté préfectoral du 20 août 2005 et suivant) et aux dispositions de police municipale en matière de lutte contre les troubles de voisinage, sauf cas d'intervention urgente ou dérogation exceptionnelle.

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

L'intervenant veille **dans la mesure du possible** à ce que le niveau acoustique maximum en limite de chantier ne dépasse pas **85 dB**.

3.1.15 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 du Code de l'environnement: 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**.

Le confort des usagers s'entend, dans la mesure du possible, par la mise en œuvre d'un cheminement carrossable et accessible aux PMR.

La qualité des travaux n'est pas seulement un objectif immédiat, mais doit pouvoir être constatée dans la durée, au-delà des garanties des constructeurs.

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

La Ville supporte les frais si le résultat de ce contrôle confirme le respect des normes en vigueur par l'intervenant. Dans le cas contraire, les frais seront à la charge du permissionnaire ou de l'occupant de droit.

En outre, les agents de la Ville 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 tout moyen, dans les meilleurs délais (sous 24H environ), au permissionnaire, à charge pour ce dernier de prendre ou de faire prendre les mesures nécessaires à la prise en compte de ces observations.

3.2.2 Amiante / Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP)

Le permissionnaire assure, à ses frais, les opérations de recherche d'amiante et d'HAP avant la réalisation des travaux pour lesquels il dispose d'une permission de voirie ou d'un accord technique préalable, dans l'hypothèse où cette information n'est pas déjà connue (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.

Une copie des résultats de l'analyse est transmise obligatoirement à la Ville afin de l'intégrer dans son SIG.

Selon son niveau de connaissance, la Ville pourra communiquer à l'intervenant les informations dont elle dispose en matière de présence d'amiante ou d'HAP lorsque la voirie à sonder a déjà fait preuve d'une vérification et/ou lorsqu'elle dispose d'une information précise de l'âge de la couche.

3.2.3 Exécution des fouilles et des tranchées

L'exécution des fouilles et des tranchées est conforme aux règles de l'art (guide du SETRA-LCPC « Remblayage des tranchées et réfection des chaussées » LCP-mai 1994 et son complément de juin 2007, ...), aux normes AFNOR en vigueur, et adaptées aux contraintes de terrain et environnementales et conformément aux coupes-types, jointes en Annexe 4.

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 à respecter les prescriptions suivantes et les schémas de principe, (annexe 8) :

Revêtements en enrobés	Autres revêtements
Découpe franche et rectiligne réalisée avec un matériel adapté avec des géométries simples sans ressauts ni redans. 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 la mesure du possible, avec utilisation d'eau pour limiter les poussières.	En cas de réemploi (pavés, briques...), ils devront être déposés et stockés avec soin.

3.2.3.2 Infrastructures de type berlinoise et tirants d'ancrage

Lorsqu'elles sont autorisées, les parois berlinoises et les parois moulées seront arasées à **un (1) mètre** au minimum au-dessous du trottoir ou de la chaussée quand il n'y a pas de trottoir.

Les ancrages en tension sont interdits. Les ancrages passifs devront se situer à **un mètre cinquante (1,50 m)** de profondeur en tout point sous le domaine public.

Les ancrages autoforants en fibre de verre pourront être recommandés par la Ville.

3.2.3.3 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 la Ville, en attendant leur remise en place.

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

Chaque exécutant est garant de l'exécution des travaux dans les règles de l'art et de la mise en œuvre de matériaux en bon état et réutilisables, Afin de lever le doute, se référer au service gestionnaire de la voirie.

Zones pavées, et de dalles et tous autres matériaux modulaires

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 dépose du pavage ainsi que le nettoyage des matériaux doivent être réalisés par l'intervenant.

La Ville récupérera et stockera **les pavés qui ne sont pas à reposer**, propres et mis sur palettes dans un site approprié et dédié à cette utilisation, qui sera communiqué à l'intervenant afin qu'il en assure le transport et le déchargement.

Démolition

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 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 journalière.

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 Ville, 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

En agglomération, et pour limiter la gêne des usagers, il est recommandé à l'intervenant d'ouvrir ses tranchées longitudinales par tronçons entre carrefours et n'excédant pas **cent (100) mètres**, au fur et à mesure de l'état d'avancement des travaux et tout en évitant les bandes de roulements.

La permission de voirie ou l'accord technique préalable pourra notamment définir :

- 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, notamment pour les chantiers neufs, les nouvelles opérations (ZAC, ...), nouveaux branchements.

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.

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 « *Protection des plantations (espaces verts, arbres)* ».

3.2.4.2 *Micro tranchées et mini-tranchées*

Les micro ou mini-tranchées sont **interdites** sur le domaine public routier, sauf avis contraire de la Ville. En cas de dérogation, les micro et mini-tranchées, ces deux types de tranchées de faibles dimensions, utilisés pour l'enfouissement des réseaux de télécommunication uniquement, doivent respecter la norme NF P98-331.

Les micro-tranchées et mini-tranchées restent interdites sur les bandes de roulement.

Les profondeurs minimales applicables aux concessionnaires des réseaux de télécommunication sont définies par la Ville, en cohérence avec les normes en vigueur.

En cas d'impossibilité technique de respecter les profondeurs d'enfouissement exigées par la Ville sur tout ou partie de la tranchée, l'intervenant devra soumettre d'autres solutions techniques à la Ville.

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, de l'annexe 4 en termes de prescriptions.

Les coupes (annexe 9) sont données à titre indicatif et d'une manière générale, la reconstitution doit être la plus proche possible de l'existant.

3.2.4.3 *Profondeur des tranchées*

Les tranchées seront creusées verticalement, dans la mesure du possible. La Ville 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, la couverture devra être au moins égale à l'épaisseur de la structure de chaussée à remettre en place, et selon une reprise de chaussée conforme à l'annexe 9 « Trafic et épaisseur de matériaux en q3 ».

La fouille devra également permettre la mise en place du dispositif avertisseur.

Des prescriptions techniques spécifiques pourront être proposées par la Ville.

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 » de mai 1994 et son complément de juin 2007, le guide des terrassements des remblais et des couches de forme, en vigueur, la norme NF P 98-331 et les prescriptions techniques stipulées par la Ville dans la Permission de Voirie ou l'Accord Technique Préalable :

Profondeur sous la chaussée	Profondeur sous un trottoir ou sous un accotement
• 0,80 mètre	• 0,60 mètre

Des prescriptions techniques spécifiques pourront être établies par la Ville.

Tenue des fouilles et blindage

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

3.2.5 Réseaux

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

L'intervenant respecte les décrets en vigueur (*Décret n° 2024-1022 du 13/11/24*) et les normes en vigueur en matière d'installation et de positionnement des réseaux (vigueur (NF P 38 331, NF P 98-332 (cf Art. 3.1.9), RSDG 4, NF C11-201, NF P 98-332, 1 ...).

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

En tenant compte des contraintes d'implantation entre réseaux et règles de voisinage, les canalisations, les fourreaux ou les câbles mis en place longitudinalement nécessitant des ouvrages enterrés visitables doivent être implantés de façon 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. En cas de difficultés ou d'impossibilité d'implantation, celle-ci devra alors être validée, par tout moyen, par le service gestionnaire de la voirie de la Ville 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.

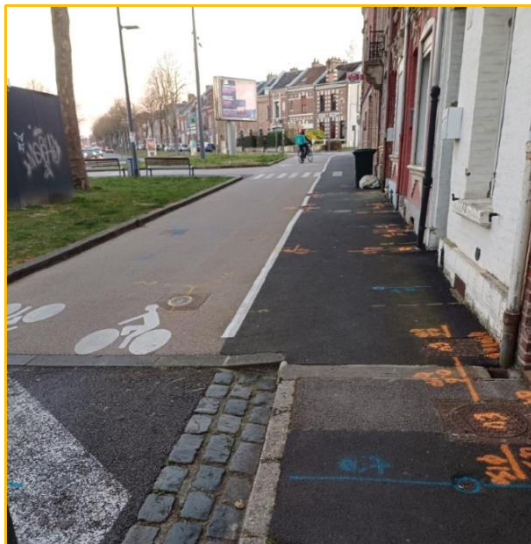
3.2.5.2 Marquage-piquetage

L'intervenant veille à utiliser des bombes dont la peinture subsiste le temps nécessaire à la réalisation de l'opération (de type bombe à marquage éphémère à la craie puis s'efface rapidement.

L'intervenant veille à son entretien durant la période du chantier.

L'intervenant prévoit dans le cadre de son opération le nettoyage par haute pression ou par toute autre technique adaptée des surfaces marquées dans un délai acceptable (5 jours ouvrés maximum au terme du chantier, soit une semaine, dans la zone piétonne et sur les travaux programmables et 10 jours ouvrés sur les autres secteurs et autres travaux (urgents et non programmables)), sans détérioration du revêtement de sol (enrobé, pavage, dalles...).

Exemple : marquage réalisé en mars 2025 dans le cadre d'Investigations Complémentaires Route de Rouen (Ville d'Amiens) et demeuré en l'état sur une voirie neuve





3.2.5.3 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 à l'origine des travaux.

En cas de réfection généralisée du revêtement par le gestionnaire de la voirie ou par le pétitionnaire, ce dernier s'assurera du rétablissement des différents affleurants.

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 (grave émulsion, enrobés à froid ou à chaud) et réduire l'emprise du chantier au strict minimum.

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 au Guide des remblais de tranchée LCPC/SETRA de 1994, son complément de juin 2007 et la norme NF P 98-331**) et de manière à obtenir les objectifs de densification utilisés en technique routière.

Chaussées et Trottoirs

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 les normes et guides, suivants : NF EN 16907-2 - Décembre 2018 - Classification des matériaux de terrassement, NF P 11-300 - Janvier 2025 - Classification complémentaire des matériaux de terrassement, Guide Technique des Remblais et couche de forme : GTR - Fascicules 1 et 2 - Version 2023 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 les normes et guides, suivants : NF EN 16907-2 - Décembre 2018 - Classification des matériaux de terrassement, NF P 11-300 - Janvier 2025 - Classification complémentaire des matériaux de terrassement, Guide Technique des Remblais et couche de forme : GTR - Fascicules 1 et 2 - Version 2023 de façon à obtenir un objectif de densification q3.

Dans certains cas de compactage difficile ou dans le cas de tranchée étroite, le remblaiement préconisé sera en béton excavable autocompactant. L'intervenant peut mettre en place une autre méthode de remblaiement dès lors que les résultats finaux de compactage sont probants et devront être fournis à la Ville qui se réserve le droit de faire réaliser un contrôle extérieur.

Le remblaiement des tranchées et le compactage seront réalisés conformément au guide technique « Remblaiement des tranchées » édité par LCPC/SETRA de mai 1994 et son complément de juin 2007, et à la norme NF P 98.331 de manière à obtenir les qualités (qi) de compactage ou objectifs de densification suivant :

- ✓ q2, défini par la norme NF P 98.115 pour les assises de chaussées.
- ✓ q3, défini par la norme NF P 98.331 pour l'épaisseur sous-jacente aux couches d'assises et correspondant à la Partie supérieure de remblai (PSR).
- ✓ 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.
- ✓ q5, défini dans le complément de juin 2007 du guide technique « Remblaiement des tranchées » édité par LCPC/SETRA. Le lit de pose et l'enrobage du réseau seront remblayés en sable de granularité 0/4mm ou 0/5mm appartenant aux classes S1/S2.

Recommandations

Pour les tranchées de grande profondeur, supérieur à un mètre trente (1,30 m), après excavation totale des matériaux, et avant toute autre intervention, et après avis du technicien de service voirie de la Ville, 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, le fond de la tranchée devra être systématiquement compacté par deux (2) passes de compacteur de géométrie appropriée permettant d'assurer la stabilité et la planéité du réseau lors de sa mise en place.

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 respectant les règles de qualités portées sur le cahier des clauses techniques particulières de la Ville, 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 une épaisseur minimale de 30cm sous gazon, 50 cm sous plantes vivaces et 80 cm sous arbustes 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 en annexe 4. Le complément se fait à l'aide de terre végétale, en accord avec le service gestionnaire des espaces verts sur la qualité de celle-ci.

Au droit des arbres, les tranchées doivent être remblayées en terre végétale ou en mélange terre/pierre selon les contraintes techniques du site. La longueur de remplissage doit correspondre à la projection au sol du houppier de l'arbre à maturité et ne doit pas être inférieure à 2 mètres (jeunes plantations). La profondeur de remplissage doit être au minimum d'un mètre.

Le Service des Espaces Verts doit impérativement valider le protocole de remblaiement des tranchées au droit des arbres avant toute intervention.

Aucune fouille au droit des arbres ne sera refermée sans contrôle préalable du service des espaces verts qui interviendra dans les **vingt-quatre (24) heures** à la demande de l'intervenant. Le cas échéant, il sera 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 à une étude géotechnique de manière à identifier et classer les déblais (NF P 11-300) pour étudier les conditions de leur réutilisation, conformément au guide technique « remblaiement des tranchées » (dernière édition du SETRA, LCPC 1994 et complément juin 2007) et à la norme NFP 98.331.

La Ville pourra, recommander la réutilisation des 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.

Dans ce cadre, le Permissionnaire :

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

- apporte la justification de la sensibilité au gel des matériaux proposés ;
- communique les résultats des contrôles à la demande du service voirie de la Ville.

3.2.6.3 Matériaux autocompactants

Le recours aux matériaux autocompactants doit être examiné au cas par cas (zone à risque, zone de surabondance de réseaux) et après concertation avec la Ville 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 spécifiques, et la capacité portante par la prise et le durcissement du liant **ne sont pas autorisés, sauf avis contraire de la Ville**.

Ces matériaux sont utilisables tant en zone d'enrobage, qu'en remblai en prenant en compte les contraintes inhérentes à chaque chantier. Leur utilisation en partie supérieure de remblai et en matériaux de rétablissement de chaussée est réservée à des chaussées de hiérarchie structurelle légère. **Les matériaux autocompactants doivent toujours être couverts d'une Grave Bitume et ne jamais être en contact direct avec la couche de revêtement (Béton bitumineux, etc.).**

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

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

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 et des couches de remblai.

Contrôle intermédiaire :

La Ville 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 et/ou lors de la période de garantie.

À cette occasion, la Ville peut être amenée à indiquer, d'un commun accord avec l'intervenant, et en fonction de la typologie et la taille du chantier, les points d'implantation des contrôles de compactage et à définir d'un commun accord avec la Ville les points de contrôle en amont pour ne pas les multiplier. 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 ; - les épaisseurs des différentes couches de matériaux ; - la compacité des diverses couches de revêtement ; - les découpes et les surlargeurs des revêtements ; - la fourniture et la mise en œuvre des matériaux enrobés ; - l'uni de surface ;	- les joints d'émulsion en chaussée et sur trottoir ; - la qualité et l'épaisseur de la terre végétale, ainsi que sa mise en œuvre ; - la remise en état du marquage au sol, de la signalisation verticale et directionnelle avec des équipements agréés ; des ouvrages d'art ; - la remise en état du réseau d'arrosage, des espaces verts et des plantations ; - la remise en place et en état du mobilier urbain ; - la remise en état des ouvrages d'art ; - le nettoyage complet de la zone traitée et de ses abords ; - Le nettoyage et effacement complet des marquages et piquetages sur la zone concernée du chantier.
--	--

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 sur demande le rapport de compactage à la Ville.

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

La Ville 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 à les réaliser.

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.

La Ville se réserve le droit de réclamer l'ensemble des pièces émanant du contrôle final réalisé par 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, la signalisation routière, le mobilier urbain et tous équipements qui étaient présents sur le domaine public 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 Ville.

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 ;
- la remise en état des ouvrages d'art ;
- 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 être appliquées selon les règles de l'art et doivent permettre de 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.

Les deux principales méthodes de réfection de chaussée et de ses dépendances seront par ordre de priorité :

1. La réfection provisoire suivie d'une réfection définitive différée : le délai entre la réfection provisoire et la réfection définitive varie de 6 à 12 mois
2. La réfection définitive immédiate

Les **deux méthodes de réfection de chaussée** et de ses dépendances seront par ordre de priorité :

CAS GENERAL	CAS PARTICULIER
Réfection provisoire suivie d'une réfection définitive différée de 6 à 12 mois sous maîtrise d'ouvrage de l'intervenant	Réfection définitive immédiate

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

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

3.3.1.1 Dispositions générales : Réfection définitive différée avec réfection provisoire

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 immédiate (Réf : NF P 98-331 - Guide Technique des remblais LCPC/SETRA 1994 et complément 2007 - Annexe 4 du présent document).

Le niveau fini des remblais compactés (q2/PSR) et réglés par rapport au sol sera conforme aux spécifications décrites dans le guide technique des remblais du LCPC/SETRA de mai 1994 et son complément de juin 2007.

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 **6 à 12 mois**.

Cas particuliers en ZONE PIETONNE

Sauf en cas d'extrême urgence et autorisé expressément à titre exceptionnel par la Ville, il est interdit de procéder à une réfection de la voirie avec de l'enrobé dans la zone piétonne de la commune, correspondant à l'espace public routier réglementé par arrêté municipal en voie piétonne. La plaque de protection ou pont lourd devra rester en place le temps nécessaire à la réfection à l'identique **sans toutefois dépasser un délai de cinq (5) jours ouvrés**.

Il est préconisé la mise en place d'une plaque en fonte le temps de la réfection définitive avec information/communication systématique au public.

La réfection provisoire sur trottoir est laissée au libre choix du concessionnaire, elle devra permettre à une personne en situation de handicap de circuler en toute sécurité, librement et confortablement.

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

Après accord de la Ville, et sous réserve du respect par l'intervenant des contraintes techniques liées à l'exécution des remblaiements de tranchées d'une réfection provisoire, une réfection différée pourra être réalisée dans un délai maximum de **6 à 12 mois**, à compter de la mise en œuvre d'un revêtement bitumineux pour la partie chaussée et pour le trottoir, selon la finition attendue : bitumineux ou stabilisé, naturel, ... qui permettra la circulation des usagers (réfection provisoire).

En aucune manière les caractéristiques mécaniques et la durabilité des chaussées, trottoirs ou accotements refaits ne doivent être perturbés ou 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.

Le choix de la nature du béton bitumineux pour la réalisation de la couche de roulement est laissé à l'appréciation de la Ville dans le but de conserver une homogénéité du revêtement de surface, et précisé dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable. La Ville encouragera l'emploi de revêtement écoresponsable.

Le corps et la surface des trottoirs, des accotements et des chaussées doivent être reconstitués à l'identique de l'existant avant travaux. 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 Ville.

En règle générale, et sauf stipulation contraire de la Ville, la surface de chaussée, trottoir ou accotement sera reconstruite à l'identique, 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.

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

Les enduits superficiels utilisés devront être conformes à la norme française. 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. L'asphalte coulé qui est généralement utilisé sur support en béton devra être conforme à la norme NF EN 13108-6.

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.

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.

Cas des voiries faisant l'objet d'une rétrocession :

La réfection définitive en enrobés doit être réalisée dès lors que 50% des parcelles sont bâties et il y aura lieu d'avoir une attention particulière à garantir un accès aux véhicules légers et poids lourds dès l'instant qu'au moins un réseau concessionnaire a été rétrocédé.

Qualité de finition de la tranchée

Contrôle de l'uni

Le revêtement de réfection doit former une surface plane, régulière et se raccorder sans discontinuité au revêtement en place.

Contrôle des flaches

La flache maximale par rapport à la règle de 3 mètres (de long ou en travers) doit respecter la norme en vigueur : NF EN 13036-7 d'avril 2004, lorsque les circonstances le permettent (emprise au sol suffisante).

La réfection définitive différée mise en œuvre par la Ville

La Ville se réserve le droit de faire réaliser par ses services ou par une entreprise désignée par elle, la réfection définitive aux frais de l'intervenant, dans le cas :

- d'une voirie de moins de trois ans,
- de travaux imprévus,
- et de revêtements spécifiques (enrobés colorés, pavés, dalles...),
- suite à des travaux urgents (casse de réseaux).

Cette réfection définitive est réalisée au plus tard **six (6) à douze (12) mois** après l'achèvement des travaux de réfection provisoire.

Dans les deux cas, l'intervenant remet au préalable à la Ville, les documents attestant de la qualité de ces remblayages et des réfections provisoires (contrôles pénétrométriques ou autres, etc.).

La réfection définitive des revêtements étant réalisée par la Ville, un métré des surfaces à réfectionner sera établi contradictoirement avec l'intervenant.

Sauf avis contraire, les réfections définitives sont réalisées à l'identique de l'existant.

Le montant des sommes à la charge du permissionnaire est établi conformément aux dispositions de l'article R141-18 du Code de la voirie routière, conformément à l'article 6.1.2 « Frais administratifs ».

Les travaux de réfection définitive effectués par la Ville, n'exonèrent pas l'intervenant de sa responsabilité en cas de vices cachés portant sur les ouvrages déjà réalisés par lui.

3.3.1.2 Réfection définitive immédiate

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 le même niveau de service que ceux préexistants. Ils sont conformes aux normes en vigueur correspondantes.

Le permissionnaire procède ou fait procéder, à ses frais à la réfection définitive immédiate, sauf cas particuliers 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.

Sous réserve du respect par l'intervenant des accords techniques liés 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 perturbées ou diminuées.

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.

Le choix de la nature du béton bitumineux pour la réalisation de la couche de roulement est laissé à l'appréciation de la Ville dans le but de conserver une homogénéité du revêtement de surface, et précisé dans la permission de voirie ou l'accord technique préalable. La Ville encourage l'emploi de revêtement écoresponsable.

Le corps et la surface des trottoirs, des accotements et des chaussées doivent être reconstitués au minimum à l'identique de l'existant avant travaux. 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 Ville.

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.

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

Les enduits superficiels utilisés devront être conformes à la norme française. 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. L'asphalte coulé qui est généralement utilisé sur support en béton devra être conforme à la norme NF EN 13108-6.

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.

Le principe de cette réfection devra suivre le mode opératoire défini en annexe 8 « Schémas de réfection de chaussées et de trottoirs ».

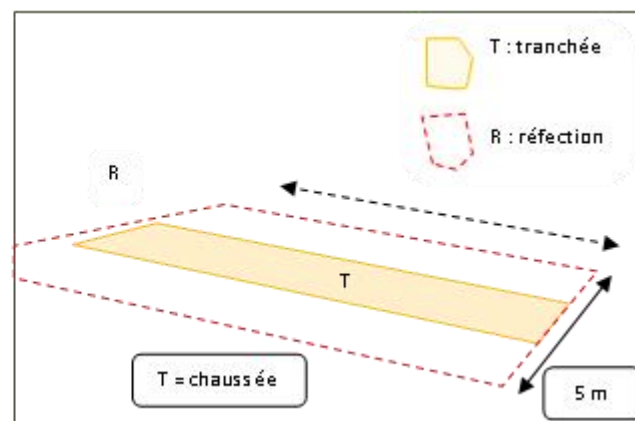
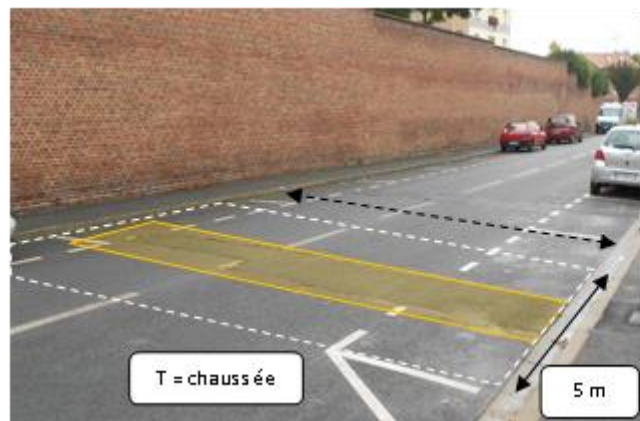
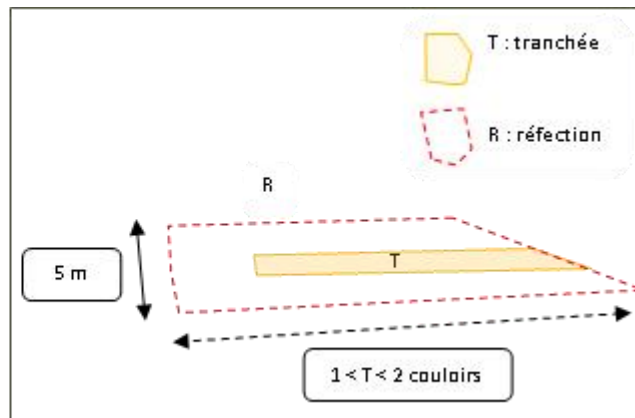
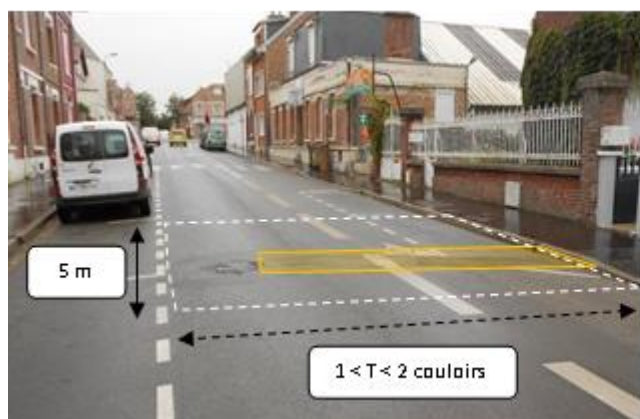
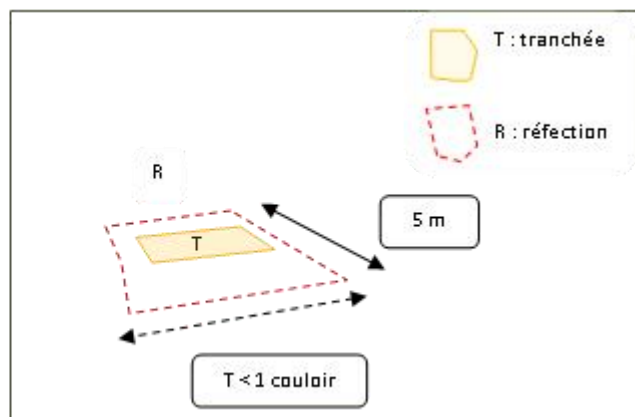
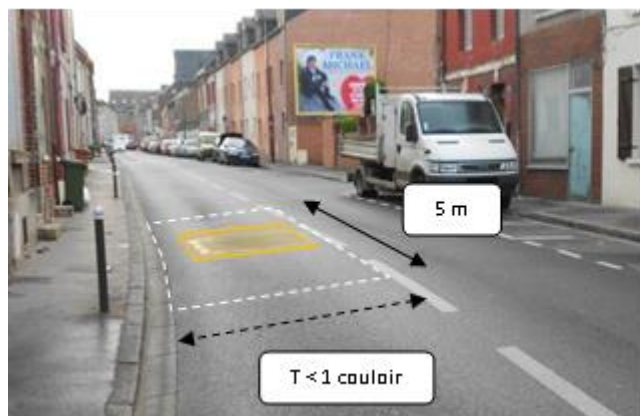
3.3.1.3 Intervention sur voirie neuve et/ou chaussée de moins de trois (3) ans

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

Pour les trottoirs, la réfection sera en pleine largeur, quelle que soit la largeur de ce dernier.

À titre d'exemples :

- 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 la Ville avant toute réfection.

3.3.1.4 Trottoir bétonné intégrant superficiellement un revêtement architectural

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

Cas 1 (exemple béton désactivé)	Cas 2 (avec matériaux modulaires)
Le revêtement architectural bétonné sera découpé soigneusement à l'aide d'une technologie appropriée en plusieurs éléments qui seront éliminés du chantier et évacués vers un centre de recyclage en accord avec la Ville et en tenant compte d'une largeur minimale pour la future tranchée. Le remblaiement final de la tranchée après avoir enrobé le réseau, sera réalisé uniquement avec revêtement bétonné architectural coulé en place en respectant la formule, la teinte et le traitement de finition d'origine.	Le revêtement en matériau modulaire sera déposé soigneusement à l'aide d'une technologie appropriée selon un calepinage préétabli en accord avec la Ville et en tenant compte d'une largeur minimale pour la future tranchée. Chaque élément modulaire 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. Le remblaiement final de la tranchée, après enrobage des réseaux dans les règles de l'art, sera réalisé à l'identique avec les matériaux existants sur site.

3.3.1.5 Réfection des espaces verts

La remise en état des espaces verts, plates-bandes, pelouses et massifs se fait avec l'accord de la Ville selon des prescriptions spécifiques à chaque chantier.

3.3.1.6 Réfection de la signalisation horizontale, verticale et dynamique

D'une manière générale, la réfection de la signalisation doit être refaite à l'identique avec la validation de la Ville et 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 (passage piéton, bande cyclable, flèche directionnelle, etc.), la remise en état portera sur les sections de bandes de marquage au sol affectées par les travaux afin de ne pas créer de discontinuité visuelle et de problème de sécurité.

Plusieurs cas peuvent se présenter mais 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.

- **Marquage définissant le régime de priorité, dit sécuritaire :**

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 Ville, en amont des travaux, sur le matériau à employer.**

3.3.1.7 Cas des capteurs

Tous types de capteurs et boucles, dispositifs électroniques de gestion des déplacements de véhicules et piétons intégrés dans le sol seront remis en place par une entreprise qualifiée professionnellement et, après avis de la Ville, aux frais exclusifs de l'intervenant.

3.3.1.8 Ralentisseurs

Les ralentisseurs et/ou coussins berlinois relèvent de l'autorité dotée du pouvoir de police de la circulation. L'intervenant se rapproche de la Ville 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.

3.3.1.9 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, 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 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.

Dans le cas, d'une réfection située dans une zone à caractère commercial dense ou fortement circulée, les joints devront être réalisés par un joint avec le procédé « Tokomat® ».

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).

3.3.1.10 Remise en état des ouvrages d'art

La remise en état des ouvrages d'art après chantier, sera à l'identique ou le cas échéant conforme aux préconisations de la Ville.

Cela comprend, par exemple :

- Passage dans un caniveau technique :
 - enlèvement du revêtement de trottoir (asphalte), enlèvement des dallettes ;
 - passage du réseau ;
 - remise en place des dallettes ;
 - remise en place d'asphalte avec feuille d'étanchéité.
- Passage en aérien sous ouvrage :
 - dépose de l'ancien réseau ;
 - passage du nouveau réseau ;
 - masquage des passages de réseau dans les culées.

Chaque pont et chaque réseau apporte ses spécificités, d'où la nécessité d'étudier chaque cas, avec la validation technique de la Ville.

3.3.1.11 Sommes à la charge du permissionnaire

Le montant des sommes à la charge du permissionnaire est établi conformément aux dispositions de l'article 5.2 « Sommes réclamées au permissionnaire en contrepartie des travaux exécutés par la Ville ».

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

4 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,
- 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 de déversement est autorisé selon les conditions définies dans le document d'urbanisme en vigueur ou par le gestionnaire du domaine public routier. La gestion des eaux à la parcelle est privilégiée sur le territoire.
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 Ville, 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 de type dépressions charretières destinés à permettre un accès automobile aux propriétés riveraines doit faire l'objet d'une permission de voirie, dans les conditions posées par l'article 2.6 du présent Règlement.

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 mandatée par la Ville.

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 le remboursement des frais engagés par la Ville pour leur réalisation :

- 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.

Le chiffrage établi par la Ville s'applique pour la réalisation d'une entrée charretière, quelle que soit la largeur du trottoir en dehors de la création ou d'aménagement général de la voirie et sa longueur. La prestation comprendra la réalisation du passage bateau, la création de l'évacuation des eaux, le déplacement du mobilier urbain courant (potelets, corbeilles à papier, etc.), la suppression et la modification du marquage routier ainsi que tous les organes d'accès aux réseaux.

Pour toute autre demande d'accès supplémentaire ou concernant des cas spécifiques tels que l'accès à des locaux commerciaux ou industriels avec circulation de poids lourds, le déplacement de candélabre, de poteaux incendie, d'arbre, suppression d'accès, etc., un devis sera établi dans les mêmes conditions de majoration, sur la base des marchés de la Ville en vigueur et soumis à l'acceptation de l'intervenant.

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

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

La largeur maximale autorisée d'une entrée charretière est de **6 m**, calculée selon la largeur de la porte de garage plus 1,5 m de chaque côté. Il peut être dérogé à cette règle dans le cas d'usage commercial ou industriel ou de bâtiments spécifiques.

De même, la Ville 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 bénéficiaire.

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

4.2.2 Cas de suppression des accès au domaine public

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 Ville.

Dans le cas d'un aménagement de voirie réalisé par la Ville, la suppression de l'entrée charretière peut être effectuée d'office s'il y a eu modification d'usage.

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 Ville.

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 Entretien des trottoirs

Les habitants riverains sont tenus de nettoyer et balayer les trottoirs et caniveaux situés au droit des propriétés qu'ils occupent.

En période hivernale, les habitants riverains sont tenus de balayer les neiges afin de dégager un passage sur les trottoirs et de déglacer les caniveaux.

Les neiges et glaces ainsi déplacées seront relevées en bordure de trottoir.

4.4 Les servitudes d'entretien des ouvrages de soutien des terres

Les propriétaires de terrains supérieurs ou inférieurs 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 Ville.

4.5 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.

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), situé sur le domaine public.

Les eaux de ruissellement issues des jardins et cours privés ne doivent pas se déverser sur le domaine public.

4.6 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 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 Ville, après mise en demeure, les frais engagés par la collectivité seront refacturés aux propriétaires.

4.7 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.

Toute création et/ou modification de clôtures doit faire l'objet d'une déclaration auprès des services de la Ville.

4.8 Servitudes de visibilité

En application des articles L114-1 et suivants du Code de la voirie routière, 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.

Les servitudes de visibilité établies comportent, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal au niveau fixé par le plan de dégagement ;
- l'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement ;
- le droit pour la commune d'opérer la réduction des talus, remblais et le retrait de tout obstacle naturel, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Les terrains sur lesquels s'exercent ces servitudes de visibilité sont déterminés par un plan de dégagement approuvé par la commune après enquête publique.

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 de voirie.

4.9 Implantation des miroirs

L'implantation de miroir sera soumise à la réglementation en vigueur et fera l'objet d'une demande de permission de voirie.

L'usage des miroirs sur domaine public est réglementé par le Code de la route et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (article 14) :

- ✓ **en agglomération**, ils ne peuvent être envisagés que comme un palliatif et n'être utilisés que si les travaux nécessaires à l'amélioration de la visibilité ne peuvent être réalisés et les **conditions** d'implantation respectées (régime de priorité d'arrêt établi à trafic essentiellement local, voie limitée à 50 km/h au plus, distance et hauteur respectée) – article 14 de l'instruction sur la signalisation routière.

Toutefois, l'autorisation délivrée par la Ville peut être subordonnée à la condition que le pétitionnaire accepte de prendre à sa charge le coût de la réalisation et de l'entretien de l'aménagement en cause, compte tenu de son utilité éventuelle pour des besoins généraux de la circulation sur la voie publique.

- ✓ **hors agglomération les miroirs sont strictement interdits.**

En conformité avec le Code de l'Environnement : L563-3, Loi N°43-374 du 06/07/1943 relative à l'exécution des travaux géodésiques et cadastraux et à la conservation des signaux, normes et repères, les propriétaires riverains ainsi que tous les concessionnaires et permissionnaires du domaine public peuvent avoir à supporter la pose de repères de toute nature intéressant les services publics. Ils ne peuvent le faire disparaître qu'après avoir obtenu l'accord du service compétent en charge de l'information géographique (cotes NGF, cotes de crues...).

4.10 Nettoyage des souillures liées à l'affichage publicitaire

Les règles applicables à la publicité, aux enseignes et aux pré-enseignes, visibles de toute voie ouverte à la circulation publique, sont fixées par le chapitre 1er du titre VIII du livre V du Code de l'environnement. Sur l'ensemble de son territoire, la Ville d'Amiens se réserve le droit d'agir par tout moyen administratif ou judiciaire en vue de facturer aux bénéficiaires de la publicité les frais de nettoyage résultant des souillures dues aux prospectus, affiches ou graffiti distribués ou apposés sur son domaine public routier et son mobilier.

En ce qui concerne l'affichage sur les emplacements concédés ou réglementaires, toutes précautions utiles doivent être prises pour que la colle ne coule pas sur les trottoirs ou chaussées et pour que les lieux restent propres. Les frais de nettoyage seront à la charge des utilisateurs de ces emplacements.

4.11 Alignement et saillies

4.11.1 Respect de l'alignement

L'alignement est la détermination par la Ville de la limite du domaine public au droit des propriétés riveraines.

Il est déterminé soit :

par un plan d'alignement
par un alignement individuel ou certificat d'alignement

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

Toute construction en saillie empiétant sur la voie publique fait l'objet d'une permission de voirie. Une construction édifiée en infraction de cette disposition peut être démolie.

4.11.2 Demande d'alignement individuel

Aucune construction, reconstruction ou installation de mur ou clôture en bordure de la voie publique ne peut être effectuée sans la demande d'un arrêté individuel d'alignement fixant la limite du domaine public routier.

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

Cette limite pourra faire l'objet d'un piquetage sur le terrain par la Ville si nécessaire.

Lorsqu'un Géomètre-Expert délimite une propriété privée, il doit impérativement faire la demande d'un arrêté individuel d'alignement pour la délimitation du domaine public routier communal ou un arrêté de délimitation du domaine public pour le domaine public autre que le routier. Ces arrêtés sont alors appliqués dans le Procès-Verbal de délimitation par le Géomètre-Expert. La Ville délimite son domaine public de manière unilatérale.

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

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

4.11.2.1 Le plan d'alignement

L'existence et la mise en place d'un plan d'alignement sont de la compétence de la Ville.

Le plan peut parfaitement constater les limites actuellement existantes entre les propriétés privées et la voie publique, ou bien, au contraire, porter atteinte à ces propriétés privées.

La publication d'un plan d'alignement attribue de plein droit à la Ville, propriétaire de la voie publique, le sol des propriétés non bâties dans les limites qu'il détermine. Le sol des propriétés bâties à la date de publication du plan d'alignement est attribué à la Ville, propriétaire de la voie, dès la destruction du bâtiment.

Lors du transfert de propriété, l'indemnité est, à défaut d'accord amiable, fixée et payée comme en matière d'expropriation.

4.11.2.2 L'arrêté individuel d'alignement

L'alignement individuel est délivré au propriétaire conformément au plan d'alignement s'il en existe un.

En l'absence d'un tel plan, il constate la limite de la voie publique au droit de la propriété riveraine.

4.11.2.3 La délimitation du domaine privé communal

La délimitation du domaine privé communal est établie par la procédure de bornage faite soit par procès-verbal amiable soit par l'exercice de l'action en bornage devant le Tribunal d'Instance.

Les limites assignées aux chemins ruraux sont fixées soit par le plan parcellaire annexé à la délibération du Conseil Municipal portant ouverture ou modification des emprises du chemin, soit par la procédure de bornage.

4.11.3 Propriétés bâties frappées d'alignement

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

Sont considérés comme travaux confortatifs notamment :

- Les reprises en sous-œuvre,
- La pose de tirants, d'ancres ou d'équerres et tous ouvrages destinés à relier le mur de façade avec les parties situées en arrière de l'alignement,
- L'établissement de dispositifs de soutien,

- La pose de poteaux, de colonnes, de pilastres,
- La substitution d'aménagements neufs à des dispositions vétustes,
- Le remplacement par une grille de la partie supérieure d'un mur en mauvais état,
- Les modifications de nature à entraîner la réfection d'une partie importante de la fraction en saillie d'un mur latéral ou de la façade,
- Les raccordements à des constructions nouvelles ayant pour effet de conforter les bâtiments ou murs de saillie,
- Le remplacement ou la réparation des marches, entrées de caves ou tous ouvrages de maçonnerie en saillie, à moins que ces ouvrages soient la conséquence d'un changement de niveau du domaine public routier départemental ou de circonstances exceptionnelles,
- Les travaux de crépissage des murs en mauvais état,
- Le ravalement équivalent à une restauration,
- Le renforcement des murs par application de matières permettant une consolidation.

Par contre, **ne sont pas considérés comme des travaux confortatifs**, les simples badigeonnages et crépissages, des travaux destinés à réaliser une installation sanitaire et un système correct d'évacuation des eaux usées et les réparations d'une toiture.

Le propriétaire riverain d'une voie publique dont la propriété est frappée d'alignement peut procéder à des travaux d'entretien courant, sous réserve d'avoir demandé au préalable une autorisation au gestionnaire de la voie.

En revanche, tout propriétaire d'un bâtiment frappé d'alignement peut, sans avoir à demander d'autorisation, exécuter des travaux à l'intérieur de cet immeuble tant que ces travaux ne concernent pas les parties en saillie des façades et murs latéraux ou n'ont pas pour effet de les conforter.

Dans le cas contraire, il appartient au service assurant la gestion de la voirie de poursuivre l'infraction et d'obtenir, s'il y a lieu, de la juridiction saisie qu'elle ordonne suivant les circonstances de l'affaire, l'arrêt immédiat des travaux ou l'enlèvement des ouvrages faits.

Lorsqu'une construction grevée tombe en ruines ou est démolie par son propriétaire, le terrain grevé de la servitude de reculement devient propriété de la Ville qui doit en assurer l'indemnisation au prix du terrain nu qui se retrouve incorporé au domaine public routier. Le service assurant la gestion de la voirie peut engager la même procédure, à l'effet d'obtenir la démolition de tous les ouvrages restant en saillie.

Les prestations liées à la démolition et à la reconstruction de l'immeuble à l'alignement sont à la charge du propriétaire de l'immeuble.

Un mur mitoyen mis à découvert par suite du reculement d'une construction voisine est soumis aux mêmes règles qu'une façade en saillie. Le raccordement des constructions nouvelles avec des bâtiments ou murs en saillie sera exécuté de telle sorte que les anciens bâtiments ne soient pas confortés.

4.11.4 Règles particulières relatives aux saillies

Toute construction ou élément accroché à une construction, situé en avant de l'alignement sur la voie publique est dit « en saillie » ou « en surplomb » sur le domaine public routier et constitue une occupation de ce dernier au sens des dispositions visées à l'article 1.1

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

La mesure des saillies sur le domaine public est prise à partir de l'alignement.

Une largeur minimum de 1,40 mètre, libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel, doit être respectée pour la circulation des piétons. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement et portée à 2,80 mètres dans les espaces fortement utilisés par les piétons.

Les saillies autorisées sont fixées par arrêtés du maire ou par les documents d'urbanisme en vigueur (PLU(i)). Elles ne doivent pas en principe excéder, suivant la nature des ouvrages, les dimensions suivantes, sauf impossibilité technique démontrée.

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 suivantes, sous réserve du respect des autres législations et/ou des documents d'urbanisme en vigueur :

Ouvrages en saillie sur le Domaine public	Largeur des voies entre alignement et nature des voies	Hauteur par rapport au trottoir ou la chaussée (en mètre)	Saillie maximale par rapport au mur (en mètre)	Retrait par rapport au nez de bordure du trottoir
Devanture vitrine - Socle - Vitrine - Éléments aériens	Voies avec trottoir	1.00 m maxi 3.00 m < ht < 3.50 m Ht > 3.50 m	0.20 m 0.15 m 0.30 m 0.50 m	Retrait par rapport au nez de bordure du trottoir : 0,50 m minimum
	Voies piétonnes	Ht < 4.30 m Ht > 4.30 m	0.15 m 0.50 m	
Éléments d'architecture, corniches, bandeaux	Voies < 8.00 m > 8.00 m	Ht < 4.30 m Ht > 4.30 m Ht < 4.30 m Ht > 4.30 m	0.15 m 0.20 m 0.15 m 1/20 de la voie sans être > 1 m	0.50 m en retrait de la bordure

Appuis de fenêtres Débords de toiture		Ht < 4.30 m Ht > 4.30 m	0.10 m maxi 0.15 m maxi 0.50 m maxi	0.50 m en retrait de la bordure
Conduits d'évacuation d'eau pluviale			0.15 m maxi	
		Ht > 4.30 m	1 m maxi avec possibilité de retour sur les 10 m sur les voies adjacentes	

TYPE D'OUVRAGES	Surplomb maximum au-dessus du domaine public
Soubassements y compris têtes de pignons	0.05 m
Colonnes, pilastres , ferrures de portes et fenêtre, jalousies, persiennes, contrevents, appuis de croisées, barres de support, sur une façade à l'alignement	0.16 m
Tuyaux et cuvettes , - Devantures de boutiques (y compris les glaces), là où il existe un trottoir de largeur égale ou supérieure à 1,50 m, grilles rideaux et autres clôtures, • Corniches où il n'existe pas de trottoir, • Enseignes lumineuses ou non lumineuses et tous attributs et ornements quelconques • Grilles des fenêtres du rez-de-chaussée.	0.16 m
Socles de devantures de boutiques	0.2 m
Petits balcons de croisées au-dessus du rez-de-chaussée	0.22 m
Grands balcons et saillies de toitures Ces ouvrages ne peuvent être établis que dans les rues dont la largeur est supérieure à 8 m. Ils doivent être placés à 4,40 m au moins au-dessus du sol, à moins qu'il n'existe devant la façade un trottoir de 1,40 m de largeur au moins, auquel cas la hauteur de 4,40 m peut être réduite jusqu'au minimum de 3,50 m.	0.80 m
Lanternes, enseignes lumineuses ou non lumineuses, antennes, paraboles, attributs S'il existe un trottoir de 1,40m de largeur au moins, aucune partie de ces ouvrages ne devra être à moins de 3 mètres de hauteur. Dans le cas contraire, ils ne peuvent être établis que dans les rues dont la largeur n'est pas inférieure à 8 m et doivent être placés à 4,40 m au moins au-dessus du sol. Ils doivent être supprimés sans indemnité lorsque des raisons d'intérêt public conduisent la commune à exhausser le sol ou à réduire la largeur du trottoir.	0.80 m
Auvents et marquises Ces ouvrages ne sont autorisés que sur les façades devant lesquelles il existe un trottoir d'au moins 1,40 m de largeur. Aucune partie de ces ouvrages, ni de leurs supports, ne doit être à moins de 3 m au-dessus du trottoir. Les marquises peuvent être garnies de draperies flottantes dont la hauteur	0.80 m

au-dessus du trottoir ne doit pas être inférieure à 2,50 m. Lorsque le trottoir a plus de 1,40 m de largeur, la saillie des marquises peut être supérieure à 0,80 m. Le titre d'occupation fixe alors des dispositions et dimensions de ces ouvrages qui restent assujetties aux prescriptions ci-dessus relatives à la hauteur au-dessus du sol, mais doivent, par contre, satisfaire à certaines conditions particulières. Leur couverture doit être translucide. Elles ne peuvent ni recevoir de garde-corps ni être utilisées comme balcons. Les eaux pluviales qu'elles reçoivent ne doivent s'écouler que par les tuyaux de descente appliqués contre le mur de façade et disposés de manière à ne pas déverser ces eaux sur le trottoir. Les parties les plus saillantes doivent être à 0,50 m au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir ou, s'il existe une plantation sur le trottoir, à 0,80 m au moins de la ligne d'arbres la plus voisine et, en tout cas, à 4 m au plus du nu du mur de façade. Leur hauteur, non compris les supports, ne doit pas excéder 1 m.	
Bannes et joues de bannes Ces ouvrages ne peuvent être posés que devant les façades où il existe un trottoir. Leurs parties les plus en saillie doivent être à 0,50 m au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir ou, s'il existe une plantation d'arbres sur le trottoir, à 0,80 m au moins de l'axe de la ligne d'arbres la plus voisine, et en tout cas, à 4 m au plus du nu du mur de façade. Aucune partie de ces ouvrages ni de leur support ne doit être à moins de 2,50 m au-dessus du trottoir. Cette dernière prescription ne s'applique pas aux parties des supports ou aux organes de manœuvre.	0.16 m
Store banne Les parties les plus en saillie du store-banne seront à 0.50 mètre au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête, ou s'il existe une plantation d'arbres sur le trottoir, à 0.80 mètre au moins de l'axe de la ligne d'arbres la plus voisine, et en tout cas à 4 mètres au plus du nu de la façade. Lorsqu'il protège une terrasse de plein vent, le store banne déployé ne peut pas dépasser l'emprise autorisée pour la terrasse.	
Corniches d'entablement, corniches de devantures et tableaux sous corniche, y compris tous ornements pouvant y être appliqués lorsqu'il existe un trottoir : a) Ouvrages en plâtre : dans tous les cas, la saillie est limitée à : b) Ouvrages en tous matériaux autres que le plâtre : - Jusqu'à 3 m de hauteur au-dessus du trottoir - Entre 3 et 3,50 m de hauteur au-dessus du trottoir - À plus de 3,50 m de hauteur au-dessus du trottoir	0.16 m 0.16 m 0.50 m 0.80 m
Panneaux muraux publicitaires	0.10 m

Enseignes

L'implantation des enseignes devra respecter les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et les arrêtés particuliers pris par le maire en application de ses pouvoirs de police. Les dispositions suivantes devront notamment être respectées :

- en application de l'article R 581-58 du Code de l'environnement, une enseigne doit être constituée par des matériaux durables. Elle doit être maintenue en bon état de propreté, d'entretien et, s'il y a lieu, de fonctionnement, par la personne exerçant l'activité qu'elle signale. Elle est supprimée par la personne qui exerçait l'activité signalée et les lieux sont remis en état dans les 3 mois de la cessation de cette activité, sauf lorsqu'elle présente un intérêt historique, artistique ou pittoresque ;
- en application du Règlement Local de Publicité, les enseignes apposées à plat sur un mur ou parallèlement à un mur ne doivent pas dépasser les limites de ce mur, ni constituer par rapport à lui une saillie de plus de 0,16m, ni le cas échéant, dépasser les limites de l'égout du toit ;
- en application de l'article R581-61 du Code de l'environnement, les enseignes perpendiculaires au mur (enseigne drapeau) qui les supporte ne doivent pas dépasser la limite supérieure de ce mur. Lesdites enseignes ne peuvent pas être apposées devant une fenêtre ou un balcon ;
- en application du Règlement Local de Publicité, la saillie des enseignes en drapeau est limitée à 0.80m à partir du nu de la façade et un retrait de 0.50m est exigé par rapport à la verticale de l'arête du trottoir. Lesdites enseignes sont placées à une hauteur d'au moins 3 mètres ou 2.50 mètres dans les zones piétonnes ou lorsque la largeur du trottoir est supérieure à 2 mètres.

Publicité sur le domaine public communal

L'implantation des supports d'enseignes, pré-enseignes, panneaux publicitaires est interdite sur le domaine public routier de la commune ainsi que l'affichage sauvage pour manifestations, ventes.... **Tout affichage sauvage implanté sur le domaine public sera retiré automatiquement par le service propreté.**

En agglomération, l'implantation de mobilier urbain aménagé pour recevoir de la publicité, sur le domaine public routier de la commune, peut être autorisée, au cas par cas, par une permission de voirie conformément au marché conclu entre la Ville d'Amiens et l'afficheur.

Marches et saillies placés au ras du sol

Les dispositions relatives aux marches en saillies, c'est-à-dire en surplomb du domaine public, rentrent dans le régime de l'alignement dont le cadre est prévu par le code de la voirie routière (articles L. 112-1 et suivants ainsi que les articles R. 112-1 et suivants).

Châssis basculants

Ils ne peuvent être tolérés que sur les façades devant lesquelles il existe un trottoir de 1,40 m au moins, l'arête inférieure du châssis ne devant jamais être à moins de 3 m de hauteur au-dessus du trottoir.

Portes et fenêtres, portail

Aucune porte ou portail ne pourra s'ouvrir de façon à faire saillie sur le domaine public. Sauf protection particulière au titre des Monuments Historiques, les portes ou portails qui, en vertu d'usages anciens, ouvriraient en faisant saillie sur la voie publique, devront être modifiés dès qu'un réaménagement de l'immeuble le permettra.

À titre dérogatoire, pourront s'ouvrir sur le domaine public :

- a) pour raisons de sécurité, les portes des postes de transformation de courant électrique, ou de l'éclairage public ainsi que celles des ouvrages techniques d'intérêt général (ERDF, GRDF, Orange, sous-station de chauffage urbain...)
- b) les issues de secours des établissements recevant du public lorsqu'une obligation réglementaire l'exigera ou pour les établissements existants, lorsqu'aucune autre solution ne pourra être trouvée ou lorsque la situation de la porte ne pourra avoir aucune incidence sur le cheminement piéton (fond d'impasse par exemple), et sera compatible avec l'aménagement du domaine public.

Les volets

Les volets du rez-de-chaussée qui s'ouvrent en dehors doivent se rabattre sur la façade et y être fixés. Leur développement sur le domaine public ne doit pas excéder 0,70 m et, une fois rabattus, ils ne doivent pas faire saillie de plus de **0,20 m**.

Coffret de branchement, boîtes aux lettres

Les coffrets de branchement, de comptage, les boîtes aux lettres, etc. doivent être posés en limite de propriété et rester accessibles en permanence. Aucune saillie ne sera autorisée, sauf dispositions techniques réglementaire provenant des opérateurs.

Barbacanes ou « pissettes »

En agglomération, les barbacanes ou « pissettes » en saillie sont proscrites pour toutes constructions, il appartient au maître d'ouvrage de proposer une solution alternative de traitement des eaux de ruissellement.

Rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite

Sauf circonstances exceptionnelles, les rampes ou ouvrages d'accès pour personnes à mobilité réduite sont installés en domaine privé.

Dans le cas d'impossibilité technique sur le domaine privé ou dès lors qu'elle donne accès à un ERP ne pouvant aménager ce dispositif sur les emprises ou les saillies autorisées seront calculés sur la base de **cinq (5) centimètres** par mètre de trottoir avec un maximum de **vingt (20) centimètres**. En cas de dénivellation de **quatre (4) centimètres** au plus, restant à combler après aménagement d'un premier plan incliné réalisé dans la limite de **vingt (20) centimètres**, une emprise supplémentaire maximale de **douze (12) centimètres** sera tolérée, sous réserve que le cheminement piéton situé au-delà soit d'un **mètre quarante (1,40 m)** minimum.

Elles doivent obéir en outre aux caractéristiques techniques définies par le Code de la construction et de l'habitation et aux dispositions des articles L.421-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Revêtements isolants sur façades de bâtiments existants (Isolation Thermique par l'Extérieur)

Une saillie de 30 cm maximum est autorisée dans la marge de recul pour des travaux d'isolation par l'extérieur et d'implantation de dispositifs de protection contre le rayonnement solaire en saillie des façades sur des constructions existantes, y compris dans le cas où ces constructions ne sont pas conformes au présent règlement. Une épaisseur plus importante peut être admise pour des dispositifs de protection solaire spécifiques, sous réserve d'une bonne intégration architecturale.

Une saillie de 30 cm maximum peut être autorisée au-delà de l'alignement (empiétant sur les voies et emprises publiques) pour des travaux d'isolation par l'extérieur et l'implantation de dispositifs de protection contre le rayonnement solaire en saillie des façades sur des constructions existantes, sous réserve :

- ❖ de l'accord des services gestionnaires compétents, qui s'assureront qu'aucun élément d'ordre technique ou réglementaire ne fait obstacle à ces travaux, notamment que le trottoir au droit du projet conservera une dimension réglementaire, etc. ;
- ❖ de vérifier auprès des concessionnaires qu'aucun réseau public n'est implanté dans l'emprise concernée
- ❖ de l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France dans les périmètres des abords d'immeubles ou sites classés ou inscrits au titre des monuments historiques ;
- ❖ que l'isolation thermique par l'extérieur soit autorisée pour la typologie du bâti concerné (Les règles applicables figurent au chapitre 3 – Qualité urbaine, architecturale et paysagère des règles applicables en toutes zones (Titre 1 du règlement, chapitre 3, paragraphe 3.4.2.b Dispositions particulières liées aux typologies patrimoniales).
- ❖ d'une bonne intégration architecturale du projet dans le bâti existant et dans le milieu environnant.

Trappes d'encavage - Soupiraux de cave

Toutes trappes d'encavage, ouvertures de ventilation, jour de sous-sol ou autres, ne pourront être établies

en saillie sur la voie publique.

Ils devront être établis en façade à plus de **0,10 mètre** au-dessus du niveau du trottoir pour éviter l'entrée des eaux de pluie et de lavage du trottoir à moins d'être pourvus de dispositifs s'opposant à leur entrée.

L'établissement d'ouvrage d'accès ou de ventilation disposés en jours horizontaux sur le domaine public est interdit.

Les ouvrages existants sont tolérés à titre précaire. Ils devront être supprimés, notamment en cas de travaux de modification de la structure du bâti ou de façade, si cela est possible techniquement.

Les dispositifs obturant ces ouvrages doivent être solidement scellés, être disposés exactement dans le plan du trottoir et être maintenus en parfait état d'entretien.

Dans le cadre de réfections, de restructurations, de modifications, d'aménagement des ouvrages de voirie, les soupiraux seront adaptés au projet, mis à la côte définitive du revêtement (voir schéma de principe).

L'entretien des soupiraux existants est à la charge des propriétaires qui devront supporter à leurs risques et périls les conséquences éventuelles de venues d'eau de ruissellement.

La mesure est effectuée à partir de l'alignement défini soit par un plan d'alignement soit par un alignement de fait constatant les aménagements publics.

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

Conformément à la réglementation sur l'accessibilité, aucun équipement en saillie (conduit de fumée, tuyau d'échappement de vapeur ou de gaz entraînant une pollution, ventouse de chauffage, ventilation pour sécurité incendie, boîte aux lettres, pompes à chaleur, bloc de climatisation etc.) entraînant une gêne ou un risque pour les personnes ou les biens ne peut être appliqué à une hauteur inférieure à **2,30 m** sur le parement extérieur du mur de façade, ni déboucher sur la voie publique.

Toutefois, après étude au cas par cas, dans le cas d'une démonstration rigoureuse de l'impossibilité technique ou réglementaire d'installation de ces ouvrages sur une autre façade de la construction, ils pourront être exceptionnellement admis à une hauteur supérieure à 2,30m à la condition expresse qu'ils n'engendrent aucun inconvénient au regard de l'intérêt général (prise en compte de la largeur du trottoir et de la voie, du gabarit des véhicules, des girations, du type de rejet...).

Les colonnes sèches sur les murs de façade à l'alignement ne déborderont pas sur le domaine public et seront intégrées dans la construction en accord avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours et suivant leurs prescriptions.

Les ouvrages techniques (compteurs, boîte de branchements...) et réseaux devront rester accessibles dans les conditions définies par chaque exploitant notamment en respectant le cahier des charges des concessions.

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.



4.11.4.1 Équipements divers en saillie à hauteur d'homme

Leur installation en surplomb du domaine public est interdite.

4.11.4.2 Cas particuliers des terrasses fermées avec ancrage au sol

Sans préjudice des règles applicables en matière d'urbanisme (permis de construire notamment), la construction de terrasses fermées avec ancrage au sol au bénéfice des débitants de boissons et restaurateurs fait l'objet d'une permission de voirie, dans les conditions posées par l'article 2.2 « Demande d'intervention »

La Ville pourra refuser la délivrance de l'autorisation pour tout motif d'intérêt général notamment si l'ancrage est de nature à gêner la circulation et l'écoulement des eaux de surface.

Aucun mobilier complémentaire de type parasol, porte-menu, jardinière, *etc.* ou autre équipement lié à cet exercice ne pourra être ancré au sol sans l'autorisation préalable de la Ville.

Sur AMIENS, le bénéficiaire devra se conformer au Règlement des terrasses.

4.12 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 et/ou d'un accord technique préalable dans les conditions posées par l'article 2.5 « Condition de délivrance de la permission de voirie / de l'accord technique préalable » du Règlement.

5 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 Détermination du montant de la redevance d'occupation du domaine public

Le montant de la redevance d'occupation du domaine public routier liée à une permission de voirie ou tout autre acte est établi conformément à un barème fixé par délibération de la Ville.

À défaut d'une telle délibération, la Ville se prononce au cas par cas.

Les deux alinéas précédents ne s'appliquent pas aux équipements et réseaux de service public dont les régimes de redevances sont fixés par la loi ou par un texte réglementaire (notamment articles R. 20-52, I et R. 20-53 du Code des postes et des communications électroniques, et articles R. 2333-105 et suivants du Code général des collectivités territoriales notamment).

5.1.3 Modalités de versement de la redevance

Le point de départ du calcul du montant de la redevance est la date figurant sur la permission de voirie ou l'accord technique préalable.

La redevance est versée par le permissionnaire à l'issue de ses travaux.

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

Au préalable de toute intervention et dans le cas où les travaux de réfection provisoire et/ou définitive sont exécutés par la Ville en application de l'article 3.3.1 et conformément à l'article R. 141-14 du Code de la voirie routière, le montant des sommes dues par le permissionnaire est établi d'un commun accord entre ce dernier et la Ville, sur la base des prix constatés dans les marchés passés par la Ville pour les travaux de même nature et de même importance et d'un métré des surfaces à réfectionner.

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 « Frais administratifs » du Règlement.

6 SANCTION DES INFRACTIONS

La Ville 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 EGALEMENT RAPPELE LES POINTS SUIVANTS :

6.1 Non-respect des prescriptions du Règlement

6.1.1 Intervention d'office de la Ville

Lorsque les travaux de réfection des voies communales ne sont pas exécutés dans les délais prescrits ou lorsqu'ils ne sont pas conformes aux dispositions du Règlement, la Ville peut mettre en demeure l'intervenant d'exécuter les travaux conformément à ces prescriptions dans un délai qu'elle fixe après mise en demeure qui précisera le délai d'intervention.

Si les travaux ne sont pas exécutés dans ce délai, la Ville 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 à l'article R. 141-21 du Code de la voirie routière :

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

6.2 Entretien du domaine public routier

La Ville peut imposer aux entrepreneurs ou propriétaires des contributions spéciales, dont la quotité est proportionnée à la dégradation causée, toutes les fois qu'une voie communale 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 Ville 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 du Règlement est passible de contraventions 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
➤ 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
➤ sans autorisation préalable, auront exécuté un travail sur le domaine public routier
➤ sans autorisation, auront creusé un souterrain sous le domaine public routier
➤ sans autorisation, auront établi ou laissé croître des arbres ou haies à moins de deux mètres de la limite du domaine public routier
➤ auront dérobé des matériaux entreposés sur le domaine public routier et ses dépendances pour les besoins de la voirie
➤ auront laissé écouler ou auront répandu ou jeté sur les voies publiques des substances susceptibles de nuire à la salubrité et à la sécurité publique ou d'incommoder le public

7 ANNEXES

RÈGLEMENT DE VOIRIE APPLICABLE SUR LES ESPACES PUBLICS ET LES VOIES COMMUNALES DE LA VILLE D'AMIENS





7.1 Annexe 1 : IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DES SERVICES COMPÉTENTS

AMIENS MÉTROPOLE

Direction Générale Adjointe Aménagement du Territoire

Direction des Espaces Publics

Service Gestion de la Voirie

- ❖ Unité Eclairage Public, Signalisation Lumineuse Tricolore, Directionnelle et Bornes piétonnes
- ❖ Unité Ouvrages d'art
- ❖ Unité Exploitation du domaine routier
- ❖ Unité Occupation du domaine public

Coordonnées téléphoniques : 03.22.97.40.40

7.2 Annexe 2 : ARRETE DU 26 MARS 2007 RELATIF AUX DEMANDES DE PERMISSIONS DE VOIRIE MENTIONNEES A L'ARTICLE R. 20-47 DU CODE DES POSTES ET DES COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

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

NOR : INDI0700370A

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

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

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code de la voirie routière ;

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

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

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

Article 1

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

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

2° Les données techniques nécessaires à l'appréciation de la possibilité d'un éventuel partage des installations existantes ;

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 2

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

Le ministre délégué à l'industrie,

François Loos

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

Dominique Perben

Le ministre délégué aux collectivités territoriales,

Brice Hortefeux



7.3 Annexe 3 : ENTREE CHARRETIERE

Ville d'Amiens
Direction des Espaces Publics
Service Gestion de la Voirie / tél. : 03.22.97.40.40
Mail : voirie.occupationDP@amiens-metropole.com

DEMANDE DE MODIFICATION, SUPPRESSION OU DE CRÉATION D'ENTRÉE CHARRETIÈRE

Coordonnées du pétitionnaire (adresse de facturation)

☐ M.

☐ MME

NOM : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Tél. : _____ Mail : _____

Lieux des travaux

Adresse : _____

Référence cadastrale : _____

Permis de construire ou de déclaration préalable : _____

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.

La Ville transmettra un devis établi sur la base des prescriptions des articles 4.1 et 4.2 du Règlement de voirie en vigueur. La facture sera transmise à l'adresse communiquée sur le formulaire de demande.

De manière générale, les bordures de trottoir seront abaissées au droit de l'entrée avec des bordures posées en rampant à chaque extrémité, le tout en conservant une pente en travers du trottoir conforme aux normes d'accessibilité en vigueur. L'aspect et les caractéristiques d'origine des bordures devront être conservés. Pour les entrées, en présence de passage sur fossés, la tête de pont, en matériaux béton, inclinée 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 400 mm.

Les travaux seront réalisés par la Ville aux frais du pétitionnaire dans un délai d'environ 6 mois à partir de la date de l'engagement financier signé par ce dernier.

Fait à AMIENS, le _____

Signature du demandeur

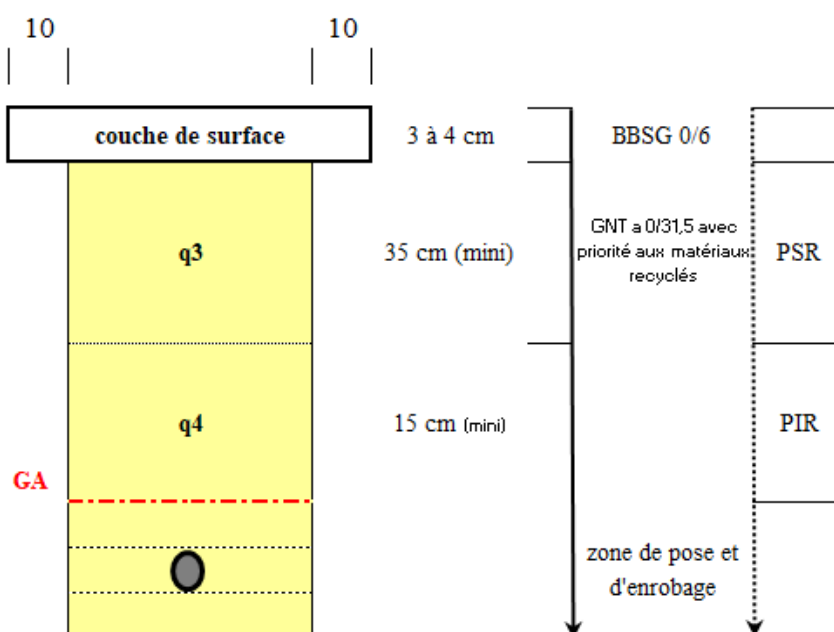
7.4 Annexe 4 : COUPE-TYPE REMBLAIEMENT

Prescriptions Techniques
Réfection définitive

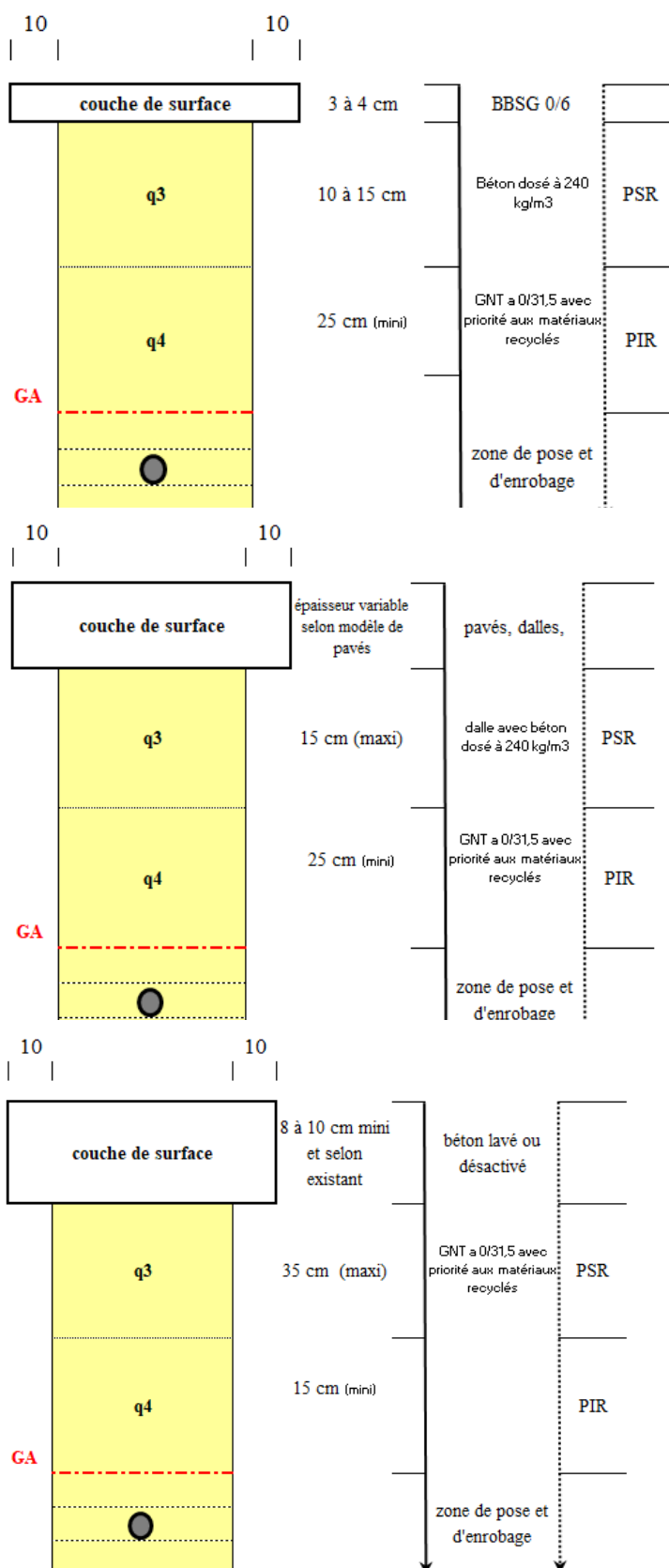
La couverture minimum des réseaux doit être au moins de 0,60m au-dessus de la génératrice supérieure.

Les coupes suivantes sont données à titre indicatif et d'une manière générale, **la reconstitution doit être la plus proche possible de l'existant.**

Trottoir : structure souple



Trottoir : structure rigide



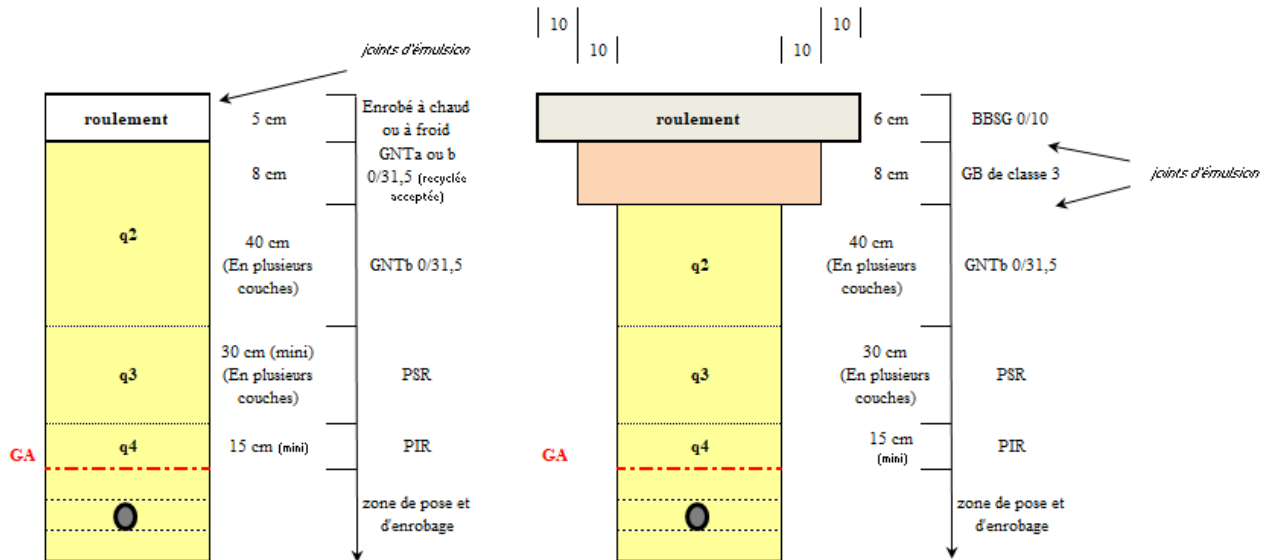
Prescriptions Techniques	
refection provisoire	refection définitive

Chaussée à faible circulation

Chaussée à moyenne circulation

(Trafic T3⁺ (80 à 200 PL / jours))

La couverture minimum des réseaux doit être au moins de 0,80m

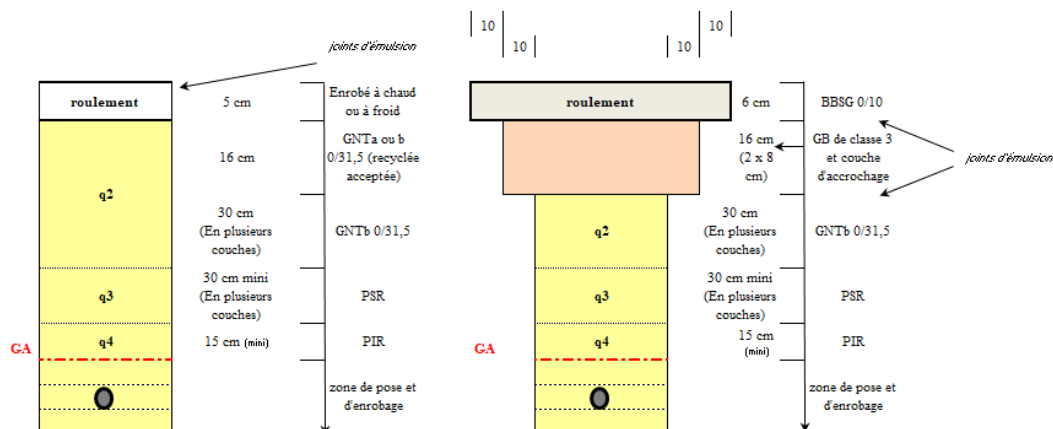


Prescriptions Techniques	
refection provisoire	refection définitive

Chaussée à grande circulation

(Trafic T1 à T2 (200 à 750 PL / jours))

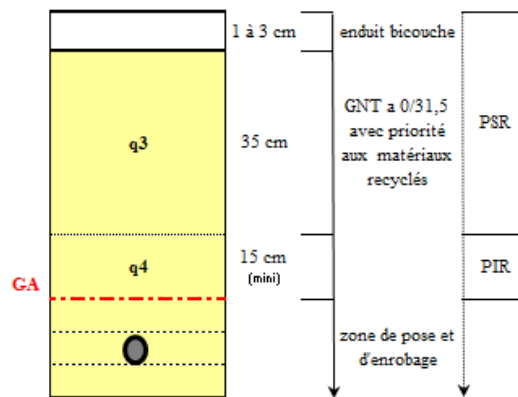
La couverture minimum des réseaux doit être au moins de 0,80m



Prescriptions Techniques
refection définitive

Sous accotement

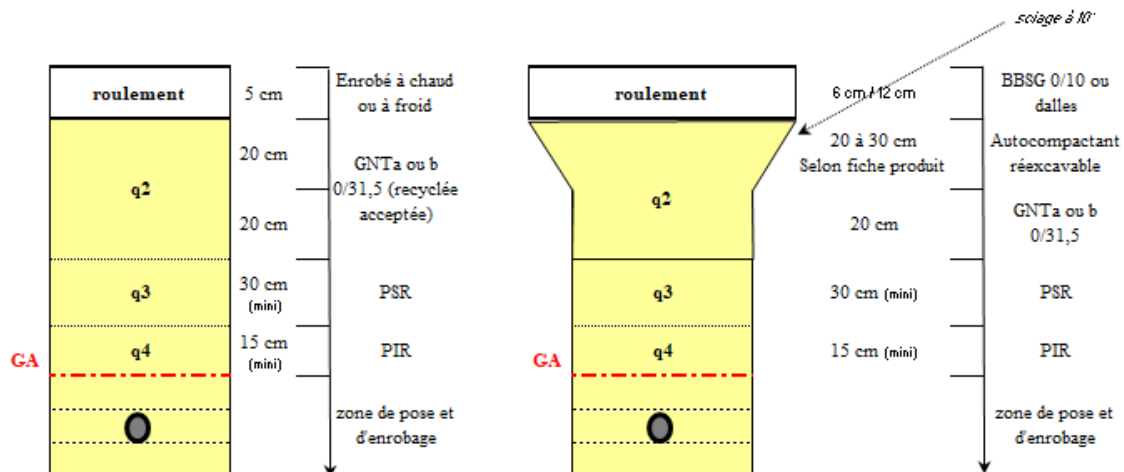
La couverture minimum des réseaux doit être au moins de 0,60m



Prescriptions Techniques	
refection provisoire	refection définitive

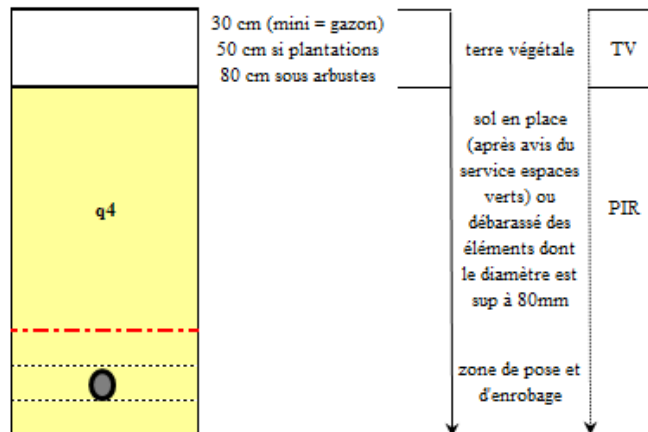
Chaussée rigide

La couverture minimum des réseaux doit être au moins de 0,80m



Prescriptions Techniques
refection définitive

Espaces verts



Sommaire

Edito et présentation de la charte

I. L'arbre à Amiens

- A. *L'histoire de l'arbre à Amiens*
- B. *Les sites naturels au cœur de la ville*
- C. *Le patrimoine arboré amiénois*
- D. *Un patrimoine plusieurs fois récompensé*
- E. *Les arbres dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU)*

II. La protection du patrimoine arboré

- A. *La protection lors des chantiers*
- B. *La protection contre les maladies*
- C. *La protection contre les ravageurs*
- D. *Réflexion sur l'évolution du patrimoine avec les changements climatiques*
- E. *Un bon entretien : assurance de qualité de vie pour l'arbre*

III. Le patrimoine arboré et ses services rendus en milieu urbain

- A. *L'arbre et son système racinaire contre la perméabilisation des sols*
- B. *L'action des arbres en matière de lutte contre les îlots de chaleur*
- C. *L'amélioration de la santé grâce aux milieux arborés*
- D. *L'arbre : première source de biodiversité en ville*
- E. *Quand arbre et autosuffisance alimentaire s'accorde.*

IV. La communication sur le patrimoine arboré

- A. *Sensibiliser le public sur son patrimoine*
- B. *Création d'animations autour de l'arbre*
- C. *L'ORE : un contrat sur le domaine privé*
- D. *Le pollen une composante de la sensibilisation*



Le sommaire de la Charte de l'Arbre de la Ville d'Amiens est rappelé ci-avant. L'édito ainsi que les vingt-deux (22) fiches techniques relatives à la Charte de l'arbre de la Ville d'Amiens sont joints au règlement et **les prescriptions sont réputées applicables**.

7.6 Annexe 5.2 : CAHIER DE RECOMMANDATIONS DES BONNES PRATIQUES A ADOPTER LORS DES CHANTIERS A PROXIMITE D'ARBRE ET A DESTINATION DES CHEFS DE CHANTIER

Acteurs liés	Service des Espaces Verts d'Amiens, Service de la voirie, Concessionnaire de réseaux, aménageurs de l'espace urbain, entreprises d'espaces verts, chefs de chantier
--------------	---

1. Objectifs

- Protéger l'entièreté des arbres lors de travaux de voirie à leur proximité en donnant des indications précises et simples à mettre en œuvre.
- Ne plus considérer l'arbre comme un mobilier urbain mais comme un être vivant sensible à son environnement.

2. Contexte

L'arbre est un organisme vivant qui assure ses fonctions vitales (respiration, transpiration, alimentation, développement, reproduction, photosynthèse, ...) dans un environnement qui par principe est stable.

En milieu urbain il en va tout autrement, son environnement est en perpétuel restructuration et facteur de stress (pollution, température élevée, imperméabilisation des sols, haute fréquentation, travaux de voirie, vibrations routières ...). Il a besoin d'espace vital tant aérien que souterrain pour vivre et se développer. Toutes ces perturbations font que les arbres en villes vivent beaucoup moins longtemps que leurs semblables dans la nature.

Or les arbres en milieu urbain apportent durablement des solutions aux problématiques urbaines actuelles comme la qualité de l'air, les canicules urbaines et la biodiversité en ville.

Des études récentes ont montré que les espaces verts permettaient d'infléchir la prévalence de nombreuses maladies ou symptômes et globalement d'améliorer le cadre de vie des urbains sur le moyen et long terme.

Au vu de l'importance que revêt l'arbre en ville nous nous devons de le considéré d'un commun accord comme un être vivant et non comme un mobilier urbain corvéable à merci. Nos actions sur l'arbre et son environnement impactent donc directement et durablement les bénéfices économiques et écologiques que la ville de demain se doit de préserver.



Coupe multiple de racine lors d'un décaissement important au pied d'un arbre, Boulevard Bapaume en 2005

1 an et demi après



Un an et demi après les travaux l'arbre présente les premiers signes de dépérissement comme son houppier transparent le démontre

3. Mesures à prendre

Préalablement à la réalisation de travaux, si les aménagements sont programmés à proximité d'un ou plusieurs arbres du domaine de l'espace public, les aménageurs devront se rapprocher du service des espaces verts de la ville d'Amiens afin de permettre une évaluation des dommages potentiels pour le patrimoine arboré de la ville.

Un état du patrimoine arboré impacté devra être réalisé selon le barème VIE (sanitaire, vigueur, diamètre de couronne, intérêt écologique et patrimoniale ...). Des mesures compensatoires ou des aménagements conservatoires pourront être envisagées afin d'optimiser les conséquences de l'aménagement.

Aussi, pour toutes interventions lors de la création de l'aménagement urbain et pendant la période avant réception par la ville, les aménageurs et leurs agents s'engagent à appliquer les mesures énoncées dans les chapitres qui suivent.

➤ Prescriptions générales

Lors de la mise en place du chantier, il est interdit de porter atteinte à l'intégrité des arbres et des surfaces végétalisées situés sur le domaine public.

En particulier, il est interdit de planter des clous, des broches ou des agrafes métalliques dans les arbres, de les utiliser comme support de lignes, de câbles ou de matériaux de construction, ainsi que pour amarrer ou haubaner des échafaudages, calicots, poser des plaques indicatrices de toute nature, des affiches et autres objets.



Les mutilations et suppressions d'arbres sur les voies publiques sont réprimées par les articles 322-1 et 322-2 du code pénal.

Lors de l'exécution de travaux sur le domaine public, les intervenants sont tenus de respecter ces spécifications pour la protection des arbres, les mutilations seront facturées au contrevenant suivant le barème VIE (Valeur Intégrale Evaluée de l'arbre) et BED (barème d'Evaluation des Dégâts causés à l'arbre).

Le Service Espaces Verts (SEV), sera consulté au préalable pour validation les mesures de protections proposées par l'entreprise. Ces mesures doivent être en conformité avec les préconisations de la Ville d'Amiens et Amiens Métropole présentées dans ce fascicule.

Avant le démarrage des travaux, dans l'emprise du chantier, l'ensemble des végétaux, arbres et arbustes, sera inventorié de manière contradictoire par l'entreprise et un représentant du SEV.

➤ Pour la protection du système racinaire lors de l'exécution de tranchées

Lors des chantiers d'aménagement urbain, il y a souvent excavation du sol, pour la création d'un fondement ou pour accéder aux réseaux souterrains. Or lors de ce processus il est facile de détériorer les racines et impacter l'ancrage au sol de l'arbre et perturber son alimentation en eau et nutriments.

Le rôle du système racinaire

Le système racinaire des arbres permet :

- **L'ancrage de l'arbre dans le sol,**
- **L'absorption de nutriment au niveau des racines dite 'fines' qui font moins d'un millimètre de diamètre.**
- **La symbiose racinaire avec des champignons du sol** qui démultiplie la capacité d'absorption des nutriments par les racines fines,
- **L'infiltration de l'eau in situ,**
- **La protection du sol contre l'érosion.**

Les dommages encourus

De nombreux facteurs peuvent impacter le système racinaire d'un arbre en limitant la qualité d'absorption au niveau de ses racines fines comme :

- La compaction du sol en pied d'arbre,
- La pollution du sol,
- La destruction de toute ou partie du système racinaire lors de travaux d'excavation.

Dimensions des zones de protection des racines

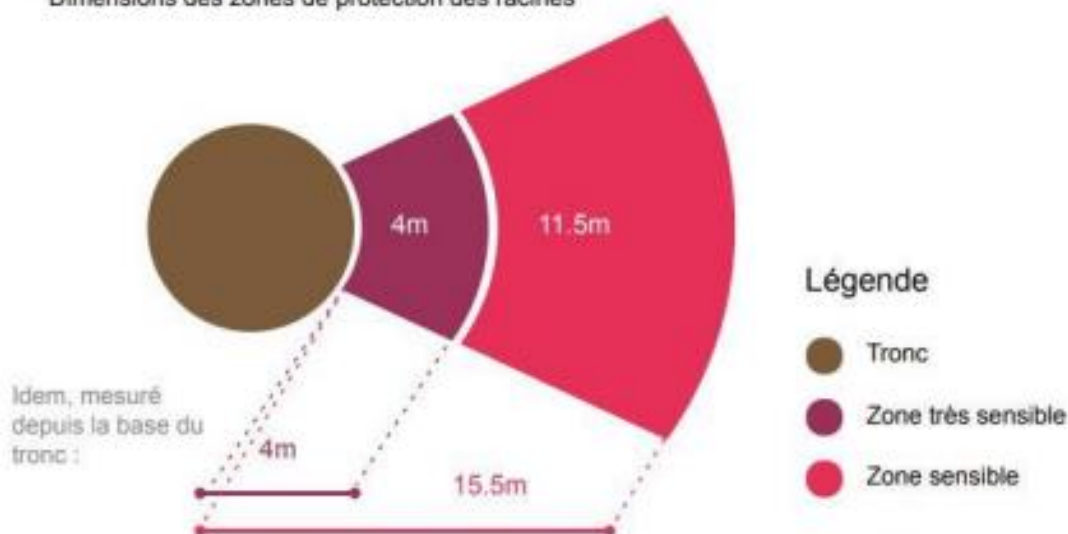


Figure 1 Exemple de prescription selon VIE pour un peuplier d'Italie de 271 cm de circonférence (valeur estimée 9700€)

Des zones de protections autour des arbres devront être délimitées afin de minimiser les dommages aux arbres.

- **La Zone Racinaire Très Sensible (ZRTS) :**

Un rayon de 1.5m autour du tronc pour les sujets dont la circonférence du tronc est de moins de 30 cm.

Un rayon de 2m ou plus selon l'espèce pour les sujets dont la circonférence du tronc est supérieur à 30cm (Cf. Figure 1)

- **La Zone Racinaire Sensible (ZRS) :** Un rayon équivalent à la couronne + 2m, et ne pouvant pas être en dessous de 3m de rayon (préservation des jeunes plants ou des ports fastigiés).

La distance minimale pour l'ouverture d'une tranchée est de 6 fois le diamètre du tronc. Exemple : diamètre 30 cm, distance de terrassement $30 \times 6 = 180$ cm.

Il est donc strictement interdit de créer des tranchées dans la ZRTS et il est fortement déconseillé d'en créer dans la ZRS. Dans le cas d'impossibilité de tenir cette règle, le SEV en sera averti avant le commencement des travaux et donnera les prescriptions à tenir pour la suite du chantier. **La coupe de racine dont le diamètre est de plus de 7cm est interdite.**

Si une racine est coupée il est alors obligatoire de parer la racine, c'est à dire d'effectuer une coupe franche (perpendiculairement à l'axe de la racine) à l'aide d'un outil préalablement désinfecté.

Le remblaiement ne pourra intervenir qu'après le parement des plaies.

En milieu urbain, les racines sont souvent traçantes, elles ne vont pas particulièrement en profondeur, il faut donc éviter de décaisser sur plus de 10cm dans le périmètre de protection (ZRS), au risque de retirer une grande partie de ses racines fines essentielles aux fonctions nutritives de l'arbre.

Les tranchées ne doivent pas être trop longtemps laissées à l'air libre, auxquels cas les racines mises au contact de l'air et du soleil peuvent se dessécher, ou au contraire, geler lors des hivers rigoureux.

Si l'intervention dure plus d'une journée, il faut protéger les racines au moyen d'un feutre géotextile empêchant la déshydratation et le gel. Si le chantier dure très longtemps, il faut obligatoirement créer une solution isolante en accords avec le service des espaces verts.

En aucun cas, une tranchée ne pourra empiéter dans la fosse de plantation des jeunes arbres.

Enfin, le remblaiement de la tranchée doit obligatoirement se faire avec une terre végétale ou un composte de première qualité selon les prescriptions du Service Espaces Verts.

Pour faciliter la création de tranchées sans endommager les racines on peut mettre en place différentes techniques :

- Les fouilles manuelles, plus précises et plus délicates que le travail d'un engin, elles permettent de sélectionner les racines au cas par cas et limites les écorchures.
- Les fonçages : cela désigne une construction sans tranchée qui n'implique pas de déblayer la partie du sol située au-dessus. Seulement deux puits sont réalisés, il n'y a donc pas de décaissement sur la totalité du trajet du réseau concerné dans le chantier
- Les forages dirigés, comme les fonçages, il n'y a pas de décaissement ni même de puits. Dans ce cas on crée une trouée courbe.
- Les camions aspirateurs servent à la création d'une excavation, mais cette technique est moins traumatisante pour le système racinaire. La terre est aspirée en laissant les racines en place. C'est une méthode plus onéreuse mais plus rapide avec un puits d'extraction plus réduit.

Pour toute tranchée réalisée dans une zone de moins de 1.50 m du pied des arbres, l'ouverture se fera **manuellement** ou par aspiration mécanique de manière à limiter au maximum la dégradation du système racinaire.

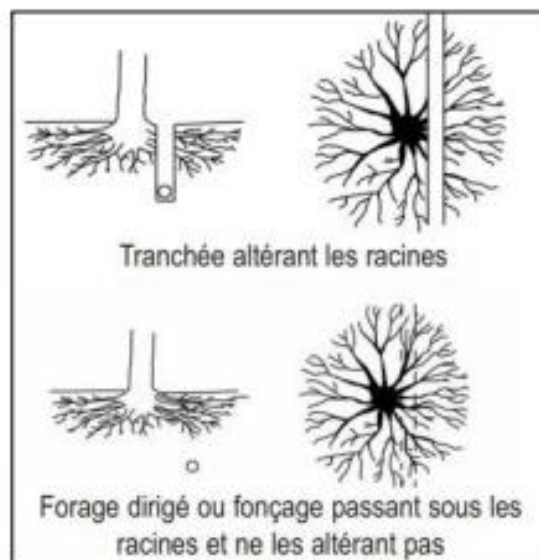


Figure 2 : Impact sur le système racinaire entre une tranchée et un forage dirigé ou un fonçage

➤ Pour limiter les dangers de la compaction

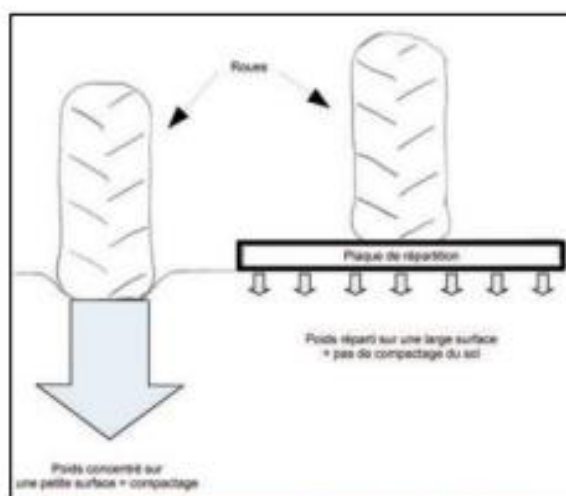


Figure 3 : Système de répartition de charge pour le déplacement de véhicule lourd

Le sol peut être compacté sous l'effet de l'entreposage du matériel ou le passage de véhicules lourds. Un sol est tassé sera moins aéré, ce qui aura pour conséquence d'altérer le processus de respiration des racines nécessaire à la survie de l'arbre.

Un sol compact est moins propice au développement racinaire, notamment des racines fines.

Sur la ZRTS sera strictement interdit tout passage de véhicule lourd et entreposage de matériel ou de remblaiement (tas de sable, de gravats, ...).



Sur la ZRS, seront mises en place les mêmes interdictions mais s'il y a impossibilité de respecter ces mesures, en accord avec le service des espaces verts, un aménagement spécifique avec une couche de 20 cm de graviers (15/20) et des plaques de fer pour répartir le poids devra être mis en place.

➤ Pour la protection du système racinaire lors de l'exécution des terrassements

Les décaissements de plus de 10 cm sous la surface du houppier de l'arbre sont proscrits.

Les racines assurant l'ancrage et l'alimentation de l'arbre sont situées dans les cinquante premiers centimètres, leur suppression est préjudiciable à la vie de l'arbre et à sa stabilité.

Les remblaiements aux pieds des arbres sont déconseillés. L'enterrement du collet **est interdit**, il modifie la structure racinaire et peut entraîner la mort par asphyxie.

Si cette opération est inévitable, une couche drainante sera mise en place en fond de forme avec du gravier (40/60), recouverte d'un film géotextile, avant apport d'un substrat riche en matières organiques pour favoriser la reconstitution d'un nouveau système racinaire.

➤ Pour éviter la contamination du sol par une pollution

Lors des chantiers, plusieurs produits peuvent être stockés et/ou utilisés (hydrocarbure, acide, ciment, sel de déneigement), mais aussi des matériaux comme de la terre, du sable ou des gravats.

Il y a un risque potentiel de contamination du sol par ces produits ou matériaux. Or l'arbre étant un être vivant, il est très sensible aux modifications apportées à la composition physico-chimique du sol et une pollution peut avoir pour conséquence la mort des racines.

Il est donc à proscrire tout stockage ou déversement de produit chimique ou entreposage de matériaux sous la couronne du sujet.

L'utilisation de produits chimiques inhérents au chantier, comme pour le nettoyage des revêtements, devra être compatible avec la préservation des végétaux d'ornement et répondre aux normes environnementales en vigueur.

➤ En protégeant le tronc et le collet de l'arbre

Lors de travaux il est important de protéger les troncs. De par leur imposant diamètre, on pense à tort, qu'une simple écorchure ne leur est pas préjudiciable, or, c'est dans les premiers centimètres du tronc que la sève circule.

Une incision de quelques centimètres met à nu les vaisseaux conduisant la sève, l'arbre se trouve alors en proie à des infections bactériennes ou fongiques. Il est donc nécessaire de protéger le tronc, en partant du collet (limite entre le tronc et les racines, à la surface du sol) jusqu'au premières branches (les charpentières).

Le collet est très sensible chez les arbres, il ne faut jamais l'enterrer trop profondément, certaines essences telles que le noyer, le chêne, le hêtre. Ils sont de même excessivement sensibles au remblaiement.

Afin de protéger les arbres d'une éventuelle dégradation il faut définir un périmètre de protection.

En toute circonstance et pendant la durée du chantier, les arbres devront être protégés du choc des outils ou des engins mécaniques.

Pour les chantiers de longue durée, il conviendra de protéger le tronc des arbres par la mise en place d'un corset en planches monté jusqu'à 2 mètres de haut minimum. Cette enceinte de 2 à 4 m² devra être maintenue en bon état de propreté par l'intervenant ou le bénéficiaire.

La protection avec une ceinture de tuyau souple est insuffisante, car elle protège le tronc, mais pas le collet et le système racinaire. Elle peut, malgré tout, convenir pour les chantiers de courte durée (< à 1 semaine) et de faible amplitude.

Les protections sont à adapter en fonction des dimensions de l'arbre et des contraintes du site. L'objectif est d'éviter tout frottement avec une quelconque partie de la plante.

En l'absence de protection ou en cas de protection insuffisante, l'occupant sera tenu pour responsable des dommages causés aux plantations conformément au barème d'indemnisation BED adopté par la ville d'Amiens.

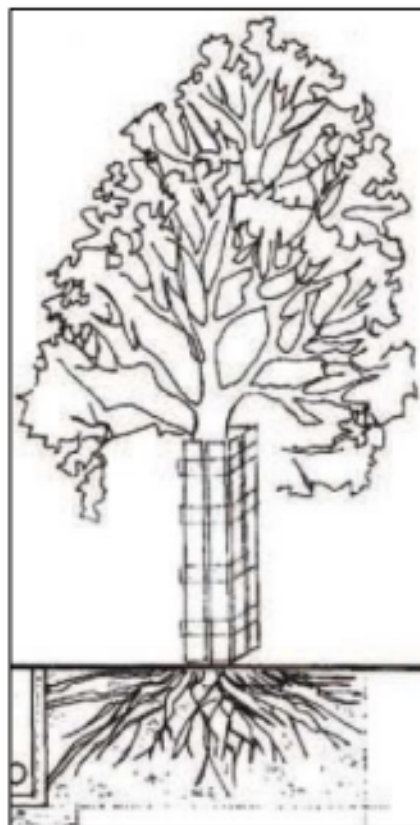


Figure 4 : Protection du tronc et collet pour un chantier de proximité

➤ En protégeant le houppier de l'arbre

Le houppier par définition est l'ensemble des ramifications (branches, rameaux et feuillage) d'un arbre porté par le tronc. Lors de travaux pouvant l'impacter il doit être soumis à des mesures de protection.

Les branches doivent être préservées, si l'une d'entre elles doit être coupée, cela sera sous contrôle d'un agent du service des espaces verts. En plus d'ôter une partie de son pouvoir photosynthétique, la suppression d'une branche maîtresse déséquilibre l'arbre et peut entraîner des risques de basculement.

Le houppier porte le feuillage, principal siège de la photosynthèse, processus au cours duquel la plante transforme l'eau et le gaz carbonique (CO₂) en sucre et en oxygène sous l'action de la lumière. Il est donc important pour préserver la santé de l'arbre de faire en sorte que ce processus perdure, or la poussière dégagée par le chantier peut occulter la lumière et donc empêcher la photosynthèse de se dérouler normalement. Il sera donc nécessaire de programmer un nettoyage par l'eau des parties empoussiérées, et de façon accrue en période de végétation.

Ce nettoyage peut seulement se faire de manière unique en fin d'un court chantier, mais sur un chantier de plus longue durée, il devra se faire une fois par mois, et peut être ramené à une fois toutes les deux semaines en période de végétation. Cette arrosage doit se faire le matin ou le soir, et jamais en pleine exposition au soleil.



Figure 5 : Panneau type proposé par le service Espaces verts

➤ En protégeant l'arbre des atteintes phytosanitaires

Sur le territoire de la métropole on peut observer plusieurs maladies sur nos arbres (chalarose du frêne, graphiose de l'orme, phytophthora de l'aulne, chancre bactérien du marronnier).

Ces maladies pénètrent, le plus souvent, via l'intermédiaire d'une blessure de l'arbre. Ensuite, elles utilisent le système vasculaire de l'arbre (les canaux conducteurs de sève) pour se propager dans le sujet.

Il n'existe pas de traitement face à ces maladies, une fois que les premiers symptômes apparaissent, il n'y a plus de moyen d'action pour guérir l'arbre. Il faut donc mener une lutte préventive (mesures prophylactiques) pour éviter la prolifération de ces maladies.

Lors des chantiers, il est inenvisageable que des blessures et coups adviennent sur les arbres. Ces blessures et coups peuvent servir de porte d'entrée aux maladies.

La contamination peut se faire aussi avec un matériel infecté, il faut donc désinfecter le matériel servant à la coupe ou au décaissement entre chaque chantier. Pour chaque coupe, elle doit être faite de façon perpendiculaire à l'axe (racine ou branche) afin d'avoir le minimum de surface en contact avec l'extérieur.

Ne pas utiliser le tronc comme support, pour l'affichage (clous, agrafes..), le haubanage ou tout autre usage non conventionnel.

7.7 Annexe 5.3 : VALEUR INTEGRALE EVALUEE DE L'ARBRE



Barème *de* l'arbre

Un outil pour
connaître la **valeur** des

ARBRES

& évaluer les **dégâts**.

VIE : Valeur Intégrale Évaluée de
l'arbre



Valeur
Intégrale
Évaluée
de l'arbre

Co-auteurs :



Plante & Cité
Ingénierie de la nature **en ville**

Co-financeurs :



Sommaire

1	Introduction	3
1.1	CONTEXTE ET ENJEUX	3
1.2	REALISATION	3
1.3	OBJECTIFS DE LA DEMARCHE	4
1.4	L'ENJEU DE RECONNAISSANCE	4
2	Caractéristiques du barème VIE	5
2.1	PRINCIPES DIRECTEURS	5
2.2	FONCTIONS ET PERIMETRES D'UTILISATION	6
2.3	DOCUMENTS ET SERVICES	7
2.4	SOURCES	8
3	Méthode de calcul	12
3.1	FORMULES, INDICES, ET PONDERATIONS	12
3.1.1	Conditions d'application	12
3.1.2	Formules de calcul	12
3.1.3	Discussion sur le choix et la pondération des indices	13
3.2	VALEUR MINIMALE D'UN ARBRE	13
3.3	LE TAXON : INDICE ESPECE IE	13
3.3.1	Identification botanique	13
3.3.2	Prix du taxon en pépinière	14
3.3.3	Part du prix de vente – IP	14
	Tableau 2 : Exemples de modulation du prix de vente à partir des dimensions du tronc	14
3.3.4	Capacité de séquestration carbone – ICb	15
3.3.5	Potentiel allergisant du pollen – IPol	16
3.3.6	Capacité d'émission de COV – ICOV	17
3.3.7	Statut du taxon – ITax	18
3.4	LES DIMENSIONS DE L'ARBRE : INDICE TRONC ET HOUPPIER – ITH	19
3.4.1	Circonférence du tronc – IT	19
3.4.2	Volume du houppier – IH	21
3.5	LA RELATION AU PAYSAGE, AU SITE ET AU TERRITOIRE : INDICE PAYSAGE – IS	23
3.5.1	Place de l'arbre dans le paysage – IPay	23
	Tableau 12 : Valeurs de IPay. Source : Copalme, 2017	24
3.5.2	Protections et labels liés au site – IPL	24
	Tableau 13 : Valeurs de IPL. Source : Copalme, 2017	25
3.5.3	Caractéristiques de la commune – ICom	25
3.5.4	L'entretien de l'arbre – IEnt	29
	Tableau 22 : Grille d'appréciation des conditions liées au sol	31
3.5.5	Les agréments / désagréments générés par l'arbre – IA/D	31
	Tableau 24 : Grille d'appréciation des désagréments générés par l'arbre	33
3.5.6	Les qualités écologiques de l'arbre – IEco	33
	TABLEAU 25 : GRILLE D'APPRECIATION DES DESAGREMENTS GENERES PAR L'ARBRE	33
3.6	LES ETATS DE L'ARBRE : INDICE ETATS – IET	33
	Tableau 26 : Valeurs de IET. Source : Copalme, 2018	34
3.6.1	Appréciation de l'état de tenue mécanique – ETmeca	34
	Tableau 27 : Grille d'appréciation de la dangerosité de l'arbre – état de tenue mécanique, ETmeca	34
5	Pistes de travail pour le développement du barème	37
5.1	ACTUALISATION DU BAREME	37
5.2	DE L'INDIVIDU AU GROUPE	37
5.3	LE TRAITEMENT PAR LOTS DES DONNEES	37
5.4	LA VALEUR D'AVENIR DES JEUNES PLANTATIONS	38
5.5	UN BAREME INTERNATIONAL ?	38
	Table des illustrations	39
	Bibliographie	41

Le sommaire de la Charte de la Valeur Intégrale Evaluée (VIE) de l'arbre est rappelé ci-avant. La VIE est joint au règlement et **les prescriptions sont réputées applicables**.

Le sommaire du Barème d'Evaluation des Dégâts (BED) causés à l'arbre est rappelé ci-avant. Le BED est joint au règlement et **les prescriptions sont réputées applicables**.

7.8 Annexe 5.4 : BAREME D’EVALUATION DES DEGATS CAUSES A L’ARBRE



Barème de l'arbre

Un outil pour
connaître la valeur des

ARBRES

& évaluer les dégâts.

BED : Barème d'Évaluation des Dégâts
causés à l'arbre



Barème
d'Évaluation
des Dégâts
causés à l'arbre

Co-auteurs :



Plante&Cité
Ingénierie de la nature en ville

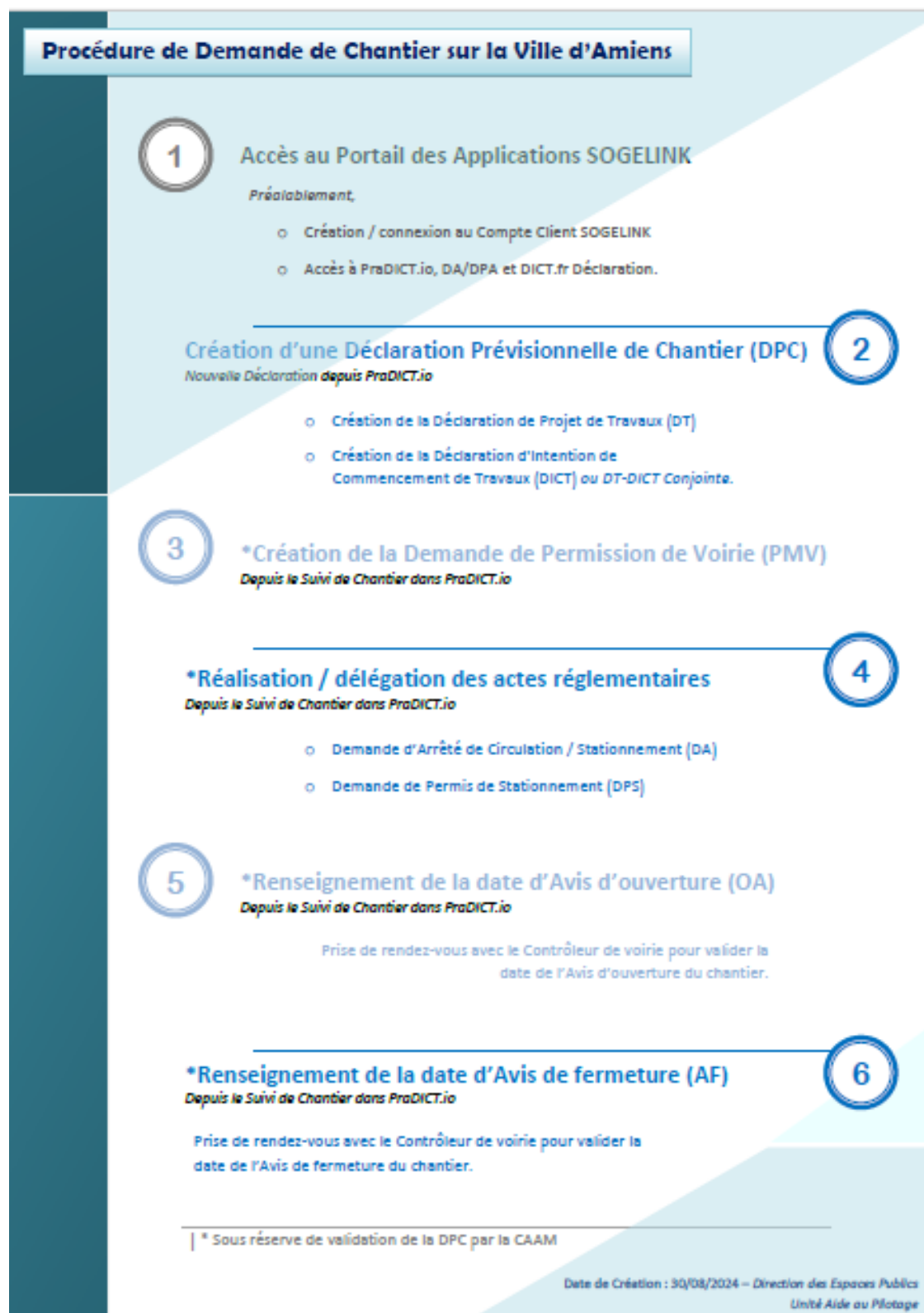
Co-financeurs :



Sommaire

1. Introduction	3
1.1 REALISATION	3
1.2 PRINCIPES ET LIMITES DE BED	3
1.3 DOCUMENTS ET SERVICES	4
1.4 USAGES DE BED	4
1.5 DU DOMMAGE AU DEDOMMAGEMENT	5
1.6 CAS DE DOMMAGES CAUSANT LA PERTE DE L'ARBRE ENTIER.....	5
2. Mise en œuvre.....	6
2.1 UNE PROCEDURE EN DEUX TEMPS.....	6
2.2 ZONAGE DE L'ARBRE POUR LA LOCALISATION DES DEGATS.....	6
3. Évaluation des dégâts à l'arbre entier.....	7
3.1 PRINCIPES.....	7
3.2 GRILLE D'ÉVALUATION.....	8
3.3 ÉVALUATION DU DOMMAGE.....	9
4. Évaluation des dégâts au houppier	9
4.1 PRINCIPES.....	9
4.1.1 Types de dégâts.....	9
4.1.2 Conduite de l'arbre, zonages, et évaluation des dégâts.....	10
4.2 CAS PARTICULIERS	20
4.2.1 Tailles excessives ou sévères, justifiées ou non	20
4.2.2 Incrustations.....	22
4.2.3 Risque de strangulation par la pose d'un câble ou assimilé.....	22
4.3 GRILLE D'ÉVALUATION.....	22
4.4 ÉVALUATION DU DOMMAGE.....	23
5. Évaluation des dégâts au tronc.....	21
51.1 PRINCIPES.....	21
51.2 PRÉCISIONS ET CAS PARTICULIERS	25
51.2.1 Cas des cépées.....	25
51.2.2 Plaies, écorçages, brûlures, écrasements.....	25
51.2.3 Incrustations.....	25
51.2.4 Risque de strangulation	25
51.3 GRILLE D'ÉVALUATION.....	26
51.4 ÉVALUATION DU DOMMAGE.....	27
51.4.1 L'indice Blessure au tronc pour les écorçages, brûlures, écrasements	27
51.4.2 De la valeur d'indice au montant du dommage.....	28
51.4.3 Dédommagement pour Incrustations	29
51.4.4 Dédommagement potentiel pour risque de strangulation.....	29
6. Évaluation des dégâts aux racines	29
52.1 PRINCIPES.....	29
52.1.1 Types de dégâts.....	29
52.1.2 Zones de protection racinaire.....	30
34	
52.1.3 Identification des zones altérées.....	34
52.2 GRILLE D'ÉVALUATION.....	35
52.3 ÉVALUATION DU DOMMAGE	38
Glossaire	20

7.9 Annexe 6 : PROCÉDURE DE DEMANDE DE CHANTIER





7.10 Annexe 7 : RÉFÉRENTIEL TOPOGRAPHIQUE POUR LES RÉCOLEMENTS, FORMAT DE DONNÉES SIG

Table des matières

A - RÈGLES GÉNÉRALES : PLANS TOPOGRAPHIQUES ET DE RÉCOLEMENT

- A.1- Sécurité et signalisation
- A.2- Méthodes et préconisations de réalisation des missions
- A.3- Polygonations
 - 3.1 - Points de référence (planimétrie et altimétrie)
 - 3.2 - Cheminements polygonaux
 - 3.3 - Matricules des points de référence
 - 3.4 - Matérialisation, éléments de repérage
- A.4- Techniques de levés
- A.5- Techniques de représentation graphique
 - 5.1 - Planimétrie
 - 5.2 - Altimétrie

B - RÈGLES PARTICULIÈRES POUR LES PLANS DE RÉCOLEMENT

- B.1- Plan de synthèse de réseaux existants
 - 1.1 - Définitions des prestations
 - 1.2 - Restitution des documents
- B.2- Plans de récolement des réseaux souterrains
- B.3- Plans de récolement de surface
- B.4- Informations complémentaires pour les 3 types de plans de récolement
- B.5- Prestations d'ensemble : élaboration conjointe des plans de récolement de type « synthèse », « réseaux souterrains » et de « surface »

A. RÈGLES GÉNÉRALES : PLANS TOPOGRAPHIQUES ET DE RÉCOLEMENT

A.1.Sécurité et signalisation

Pour les interventions sur les voies publiques le titulaire devra :
Assurer la signalisation par ses propres soins ;

- Prendre toutes dispositions nécessaires pour assurer la sécurité du personnel et des usagers.
- Pour les levés de réseaux, les investigations complémentaires et les levés d'intérieurs, le prestataire demandera au préalable les autorisations nécessaires. Il coordonnera son intervention avec le service gestionnaire de la voirie ou du patrimoine concerné.

A.2.Méthodes et préconisations de réalisation des missions

Pour chaque mission, le prestataire doit se rapprocher de l'Entité Topographie & Foncier, du Service Eau et Assainissement et de la Direction des Espaces Publics pour notamment les échanges de données, le besoin de création de nouvelles couches d'informations, ...

Si au cours des travaux, de nouveaux calques ou objets doivent être créés, le prestataire se devra en avvertir la Ville afin de compléter les différents documents de référence. Il conviendra de préciser le nom, le bloc, l'origine, la nature et le principe d'orientation des nouveaux objets.

La qualité attendue du travail restitué se situe strictement au niveau de l'échelle 1/200^{ème} (sauf plans d'architecture).

Le prestataire devra respecter de manière générale, les prescriptions définies par l'arrêté du 16 septembre 2003 portant sur les classes de précisions applicables aux catégories de travaux topographiques réalisés par l'État, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ou exécutés pour leur compte. Et de manière particulière, selon les préconisations du MOA :

- Les objets seront levés à partir des stations du canevas polygonal ayant une classe de précision de 1.5 cm en planimétrie et de 1 cm en altimétrie ;
- Points durs remarquables (affleurants de réseaux : angles de plaques, de regards, de grilles, ...) & fils d'eau (bordures, bordurettes, caniveaux, quai bus, ...) : 2.5 cm en planimétrie et 1.5 cm en altimétrie ;
- Points durs non remarquables (points de bâti, murs & clôtures, lignes de toute sorte, marquage



au sol...) : 3.5 cm en planimétrie et 1.5 cm en altimétrie.

- Points de classe intermédiaire (mobilier urbain, signalisation horizontale et verticale, ...) : 3.5 cm en planimétrie et 1.5 cm en altimétrie
- Points de représentation graphique (végétation, relief, ...) : 5 cm en planimétrie et 3 cm en altimétrie.

Toutes les prestations topographiques, de géodétection et d'investigation complémentaires réalisées devront être rattachées en planimétrie au système de coordonnées CC50 et en altimétrie au système NGF IGN 69.

A.3. Polygonations

Elles devront être effectuées dans les règles de l'art pour une précision optimale.

3.1. Points de référence :

La Ville dispose d'un réseau de stations déterminées en planimétrie et altimétrie.

Pour le rattachement, il convient d'utiliser le réseau IGN, complété de ce réseau, s'il existe à proximité du chantier.

Sinon, le géomètre déterminera des points de référence à proximité ou de préférence dans l'emprise de son chantier (précision 1.5 cm en planimétrie et 1 cm en altimétrie). Ces points créés seront rattachés en nivellement.

3.2. Cheminements polygonaux :

Les cheminements polygonaux seront créés en fonction des nécessités de compléter le canevas existant pour des opérations de lever, d'implantation ou de géodétection. Leur mise en place dépendra des nécessités du chantier, de l'encombrement du site, de l'éloignement des zones d'intervention par rapport au canevas existant.

En règle générale, les cheminements polygonaux devront avoir des côtés sensiblement égaux.

Les polygones seront constituées selon les règles de l'art de la profession en cheminement tendu avec fermeture sur deux points avec référence sur au moins un point connu en X, Y aux deux extrémités.

Exceptionnellement, le cheminement en antenne ou le cheminement en boucle pourra être accepté, si aucune autre solution technique ne peut être appliquée. Dans ce cas, toutes les précautions devront être prises par le titulaire pour éviter les erreurs liées à ces types de cheminement.

Dans le cas d'un cheminement polygonal lancé (stations en antenne), le titulaire devra produire les coordonnées des points doubles relevés sur le terrain (au minimum deux points doubles par antenne).

3.3. Matricules des points de référence :

Tous les points nouveaux de référence devront être spécifiquement identifiés, et transmis (fichier .txt avec les coordonnées X, Y, Z) à la Ville qui leur affecteront un matricule et les intégreront dans sa base de données.

3.4. Matérialisation, éléments de repérage :

Les stations de polygonale de précision et les points de référence seront matérialisés de façon durable par les repères normalisés.

A.4. Techniques de levés

La date de révision des appareils topographiques sera demandée au début des travaux. L'emprise du levé s'arrête à la limite du domaine public dans les zones de bâti dense.

La façade du domaine privé doit être saisie et dessinée, mais sans pénétration dans les propriétés privées sauf pour les demandes concernant les plans d'alignements.

L'emprise en largeur de chaque relevé s'entend de façade à façade, ou en l'absence de bâtiment jusqu'à la limite supposée du domaine public.

Les levés de corps de rues se limiteront, en règle générale, à l'alignement matérialisé (façades des constructions, murs, clôtures,...). Les contigüités et les fuyantes des bâtiments seront orientées et construites sur une profondeur de 3m. Les amorces des voies transversales aux voies levées seront à relever au moins sur une longueur de 5 mètres, sauf spécifications contraires.

Des profils en travers complets et rigoureusement perpendiculaires à l'axe de la voie devront être établis tous les 20 mètres maximum, et devront être resserrées notamment en cas de forte dénivellation, ou pour mieux décrire les courbes de la voie.



En terrain naturel, les lignes de rupture de pente seront à relever, et si aucune spécification n'est précisée, un quadrillage des points altimétriques de 20 mètres par 20 mètres sera effectué.

La densité et la disposition des points altimétriques devront permettre la génération d'un modèle numérique de terrain suffisamment fin pour apprécier l'écoulement de l'eau sur les voies concernées, vérifier les pentes des voiries et trottoirs, connaître les altitudes de tous les ouvrages (avaloirs, tampons,...) et points bas (seuils, soupiraux,...) qui pourraient constituer des contraintes pour les projets ultérieurs.

En cas de raccordement sur des levés existants, le prestataire raccordera son lever sur les extrémités des documents fournis par l'Entité Topographie et Foncier. La cohérence altimétrique et planimétrique entre ces deux types de plans est exigée.

Dans les zones non bâties, l'emprise du levé correspondra à la limite fournie par le MOA.

A.5. Techniques de représentation graphique

La représentation graphique des plans topographiques est la propriété du MOA.

Le géomètre a l'obligation de respecter la structuration (définition des calques – noms, couleurs, styles de lignes, épaisseurs,..., nom des blocs, types d'objets ponctuels et linéaires, style et taille des textes,...) des données de la Ville. Il devra utiliser strictement les objets de cette liste et ne pas en créer de nouveaux à son initiative. S'il estime qu'il manque des objets dans la liste, le géomètre devra impérativement prendre contact avec la Ville afin qu'une solution soit apportée.

Le géomètre sera destinataire par la Ville et à chaque mise-à-jour des fichiers suivant :

- le « gabarit » (fichier DWT sous AutoCad) en vigueur au sein de la Ville pour la structuration des données topographiques (contenant tous les calques, objets ponctuels et linéaires) ;
- la table de codification (fichier COD sous Covadis) utilisée par l'Entité Topographie & Foncier lors des levés ;
- les fichiers « BPT » de définition des blocs points topographiques ;
- le fichier « acad.lin » / « acadiso.lin » employés pour définir les types de lignes ;
- les fichiers « DMU » employés pour définir certaines lignes complexes associées à des hachures (murs,...) ;
- si nécessaire le Thème client « Amiens » paramétré pour le logiciel Land2Map sur tablette et utilisé par l'Entité Topographie & Foncier lors des levés.

Ces données numériques restent toutefois la propriété exclusive de la Ville.

Les plans topographiques au 1/200^{ème} sous format numérique (DWG) devront faire apparaître au minimum tous les détails décrits dans les paragraphes suivants :

- Concernant les objets ponctuels : il conviendra de respecter les dimensions réelles des objets (soit lors du levé pour les objets pris sur 2 ou 3 points, soit en renseignant les paramètres s'il y a lieu), le positionnement de leur(s) point(s) de levé et/ou point d'insertion dans la base graphique ainsi que leur orientation. Les objets seront définis en 2D.
- Concernant les objets linéaires : il conviendra de ne livrer que des « polygones ». Les courbes ne seront pas lissées : chaque ligne courbe sera définie soit par un ou des arcs de cercles, soit par une polygone brisée contenant un nombre de points suffisamment dense. Les polygones seront définies en 2D uniquement à partir de points relevés sur le terrain (hormis les éventuelles lignes issues de points inaccessibles (ligne électrique aérienne,...) ou de constructions ou à incidences foncières (limites foncières, axes de murs, limites apparentes de propriétés,...), et jamais en mode « spline ». Ainsi il doit être possible de les projeter en 3D par la suite si nécessaire.
- Concernant les objets surfaciques : ils doivent être générés à partir de polygones fermés, sauf lorsqu'il s'agit d'amorces en limite de domaine public (façades de bâti, cultures le long de routes, ...). Ils seront définis en 2D.
- Concernant les textes (toponymie) : hormis matricules et altitudes des points topographiques (cf ci-après), tous les textes seront des « textes simples », définis en 2D.



- Concernant l'altitude des points : d'une façon générale, tout point levé doit posséder une altitude non nulle.

Par conséquent :

- tous les points de détail (mobilier urbain, arbres, ..., points cotés tels que les points semés et points d'axe de carrefour) sont des points connus en X, Y et Z ;
- les lignes levées comportent uniquement des points (X,Y,Z).

Les points doivent être définis sous forme de « blocs points topographiques » (représentation graphique + un attribut texte pour le matricule + un attribut texte pour l'altitude), insérés en 3D.

5.1. Planimétrie

Canevas

Les sommets de polygonale, la liste des stations, le type de matérialisation et leurs coordonnées devront faire l'objet d'un document à part.

Pour les plans topographiques, les éléments à relever et faire figurer (cf. nomenclature complète de la Ville) sont notamment :

Le bâti

- seuils, soupiraux : les entrées de bâtiment, les portes et entrées de garages, soupiraux, sont à relever par deux points.
- bâti léger, dur : polygones fermées représentées par un trait continu si le bâtiment est levé en entier sinon il convient d'amorcer le bâtiment sur une largeur de 3 m. Tout bâtiment visible doit être relevé, y compris décrochements.... Il convient de lever la séparation des bâtiments.
- escaliers, dalles
- surplombs
- passages cochers, tunnels
- ponts / passerelles
- ...

Les clôtures

- seuils (portails / portillons)
- poteaux, pilastres
- clôtures légères / dures / barbelées
- murs, murs bahuts...
- rondins, gabions
- ...

La voirie

- bordures, bordurettes
- caniveaux
- îlots
- dos de bordure
- changements de revêtement
- ...

Les espaces verts

- arbres & arbustes
- haies
- pelouses, massifs, cultures, zones boisées, ...
- ...

Le relief

- haut / crêtes et pieds de talus
- ...

L'hydrographie

- rives naturelles / artificielles, ...
- pontons
- ...

Les réseaux secs / humides (eau potable, pluviale, assainissement, électricité, éclairage, gaz, télécom, ...),
uniquement les affleurants :

- coffrets
- plaques, chambres de tirages
- regards
- bouches à clé
- compteurs (en limite du domaine public)
- grilles, gargouilles, buses, ...
- avaloirs
- pylônes, poteaux, candélabres, ...
- transformateurs, ...
- ...

La signalisation verticale et horizontale

- feux, ...
- panneaux de police, directionnels, ...
- marquage des voies, stationnement, pistes cyclables, bus,
- ...

Le mobilier urbain

- potelets, bornes, ...
- mobilier bus & vélo, ...
- hygiène et propreté, ...
- garde-corps, glissières, ...
- aires de jeux, sportives, ...
- bancs, jardinières, ...
- ...

Les voies ferrées

- les rails
- la limite des quais dans les gares
- les barrières de passages à niveau et la signalisation
- la limite des quais dans les gares

Les ouvrages d'art

Des levés topographiques complémentaires d'ouvrages d'art peuvent être demandés pour certains ouvrages particuliers. L'environnement de ces derniers devra être levé selon la même précision que pour les relevés de corps de rues.

Dans le cas de passages inférieurs ou supérieurs, les deux voies de circulation devront être levées.

Devront également être levés, le gabarit des ouvrages ainsi que le nivellement de la sous-face du tablier de l'ouvrage considéré.

Les levés devront permettre la réalisation de plans topographiques identiques aux levés de corps de rues, y compris réalisation de profils en long et coupes en travers si nécessaires.

Toponymie et désignation des bâtiments :

- dénomination des équipements (stade, piscine, square, parking, etc.)
- dénomination des bâtiments publics (mairie, préfecture, école, poste, gare, église, etc.) ou privés particuliers (hôtel, garage, commerce, etc.)
- nom des rues
- numéros de voirie : toujours saisis parallèles au bâti ou à la voie ou au mur de propriété, et orientés vers l'axe de voie.

5.2. Altimétrie

Le nivellement sera réalisé dans les conditions suivantes :

L'ensemble des relevés est réalisé en X, Y et Z. Les cotes altimétriques seront orientées sur le plan afin de le rendre lisible (éviter les chevauchements, ...).

Notamment :

- Les seuils, soupiraux et marches seront nivelés aux « nez de marche » sur la première et la dernière marche et sur le trottoir
- l'axe de la chaussée sera nivelé
- toutes les ruptures de pentes, sommets et points bas devront être positionnés et nivelés et un profil devra être levé à cet endroit.

B. RÈGLES PARTICULIÈRES POUR LES PLANS DE RÉCOLEMENT

Sous le terme récolement on distingue :

- les plans de synthèse des réseaux existants (délégataires, concessionnaires, propriétaires ...),
- les plans de récolement de réseaux (sous-sol et aérien),
- les plans de récolement de surface.

Pour le premier cas, ils émaneront de digitalisation ou numérisation du document réseau en calant son plan sur les éléments topographiques connus.

Pour les deux derniers cas, ils émaneront obligatoirement d'un relevé topographique d'une précision qui correspond à l'échelle du 1/200^{ème} et conformément aux modalités définies dans les « règles générales ».

Ces plans de récolements seront systématiquement référencés selon les systèmes en vigueur :

- planimétrie : RGF 93 CC50
- altimétrie : IGN 69

La Ville effectuera toutes les vérifications qui lui semblent nécessaires sur les documents remis.

B.1. Plan de synthèse de réseaux existants

1.1. Définition des prestations

Cette mission a pour objectif d'élaborer un plan de synthèse à partir du recueil des données graphiques des gestionnaires de réseaux publics et privés (numérisées ou pas). Ce plan est destiné à l'étude d'un projet et en aucun cas ce document ne se substituera aux DT et DICT des concessionnaires.

- le recueil des informations auprès des concessionnaires

La documentation de base est constituée par les plans réalisés et fournis par les différents concessionnaires, délégataires ou propriétaires des réseaux.

Les demandes de renseignements auprès des concessionnaires de réseaux seront réalisées directement par le MOA ou le MOE (DT- DICT) sur un secteur géographique concerné.

- le report de réseaux sur les plans topographiques fournis par le MOA

Les informations collectées seront synthétisées par le titulaire par application sur le plan topographique existant. Les différents réseaux seront numérisés à partir des plans et informations des concessionnaires et calés sur les affleurements du plan topographique existant. Le titulaire devra utiliser la nomenclature du MOA et en la complétant si besoin.

En cas de nécessité, le titulaire rendra en plus des plans de synthèse des réseaux une note spécifiant les informations nécessaires à sa bonne appréciation.

Les informations techniques de type profondeur, nombre de conducteurs, voltage, pression,... seront reportées sur ce plan. Il sera également demandé :

- la méthode utilisée pour le calage de ces fichiers (Helmert/affine/déformation élastique)
- la fourniture des points de calage (sous la forme de coordonnées ou blocs)
- un rapport récapitulant les écarts constatés (Écart Moyen Quadratique,...)

1.2. Restitution des documents

- Présentation d'un plan à l'échelle du 1 /200



L'objectif du recueil des réseaux est la production de plans numériques pour une restitution à l'échelle du 1/200.

- Format du fichier du plan numérique

L'ensemble des données figurant sur le fond de plan sera impérativement classé dans les calques et thématiques de la nomenclature du MOA. Le titulaire utilisera également la bibliothèque qui lui sera fournie. Le plan de synthèse sera au format DWG en version inférieure ou égale à 2013.

- Documents à fournir
 - courrier d'information des concessionnaires
 - fiche d'identification de chaque concessionnaire
 - liste des DT sur le secteur géographique concerné avec classes de précision

B.2.Plans de récolement des réseaux souterrains

Le relevé topographique des réseaux souterrains sera effectué fouille ouverte en coordonnées géographiques dans les trois dimensions par un prestataire ayant la certification nécessaire.

Tous les points caractéristiques seront relevés ainsi que les croisements avec les autres réseaux. Ces éléments seront transmis aux propriétaires des réseaux concernés.

Les côtes altimétriques seront indiquées sur tous les réseaux croisés et sur les réseaux installés, et ce :

- à chaque changement de direction et de pente,
- avec un profil en travers tous les 20 m (par exemple : un point en bord de fouille, sur la génératrice supérieur, au niveau du réseau, en fond et sur l'autre bord de fouille),
- avec un point tous les 5 mètres environ dans les courbes.

Figureront également tous les renseignements propres aux réseaux installés, à savoir la nature du matériau ainsi que toutes ses caractéristiques techniques (diamètre, puissance, pression...).

Les plaques seront levées par 2 ou 3 points, suivant qu'elles soient carrées ou rectangulaires.

Les symboles (non centrés) sont dessinés à droite du sens de progression des points d'accrochage, le deuxième point ne servant qu'à donner la direction.

Indiquer les altitudes (ne pas mettre les charges).

Lorsque l'emprise d'une chambre est différente de son affleurement de surface ou lorsque le document du concessionnaire comporte une chambre qui n'apparaît pas en surface, on réalisera le contour de cette chambre avec une polygone conforme à la nomenclature.

La toponymie comprendra tous les textes nécessaires à la compréhension du plan.

La cotation des altitudes apparaîtra sur les plans au 1/200^{ème}, selon les règles standard de topographie, les blocs points "topo" ne seront en aucun cas "décomposés".

Les altitudes seront l'attribut "Alt" du bloc point topo de la Ville. Pour des raisons de lisibilité des plans, les altitudes devront être obligatoirement triées.

La Ville se réserve le droit de procéder à des contrôles de positionnement afin de s'assurer de la bonne qualité des plans qui lui seront remis.

Pour chaque type de réseaux, il conviendra de se référer aux nomenclatures dédiées que la Ville tient à disposition.

B.3.Plans de récolement de surface

Pour ce type de plan de récolement, il conviendra de se référer :

- aux règles générales et préconisations techniques explicitées préalablement.
- à la nomenclature de la Ville dédiée aux relevés des entités de surface constituant la voirie de l'espace public de la Ville.

Il est rappelé que le plan de récolement de surface doit être impérativement un relevé topographique à part entière dont le périmètre sera l'emprise du projet initial.

Par conséquent, les entités composant ce plan seront celles qui n'ont pas fait l'objet de modification pendant les travaux et les nouvelles émanant des travaux.

Ces plans intégreront la base de données topographique de la Ville. Par conséquent, ils feront l'objet de vérification de la part de la collectivité comme un relevé topographique.

B.4.Informations complémentaires pour les 3 types de plans de récolement.

L'entreprise ou le géomètre intervenant pour le compte du MOA, saisira également toutes les informations



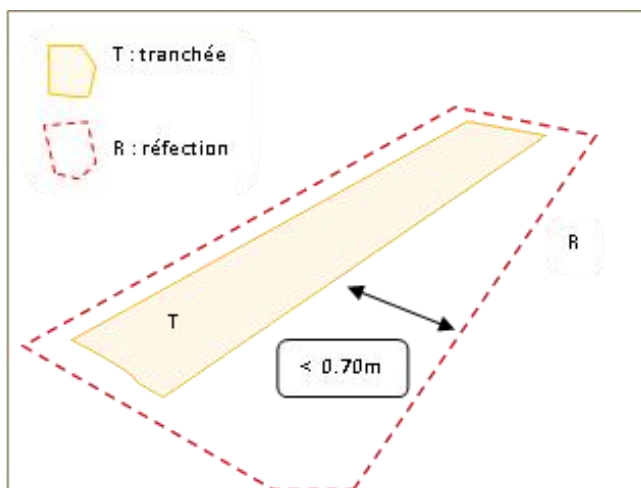
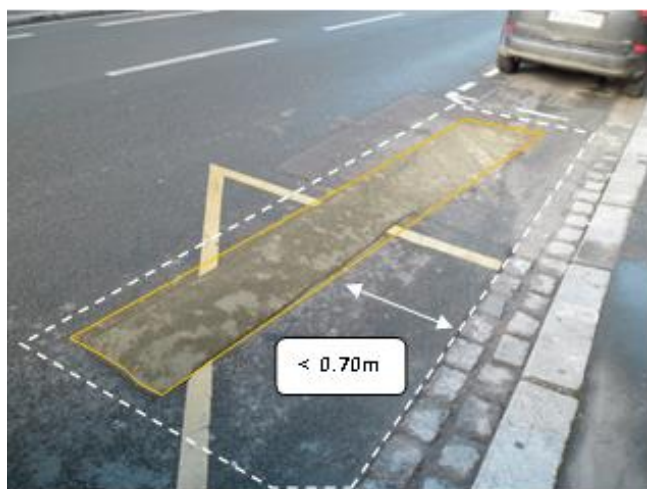
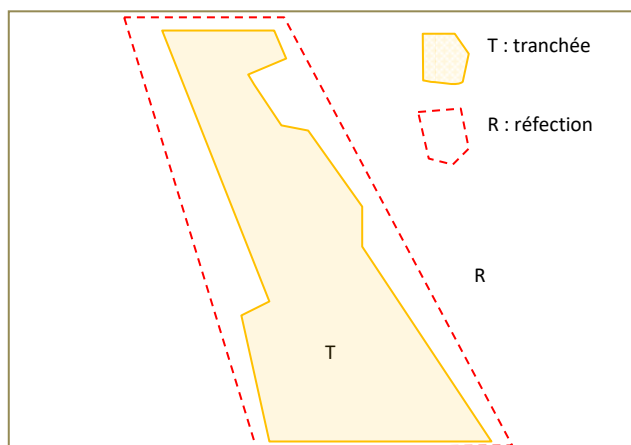
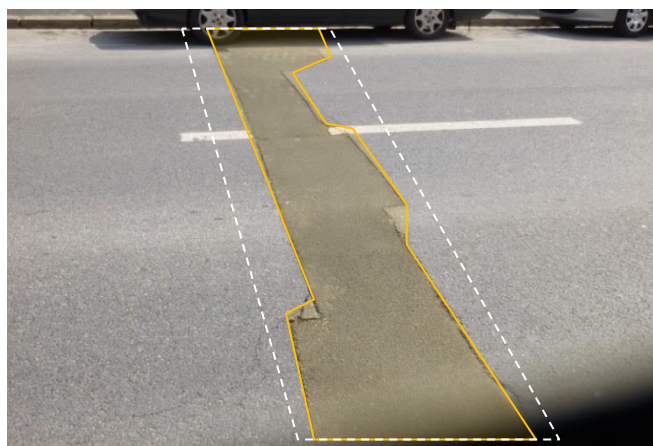
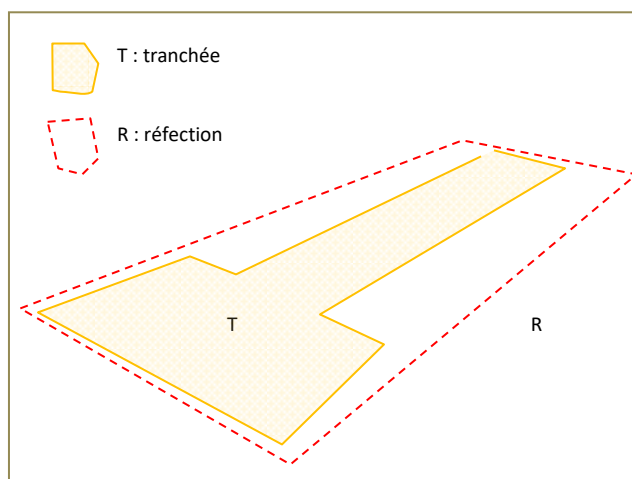
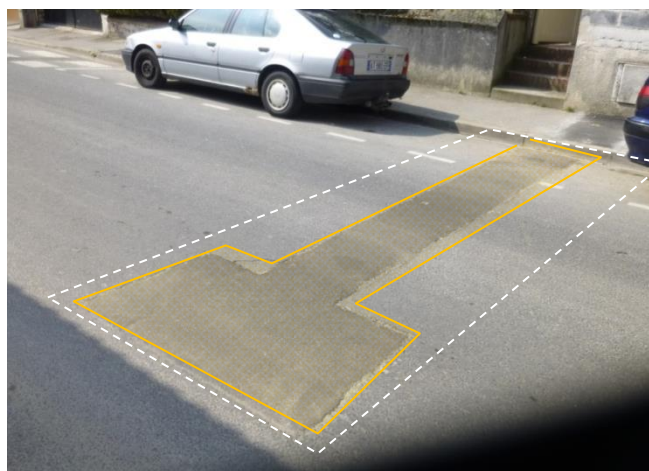
concernant la nature et les caractéristiques techniques :

- Des réseaux : diamètre, matériau, date de construction, domanialité, type administratif (EP, EU, re-foulement, ...),
- Les éléments constituant le surfacique voirie (type d'enrobés, de bordures,..),
- L'emprise des excavations réalisées lors de ses travaux,
- L'attribut « nom de la société » qui a procédé aux relevés.

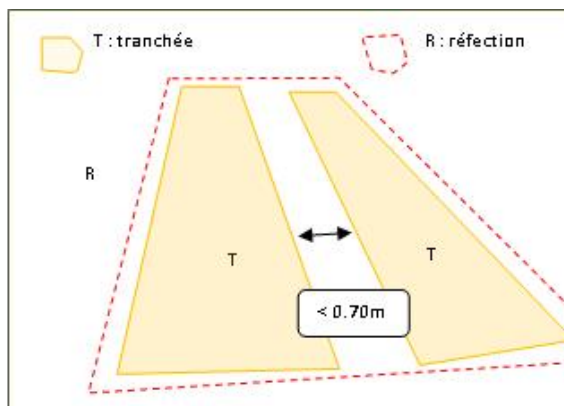
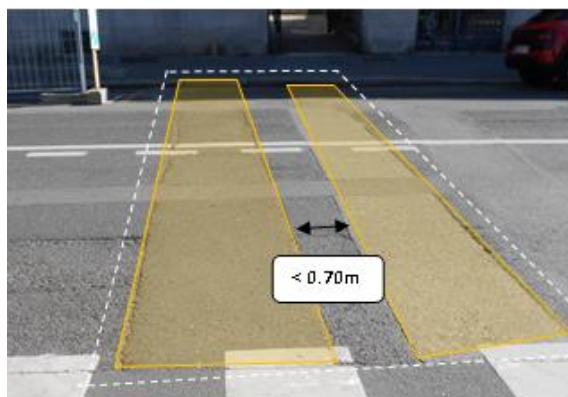
7.11 Annexe 8 : SCHÉMAS DE RÉFECTION DE CHAUSSÉES ET DE TROTTOIRS

Schémas représentant les bonnes pratiques à adopter lors des travaux de réfection de la chaussée sur les voies communales de la Ville

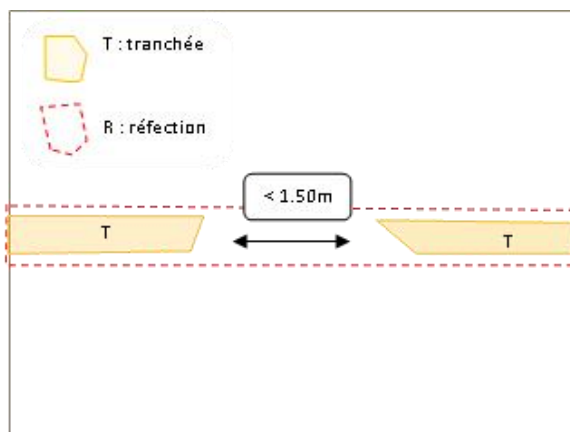
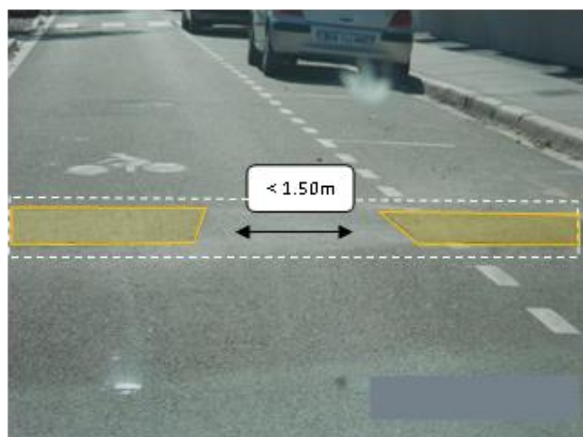
CHAUSSEE



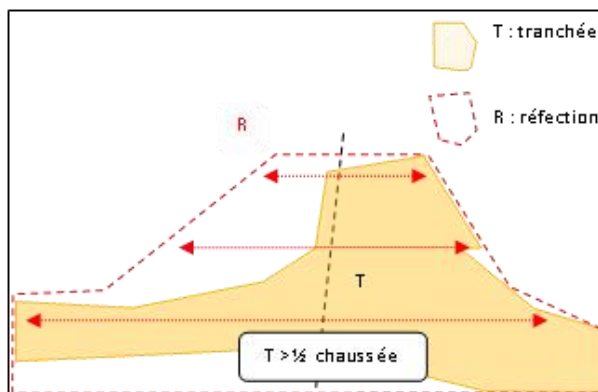
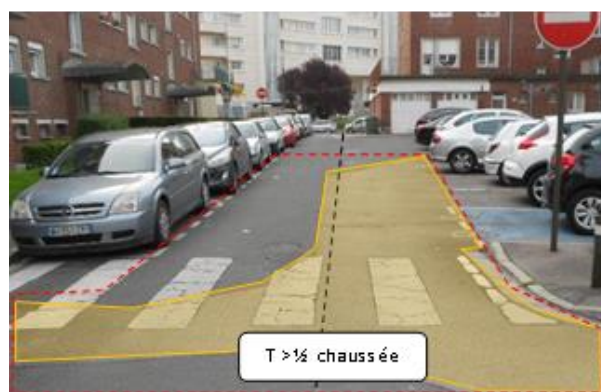
❖ La bande restante située entre les bords de 2 tranchées distantes de moins de 0,70 m et ne faisant pas partie de la même autorisation :



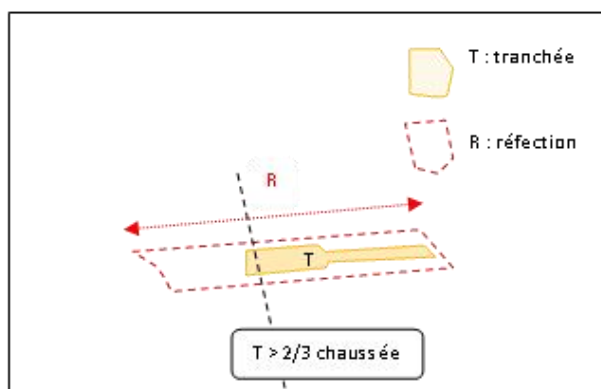
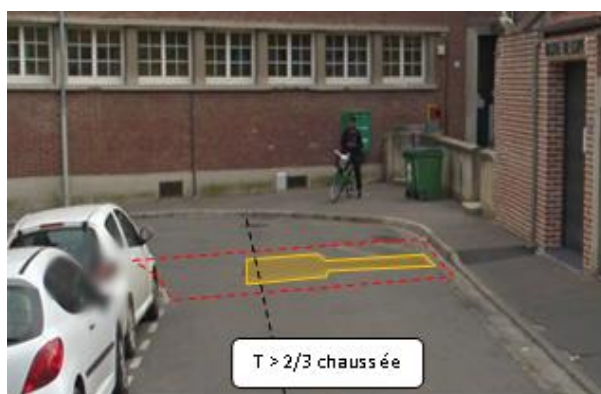
❖ Les délaissés de moins de 1.50 m de long entre 2 parties d'ouvrage faisant l'objet de la même autorisation,



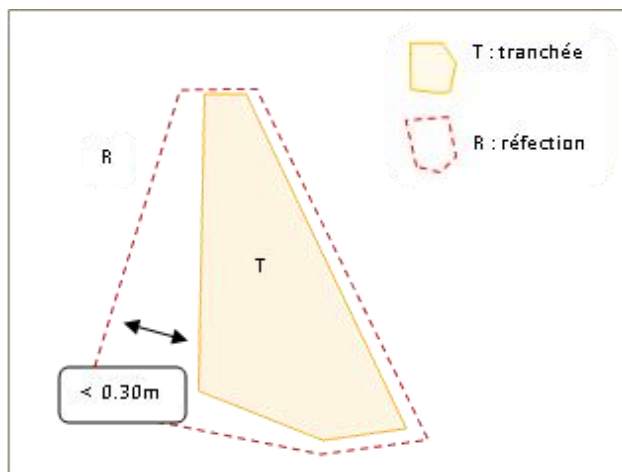
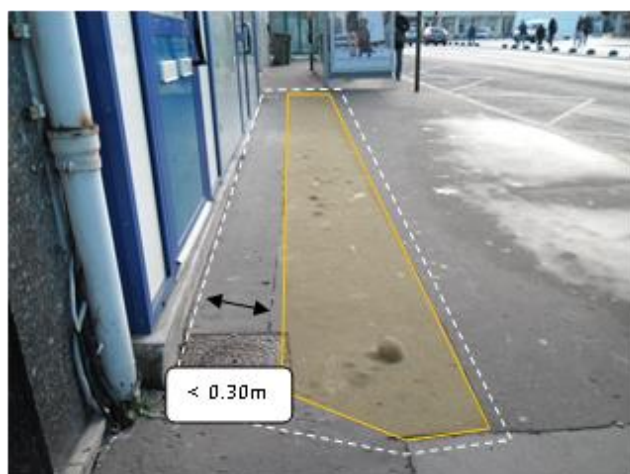
Cas d'une chaussée en mauvais état :



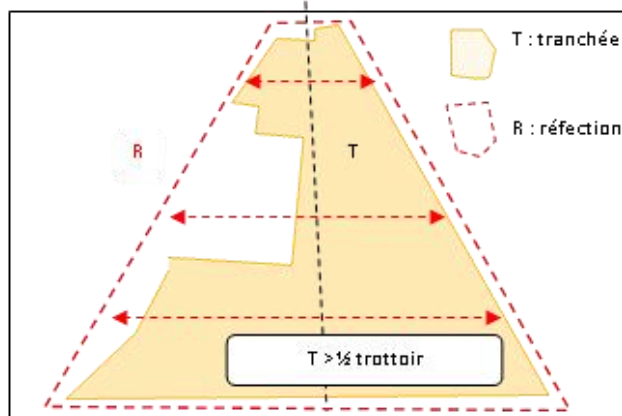
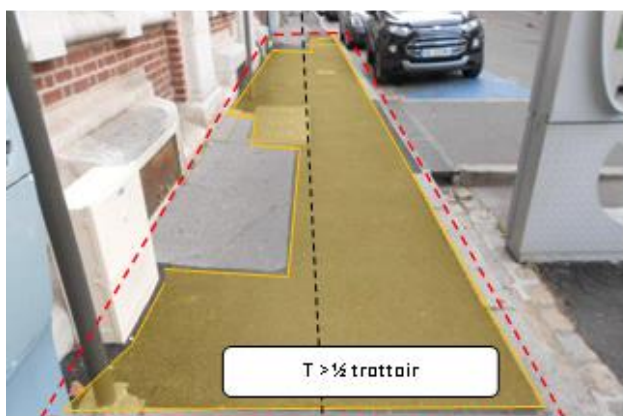
Cas d'une chaussée en bon état :



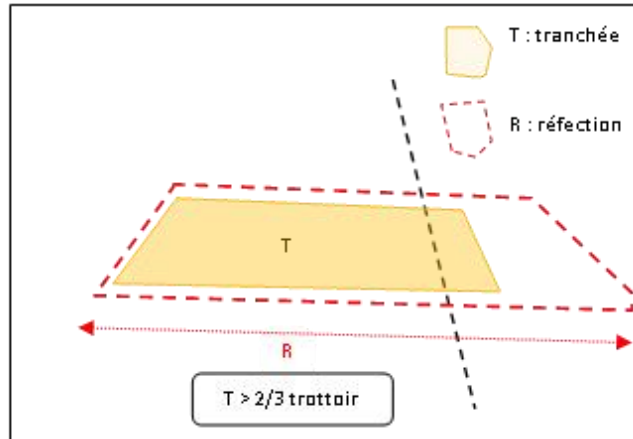
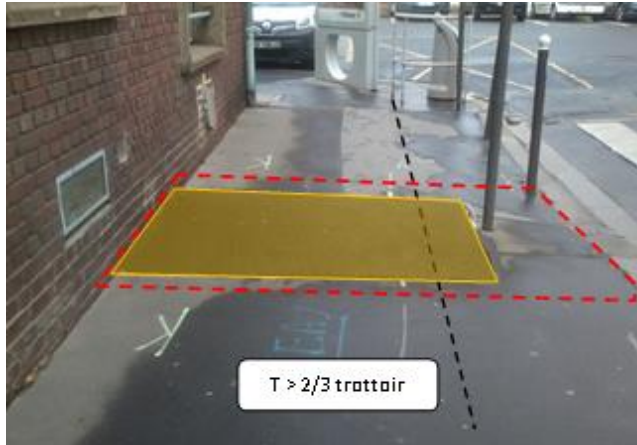
TROTTOIRS



Cas d'un trottoir en mauvais état :



Cas d'un trottoir en bon état :



7.12 Annexe 9 : TRAFIC ET ÉPAISSEUR DE MATÉRIAUX EN Q3

Trafic et épaisseur de matériaux en q3				Épaisseur de matériaux en q3 (partie supérieure de remblai)
Fort trafic	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	$\geq 0,60$ m ou $\geq 0,50$ m *)
	> 75	> 190	> 375	$\geq 0,50$ m ou $\geq 0,40$ m *)
	25 à 75	60 à 190	125 à 375	$\geq 0,50$ m ou $\geq 0,40$ m *)
Trafic moyen				
Faible trafic				
*) 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



7.13 Annexe 10 : NOUVEAU RÈGLEMENT DE VOIRIE COMMUNALE DE LA VILLE D'AMIENS. ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE D'ÉLABORATION. CONSTITUTION DE LA COMMISSION CONSULTATIVE. DÉSIGNATION DES REPRÉSENTANTS

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AMIENS

Séance du jeudi 23 janvier 2025

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

11480323

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 27/01/2025
Retour Préfecture : 27/01/2025

Nombre de conseillers en exercice : 55
Date de la convocation (affichée à la porte de la mairie d'Amiens, publiée sur le site internet et adressée aux conseillers) : 17/01/2025
Début de la séance : 18h10
Fin de la séance : 21h19
Quorum : 28

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

Séance présidée par : H.DEJENLIS

Objet : 12 - Nouveau Règlement de Voirie Communal de la Ville d'Amiens. Engagement de la procédure d'élaboration. Constitution de la Commission consultative. Désignation de représentants.

Membres présents : MM. de JENLIS, GEST, Mme BEN-MOKHTAR, M. BIENAIMÉ, Mme LAVALLARD, M. STENGEL, Mme RODINGER, M. JARDÉ, Mme CLECH, M. LORIC, Mme LE CLERCQ, M. BEAUVARLET, Mme BOUCHEZ, M. DESCOMBES, Mme ROY, M. LHERMITTE, Mmes GALLIOT, MAKDASSI, MODESTE, FOURÉ, SAVARIEGO, MM. THÉVENIAUD, MERCUZOT, FOUCAULT, Mmes DEVÈZE, VAGNIEZ, HAMADI, DELAHOUSSE, BOHAIN, DERIVERY, MM. RIFFIOD, GUÉRIN, Mme BRUNEL, MM. SAVREUX, DOREZ, SALHI, Mmes DELÉTRÉ, BECKER, MM. BARA, TELLIER, VOULMINOT, Mme DESBUREAUX, M. DÉCAVÉ, Mme NOUAOUR, M. BAÏS, Mme DELATTRE, M. DESCHAMPS, Mmes BELLINA, CHAUEAU.

Membres empêchés : MM. DÈCLE (pouvoir à M. SAVREUX), DUFLOT (pouvoir à Mme BOHAIN), PRADAT (pouvoir à Mme BECKER), RIFFLART (pouvoir à M. de JENLIS), Mme VERRIER (pouvoir à M. JARDÉ) se sont excusés. M. DOMISE.

Mme BEN-MOKHTAR est arrivée à 18h12 (point n°4), Mme DERIVERY et M. SALHI sont arrivés à 18h13 (point n°6), M. DÉCAVÉ est arrivé à 18h18 (point n°6), M. BARA est arrivé à 18h33 (point n°6), Mme BOHAIN (pouvoir de M. DUFLOT) est arrivée à 18h40 (point n°6), M. BAÏS (pouvoir à Mme NOUAOUR) est arrivé à 19h08 (point n°7), M. RIFFIOD (pouvoir à Mme LAVALLARD) est arrivé à 19h20 (point n°8).

M. THÉVENIAUD a quitté la séance à 20h26 (point n°14), M. BARA a quitté la séance à 20h27 (point n°14).

Nathalie DEVÈZE donne lecture du rapport suivant



CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AMIENS

Séance du jeudi 23 janvier 2025

Point n° 12

Objet : Nouveau Règlement de Voirie Communal de la Ville d'Amiens. Engagement de la procédure d'élaboration. Constitution de la Commission consultative. Désignation de représentants.

La Ville d'Amiens est membre de la Communauté d'Agglomération Amiens Métropole, laquelle est compétente en matière de « création ou aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire », lequel transfert n'est toutefois pas global, ce qui induit qu'Amiens Métropole et ses communes membres doivent la partager. L'objet du partage est le domaine public routier, dès lors que cette compétence touche à la conservation du domaine public routier : création-aménagement-entretien.

Dans ce cadre, la Ville d'Amiens a conservé la gestion d'un linéaire de 290 km de voirie, sur lequel s'applique sa responsabilité de protection et de conservation du domaine public ; cette responsabilité intervient alors dans le cadre de l'élaboration d'un Règlement de Voirie.

La Ville d'Amiens dispose d'un Règlement de Voirie qui a été élaboré en 1972 et souhaite tenir compte de l'évolution du cadre juridique. Pour ce faire, il y a lieu de suivre la procédure d'élaboration du Règlement de Voirie prévue aux articles L. 141-11 et R. 141-14 du code de la voirie routière.

Il en ressort que le Règlement de Voirie est établi par le Conseil Municipal après avis d'une Commission Consultative présidée par le Maire et constituée, notamment, des représentants des affectataires, permissionnaires, concessionnaires et autres occupants de droit des voies communales. L'avis de cette commission est un avis consultatif, qui ne lie pas le conseil municipal.

Le projet de Règlement de Voirie dédié à la Ville d'Amiens, une fois établi et stabilisé, devra être soumis pour avis à la Commission Consultative susmentionnée avant sa présentation au Conseil Municipal, sous peine d'illégalité de la délibération approuvant le règlement de voirie.

L'élaboration d'un Règlement de Voirie implique donc une démarche de concertation avec les représentants des occupants du domaine public routier, impliquant la création d'une Commission Consultative.

C'est pourquoi,

LE CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AMIENS

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de la voirie routière et notamment les articles L. 141-11 et R. 141-14 et suivants,



CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AMIENS

Séance du jeudi 23 janvier 2025

Point n° 12

DÉLIBÈRE

Article 1 : le principe de l'élaboration du Règlement de Voirie applicable sur l'ensemble du domaine public routier communal est approuvé.

Article 2 : la constitution d'une Commission consultative chargée d'émettre un avis sur le projet de Règlement de Voirie de la Ville, telle que prévue aux articles L. 141-11 et R. 141-14 du code de la voirie routière, est approuvée.

Article 3 : la composition de la Commission consultative, telle que définie ci-après, est approuvée :

- Monsieur Hubert de JENLIS, Maire d'Amiens, Président de la Commission
- Sept (7) membres du Conseil municipal :
 - Madame Annie VERRIER, 1ère adjointe au maire déléguée à l'urbanisme et aux aménagements urbains
 - Monsieur Bruno BIENAIMÉ, 4^{ème} adjoint au maire délégué à la nature en ville, la santé, la transition écologique et la promotion du vélo
 - Madame Nathalie LAVALLARD, 5ème adjointe au maire déléguée aux commerces, à l'artisanat local et aux marchés
 - Madame Véronique CLECH, 9ème adjointe au maire déléguée au secteur sud
 - Madame Nathalie LE CLERCQ, 11ème adjointe au maire déléguée au secteur centre
 - Monsieur Thomas LHERMITTE, 16ème adjoint au maire délégué à la qualité de la ville et entretien de l'espace public
 - Monsieur Thomas TELLIER, conseiller municipal
- Six(6) représentants des concessionnaires, listés ci-après :
 - ENEDIS,
 - GRDF,
 - ORANGE
 - la Fédération Départementale de l'Energie 80 (FDE80)
 - le Service Eau et Assainissement d'Amiens Métropole
 - Amiens Energies

Article 4 : le maire est chargé de l'exécution de la présente délibération.

Non-participation au vote : 0

Abstention : 0

Nombre de suffrages exprimés : 54

Majorité : 28

Contre : 0

Fait à Amiens,

Claudine GALLIOT
Secrétaire de séance

Adopté à l'unanimité



Hubert de JENLIS
Maire

7.14 Annexe 11 : AVIS DE LA COMMISSION CONSULTATIVE

Première réunion : 5 juin 2025

COMPTE-RENDU : COMMISSION REGLEMENT DE VOIRIE

Rédacteur : AMO Immergis : Vincent Lecamus

Rencontre	Réunion	Téléphone	Autre (préciser)
☐	☒	☐	☐

Date	Lieu	Heure
05/06/2025	Salle Lucie Aubrac – Espace Dewailly, Amiens	9H00

Etude :	Elaboration des règlements de voirie de la Ville d'Amiens et d'Amiens Métropole
Objet :	Commission consultative sur le règlement de voirie Réunion n°1
Participants :	Elus Ville d'Amiens : Mme Annie Verrier ; Mme Nathalie Lavallard ; Mme Véronique Clech ; M Thomas Tellier Elus Amiens Métropole : M Eric Maquet ; M François Decave ; M Alain Molliens Cabinet du Président : M Mathieu Weinachter Concessionnaires : Enedis ; GRDF ; Amiens Energies ; SEA ; Orange ; Territoire d'Energie Somme (TE80) Assistant à Maitrise d'Ouvrage : M Vincent Lecamus, M Adrien Balmelle DGA aménagement du Territoire : M Thomas Sansonetti Direction des Espaces Publics : M Cédric Guillemot Service Gestion de la Voirie : M Olivier Caron, M Cédric Lévêque, M Vincent Doval, M Florient Gorski, M Samuel Beaurain

Tous les participants se présentent lors du tour de table. Les élus remercient tout le monde pour leur travail préalable à la commission consultative.

M Lecamus aborde le sujet du règlement intérieur, qui a été présenté et pour lequel il n'y a pas eu de retour. Sans observation, les deux règlements intérieurs (Ville d'Amiens et Amiens Métropole) seront mis à la signature des deux Présidents de commission.

M Lecamus lance, ensuite, la discussion en mentionnant le premier envoi de la version martyre du règlement de voirie en 2024. Il précise que les premiers retours ont permis d'amender et d'enrichir ce document afin que la première version du Règlement de Voirie, intègre les retours des services et des membres de la commission, le cas échéant.

Celle-ci a été envoyée en amont de la commission et les derniers retours ont été réceptionnés tardivement et n'ont pas permis de faire des retours préalables.

M. Lecamus explique que cette commission permet d'aborder les points les plus saillants et importants et non chaque article un à un. Il précise qu'il y a eu beaucoup de retours concernant des formulations.

GRDF prend la parole et dit que son service avait une cinquantaine de remarques qui s'articulent autour de la programmation des travaux, le contenu des dossiers déposés, la partie arbre, les travaux à proximité des arbres avec l'impact financier, des réfections, des allocations de réfections, les colorations de remblais. Elle doit transmettre prochainement les commentaires complets et détaillés.

Enedis prend la parole et précise être d'accord sur les constats et sur le fait de rechercher la qualité mais il précise qu'ils seront pointilleux sur la partie juridique.

TE80 propose qu'il faudrait consolider toutes les remarques, qu'elles soient partagées avec tout le monde afin de pouvoir travailler ensemble.

Suite à cette demande, il est décidé, afin de faciliter le travail sur le document, qu'il faudrait faire des sous-groupes, tout en traitant la partie juridique et la partie technique en même temps.

M Lecamus précise que ce qui est rédigé dans le Règlement de Voirie correspond aux pratiques actuelles en plus des attentes/demandes politiques de préservation de l'espace public quand il y a une intervention.

M Lecamus informe les participants qu'un Sharepoint sera mis à leur disposition pour partager les documents.

Grdf fait remarquer que le fait d'avoir un tableau Excel à côté d'un document Word rend la lecture difficile et il est demandé s'il serait possible d'avoir un document unique dans lequel toutes les remarques seraient notées.

M Lecamus répond qu'il leur sera mis à disposition soit un Word amendé, avec les commentaires, soit un tableau Excel commun comportant une colonne par organisme.

Le sujet du marquage temporaire à effacer lorsque l'intervention est terminée est abordé. Enedis et GRDF mentionnent le fait qu'ils utilisent de la peinture confectionnée à base de craie qui ne tient qu'un à deux mois et pour laquelle il ne peut leur être demandé de nettoyer dans le délai annoncé au projet (5 jours) alors que la peinture va finir par s'estomper d'elle-même.

Un compromis est à rechercher sur ce thème.

L'un des concessionnaires demande quelles sont les échéances pour ce règlement de voirie. M. Lecamus répond que l'objectif est d'avoir une nouvelle version du Règlement de Voirie pour fin juin afin de le partager avec tous puis les retours seront attendus pour le 10 septembre.

Orange, n'ayant pas fait de lecture / analyse du projet de Règlement de Voirie, à l'exception de la Version Martyre, s'est engagée à transmettre ses éventuelles

observations sous deux à trois semaines.

Des réunions en groupe de travail avec le Service Gestion de la Voirie seront organisées pour échanger sur les points soulevés, dont ceux les plus saillants puis la seconde commission aura lieu au plus tard en Octobre.

Suite à donner :

- *Organisation de réunion avec les concessionnaires avant les vacances*
- *Envoi d'une nouvelle version avant les vacances*
- *Retour des gestionnaires de réseaux sur cette nouvelle version avant 10 septembre 2025*
- *Commission à caler en octobre 2025 dernier délai, la date se profilant étant le 30 septembre matin. L'invitation sera transmise dans les prochains jours*

Seconde réunion : 30 septembre 2025

COMPTE-RENDU : COMMISSION REGLEMENT DE VOIRIE

Rédacteur : Samuel BEAURAIN

Rencontre	Réunion	Téléphone	Autre (préciser)
☐	☒	☐	☐

Date	Lieu	Heure
30/09/2025	Salle des Assemblées Hôtel de Ville, Amiens	9H30

Etude :	Elaboration des règlements de voirie de la Ville d'Amiens et d'Amiens Métropole
Objet :	Commission consultative sur le règlement de voirie Seconde réunion
Participants :	Elus Ville d'Amiens : Mme Annie Verrier ; Mme Nathalie Lavallard ; Mme Nathalie LE CLERCQ ; M Thomas LHERMITTE Elus Amiens Métropole : M Eric Maquet ; M Alain Molliens ; M Georges Dufour ; M Patrick Desseaux ; M Alain GEST ; Mme Isabelle Savariego Cabinet du Président : M Mathieu Weinachter Concessionnaires : Enedis ; GRDF ; Amiens Energies ; SEA ; Orange ; Territoire d'Energie Somme (TE80) Assistant à Maitrise d'Ouvrage (Immergis – Pintat Avocats) : M Vincent Lecamus, M Adrien Balmelle DGA aménagement du Territoire : M Thomas Sansonetti Direction des Espaces Publics : M Cédric Guillemot Service Gestion de la Voirie : M Olivier Caron, M Cédric Lévêque, M Christophe Deloison, M Samuel Beaurain

Tous les participants se présentent lors du tour de table.

Les élus remercient tout le monde pour leur travail préalable à la seconde réunion de la commission consultative.

M Lecamus a évoqué brièvement la reprise des éléments de rédaction des règlements de voirie, suite aux observations et échanges.

Mme Verrier a ensuite sollicité les concessionnaires pour savoir s'ils souhaitaient formuler de nouvelles observations suite à la dernière rédaction des règlements de voirie.

Sans observation / remarque de nature à remettre en considération les règlements de voirie Ville d'Amiens et Amiens Métropole, Madame Verrier a sollicité un vote à main levée.

Les dix élus Ville d'Amiens et Amiens Métropole présents ont exprimé un avis favorable. Mme Clech, contrainte de s'absenter en début de séance, a exprimé un avis favorable. Les élus absents (M Bruno Bienaimé, M de Jenlis) ont exprimé un avis favorable par courrier transmis au Service Gestion de la Voirie.

Les concessionnaires de réseaux ont exprimé les avis ci-après :

- * Service Eau et Assainissement Amiens Métropole (M Laszlo) : favorable (par courrier)
- * GRDF (Mme Chamu) : abstention
- * ENEDIS (M Talon) : abstention
- * Territoire Energie 80 (M Chauvet) : favorable avec réserves « à la marge » de nature rédactionnelles
- * Orange (M Petiaux) : favorable
- * Amiens Energies (M Caron) : favorable

Les projets de règlement de voirie dans leur dernière version, au regard des votes exprimés, sont adoptés par la Commission Consultative.

Suite à donner :

- *Passage en Conseil Municipal et en Conseil d'Amiens Métropole des Règlements de Voirie*



7.15 Annexe 12 : NOUVEAU RÈGLEMENT DE VOIRIE COMMUNALE DE LA VILLE D'AMIENS. ADOPTION PAR LE CONSEIL MUNICIPAL

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AMIENS

Séance du jeudi 11 décembre 2025

Nombre de conseillers en exercice : 55

Date de la convocation (affichée à la porte de la mairie d'Amiens, publiée sur le site internet et adressée aux conseillers) : 05/12/2025

Début de la séance : 18h07

Fin de la séance : 22h58

Quorum : 28

----- EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

Séance présidée par : H.DEJENLIS

Objet : 21 - Règlement de voirie applicable sur les espaces publics et les voies communales de la Ville d'Amiens. Approbation.

Membres présents : M. de JENLIS, Mmes VERRIER, BEN MOKHTAR, M. BIENAIMÉ, Mme LAVALLARD, MM. STENGEL, JARDÉ, Mme CLECH, M. LORIC, Mme LE CLERCQ, M. BEAUVARLET, Mme BOUCHEZ, M. DESCOMBES, Mme ROY, M. LHERMITTE, Mmes GALLIOT, MAKDASSI, MODESTE, FOURÉ, M. RIFFLART, Mme SAVARIEGO, MM. MERCUZOT, FOUCAULT, Mmes DEVÈZE, VAGNIEZ, HAMADI, DELAHOUSSE, BOHAIN, DERIVERY, MM. RIFFIOD, DUFLOT, GUÉRIN, Mme BRUNEL, MM. SAVREUX, DOREZ, SALHI, Mmes DELÉTRÉ, CAUSSIN, M. PRADAT, Mme BECKER, MM. BARA, TELLIER, VOULMINOT, Mme DESBUREAUX, M. DÉCAVÉ, Mme NOUAOUR, M. BAÏS, Mme DELATTRE, M. DESCHAMPS, Mme BELLINA.

Membres empêchés : Mme CHAUVÉAU (pouvoir à Mme BELLINA), M. GEST (pouvoir à Mme DELÉTRÉ), Mme RODINGER (pouvoir à Mme BOUCHEZ), M. THÉVENIAUD se sont excusés. M. DOMISE.

M. SAVREUX (pouvoir de M. BEAUVARLET) est arrivé à 18h14 (point n°2), M. PRADAT est arrivé à 18h18 (point n°4), Mme BOHAIN (pouvoir de M. DUFLOT) est arrivée à 18h26 (point n°4), M. BEAUVARLET (pouvoir à M. SAVREUX) est arrivé à 18h44 (point n°8), MM. BARA et DUFLOT (pouvoir à Mme BOHAIN) sont arrivés à 18h48 (point n°8), M. RIFFIOD (pouvoir à Mme LAVALLARD) est arrivé à 18h54 (point n°8), M. LORIC est arrivé à 18h55 (point n°8), Mme SAVARIEGO (pouvoir à Mme LE CLERCQ) est arrivée à 19h58 (point n°10).

Mme NOUAOUR a quitté la séance à 19h58 (point n°18), Mme BEN MOKHTAR (pouvoir à Mme GALLIOT) a quitté la séance à 21h17 (point n°21), M. FOUCAULT (pouvoir à Mme FOURÉ) a quitté la séance à 21h49 (suspension de séance), M. BEAUVARLET (pouvoir à M. SAVREUX) a quitté la séance à 22h09 (point n°28), Mme BRUNEL a quitté la séance à 22h34 (point n°41).

La séance a été suspendue de 21h49 à 21h58 (point n°26).

Annie VERRIER donne lecture du rapport suivant

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AMIENS

Séance du jeudi 11 décembre 2025

Point n° 21

Objet : Règlement de voirie applicable sur les espaces publics et les voies communales de la Ville d'Amiens. Approbation.

La Ville d'Amiens a exprimé la volonté d'élaboration du règlement de voirie communal dans l'optique de préserver le domaine public routier lors de travaux réalisés par différents intervenants.

Conformément à la réglementation en vigueur, une démarche de concertation avec les représentants des occupants du domaine public routier s'est déroulée lors de réunions dans le cadre de la commission consultative créée à cet effet.

Ce règlement de voirie est constitué de six chapitres, traitant respectivement des points suivants :

- Généralités, rappel des définitions clés,
- Dispositions administratives (régime des travaux, demandes d'intervention, conditions de délivrance des autorisations de voirie, réglementation des travaux urgents, procédures amont/aval des travaux, etc.),
- Dispositions techniques,
- Dispositions propres aux riverains du domaine public routier,
- Dispositions financières,
- Sanctions des Infractions,
- Annexes.

Ce règlement de voirie se substituera, sur le domaine public communal au règlement de voirie de 1972, étant précisé qu'Amiens Métropole s'est engagée dans la même démarche pour les voies classées d'intérêt communautaire.

C'est pourquoi,

LE CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AMIENS

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de la voirie routière et notamment les articles L. 141-11, R. 141-14,

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 23 janvier 2025 engageant la procédure d'élaboration du règlement de voirie communal et la constitution de la commission consultative chargée d'émettre un avis sur le projet,

Vu l'avis de la commission consultative en date du 30 septembre 2025,

Vu le projet de règlement de voirie applicable sur les espaces publics et les voies communales de la Ville d'Amiens annexé,

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AMIENS

Séance du jeudi 11 décembre 2025

Point n° 21

DÉLIBÈRE

Article 1 : le règlement de voirie municipal du 4 décembre 1972 est abrogé.

Article 2 : le nouveau règlement de voirie applicable sur les espaces publics et les voies communales de la Ville d'Amiens, annexé à la présente délibération, est approuvé.

Article 3 : l'application du règlement de voirie sur l'ensemble du domaine public routier communal (à l'exclusion donc du domaine public routier d'intérêt communautaire relevant d'Amiens Métropole sur son périmètre) est actée.

Article 4 : le maire est chargé de l'exécution de la présente délibération.

Non-participation au vote : 0

Abstention : 2 (Mmes DESBUREAUX, DELATTRE)

Nombre de suffrages exprimés : 50

Contre : 0

Fait à Amiens,



Claudine GALLIOT
Secrétaire de séance

Adopté à l'unanimité



Hubert de JENLIS
Maire d'Amiens