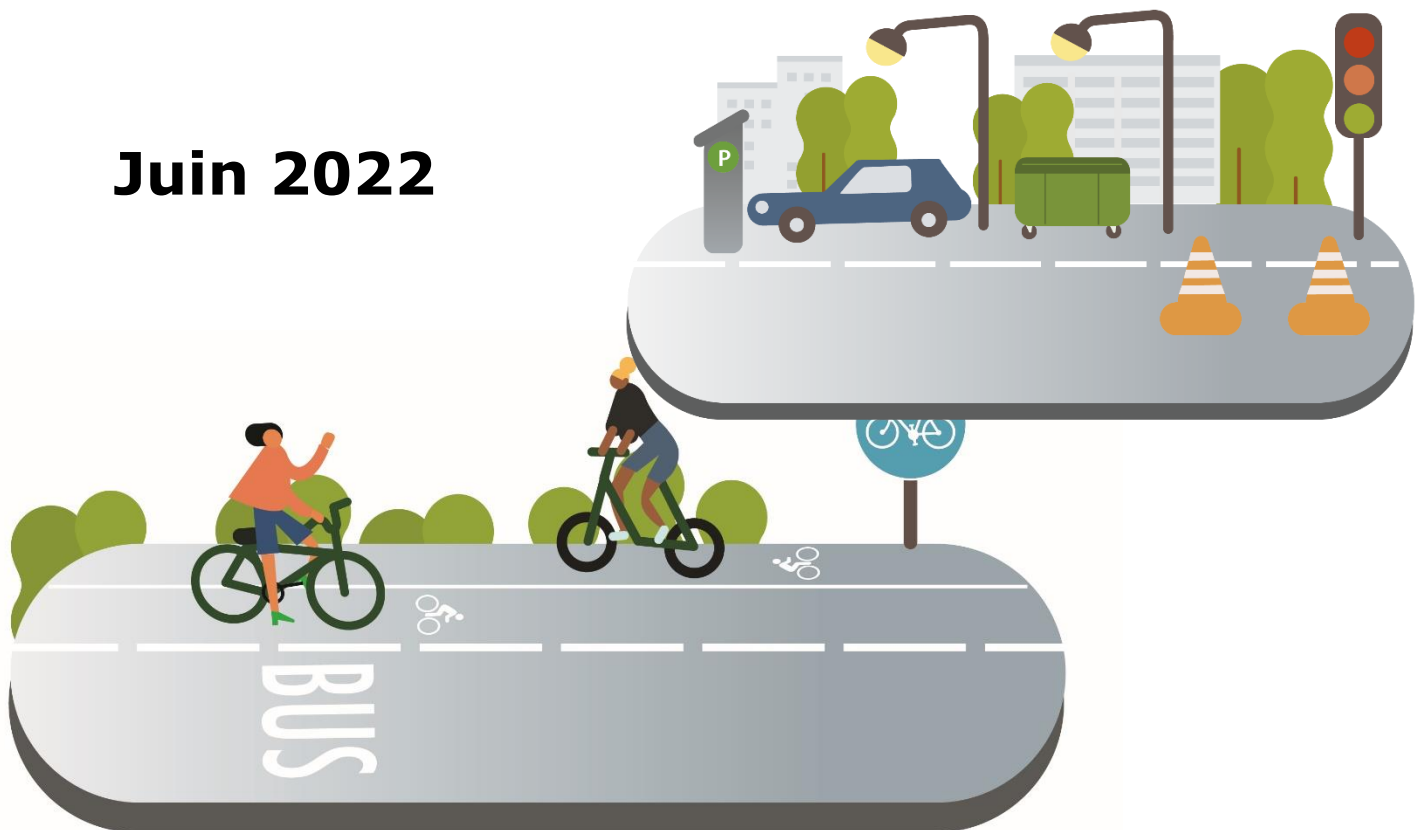


Règlement de voirie métropolitain

Juin 2022



SOMMAIRE

1. Chapitre 1 : Généralités..... 4

- 1.1. Références 4
- 1.2. Champ d'application 4
- 1.3. Procédure d'occupation du domaine public 5
- 1.4. Principe de redevance 5
- 1.5. Dénominations 5
- 1.6. Responsabilité / Droit des tiers 5
- 1.7. Infraction au règlement 6
- 1.8. Entrée en vigueur du présent règlement 6

2. Chapitre 2 : Sauvegarde du Domaine Public Routier..... 7

- 2.1. Dispositions générales 7
 - 2.1.1. Alignement 7
 - 2.1.2. Nivellement 7
 - 2.1.3. Modification du domaine public 8
 - 2.1.4. Notion d'accessibilité 8
- 2.2. Accès et occupations liées aux riverains 9
 - 2.2.1. Accès 9
 - 2.2.2. Écoulement des Eaux 12
- 2.3. Ouvrages ancrés au sol 13
 - 2.3.1. Principe général 14
 - 2.3.2. Distributeurs de carburant 14
 - 2.3.3. Rampes d'accessibilité 15
 - 2.3.4. Terrasses 16
 - 2.3.5. Publicité et affichage sur support ancré sur le domaine public 17
- 2.4. Les débords et les ouvrants 17
 - 2.4.1. Saillies 17
 - 2.4.2. Ouvrants 18
 - 2.4.3. Marquises et Auvents 19
 - 2.4.4. Store-Bannes 19

2.5. Implantation et identification de supports en bordure de la voie publique	20
2.5.1. Projet d'implantation ou de renouvellement :	20
2.5.2. Identification des ouvrages de réseaux :	22
2.6. Masques	22

3. Chapitre 3 : Exécution des travaux 24

3.1. Conditions générales	24
3.1.1. Programmation et préalable aux travaux	24
3.1.2. Gestion des déplacements pendant les travaux	25
Enjeux et objectifs de Rennes métropole	25
Principes généraux	26
Les interventions les plus sensibles	26
3.1.3. Information et communication	27
3.2. La préparation du chantier	28
3.2.1. États des lieux et emprise	28
3.2.2. Organisation du chantier	29
3.2.3. Stockage	29
3.2.4. Propreté du chantier	30
3.3. Sécurité et protection	30
3.3.1. Clôture	30
3.3.2. Cheminement piéton et cycles	30
3.3.3. Interruption de chantier	31
3.3.4. Signalisation du chantier	31
3.3.5. Présence d'espaces verts ou d'arbres d'alignement – Protection	32
3.4. Ouverture de fouilles	32
3.4.1. Découpe des tranchées :	32
3.4.2. Déblais	33
3.4.3. Profondeur et interdistance des réseaux	34
3.4.4. Micro et mini tranchées	34
3.4.5. Fouilles horizontales	34
3.4.6. Découvertes d'objets	34
3.5. Réseaux hors d'usage	35
3.6. Remblayage	35
3.6.1. Compactage	35
3.6.2. Matériaux	36

4. Chapitre 4 : Réfections de tranchées 37

- 4.1. Catégories de voies 37
- 4.2. Modalités de réfection 37
 - 4.2.1. Type(s) de réfection 37
 - 4.2.2. Éléments amenant à une réfection dite "élargie" 39
- 4.3. Affleurement de réseaux 41
- 4.4. Enfouissement des réseaux aériens 41

5. Chapitre 5 : Notion de qualité..... 42

- 5.1. Obligation d'information 42
- 5.2. Compactage des tranchées 42
- 5.3. Qualité de finitions de la réfection des tranchées : 43
 - 5.3.1. La qualité de finition de la tranchée 43
 - 5.3.2. Joints 43
 - 5.3.3. Marquage 43
 - 5.3.4. Capteurs intrusifs de type électromagnétiques 44
- 5.4. Obligation de résultats et Délai de garantie 44
 - 5.4.1. Obligation de résultats 44
 - 5.4.2. Délai de garantie 45
- 5.5. Notion de contrôle : Réception des travaux 45
- 5.6. Notion d'intervention d'office 46
 - 5.6.1. Cas d'une signalisation routière inexistante ou insuffisante 46
 - 5.6.2. Cas des reconstitutions non conformes 46
 - 5.6.3. Débordement de végétaux 46
 - 5.6.4. Facturation des prestations métropolitaines 46
- 5.7. Obligations suite à intervention d'urgence 47

Annexes 48

Chapitre 1 : Généralités

1.1 Références

L'ensemble des différents textes juridiques, normatifs et réglementaires sur lesquels s'appuie ce règlement de voirie métropolitain est disponible en [annexe n°1](#).

Le règlement de voirie métropolitain fera toujours référence aux dernières versions en vigueur de ces textes.

Les diverses dispositions ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions législatives et réglementaires actuelles ou à venir, de portée générale ou particulière et qui trouvent leur application dans toute intervention pouvant affecter le domaine public routier.

1.2 Champ d'application

Le règlement s'applique à l'ensemble du domaine public routier de Rennes Métropole.

Il définit les dispositions applicables aux travaux exécutés sur le domaine public routier métropolitain et détermine les conditions d'occupation et d'utilisation dudit domaine. Toutes les occupations ainsi que tous les travaux affectant le sol et le sous-sol du domaine public métropolitain, quels qu'en soient leur importance, leur caractère d'urgence et leur prévisibilité, sont soumis au présent règlement.

Le domaine public routier est affecté à la circulation terrestre générale et à la desserte des propriétés riveraines. Aucun droit d'aucune nature ne peut être consenti s'il fait obstacle au respect de cette affectation. Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine routier ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. L'occupation ou l'utilisation du domaine public routier ne peut être que temporaire.

La police de conservation étant une compétence de Rennes Métropole, l'établissement des permissions de voirie (notion d'ancrage) et des accords techniques sont réalisées par le gestionnaire de la voirie.

Par ailleurs, en vertu du pouvoir de police de la circulation et stationnement hors agglomération dévolu au président de la Métropole, **l'établissement de permis de stationnement et des arrêtés de circulation hors agglomération est une compétence métropolitaine**. En agglomération, les permis de stationnement sont de compétence communale tout comme les arrêtés de circulation.

1.3 Procédure d'occupation du domaine public

Toute occupation du domaine public routier doit être autorisée par Rennes Métropole et doit pour cela faire l'objet d'une demande au titre soit d'une permission de voirie, soit d'un permis de stationnement (hors agglomération) selon le type d'occupation.

En ce qui concerne les occupants de droit, ils restent soumis à l'obtention d'un accord technique* fixant l'accord du gestionnaire et les conditions d'exécution des travaux.

La réponse sera délivrée sous 21 jours calendaires,

Le critère de distinction est l'ancrage ou non dans le sol.

La permission de voirie est un acte administratif unilatéral autorisant l'occupation du domaine public par des installations, ouvrages, travaux ou constructions qui modifient l'assiette du domaine public et impliquent un scellement dans le sol ou le sous-sol. Les occupations du domaine public routier, même sans scellement, mais comportant des éléments restant constamment en place (plancher, platelage, dispositifs divers délimitant une emprise, ...) sur l'emprise accordée relèvent également de la permission de voirie.

Le permis de stationnement est un acte administratif unilatéral, mais il ne permet qu'une occupation plus partielle du domaine public, sans emprise en sous-sol, sans incorporation au sol.

La demande devra parvenir au service gestionnaire de la voirie selon les délais indiqués sur le formulaire de demande avant la date souhaitée et sera traitée dans les délais légaux en vigueur, à compter de la réception de la demande.

L'autorisation est délivrée à titre précaire et révocable, sous réserve du droit des tiers.

1.4 Principe de redevance

Toute occupation du domaine public routier est soumise à redevance, sauf cas d'exonération prévu par la loi.

Le barème est fixé par décision de l'autorité compétente.

1.5 Dénominations

L'ensemble des termes portant la mention d'une * sont définis dans un lexique, en [annexe n°2](#).

Dans l'ensemble de ce règlement, peuvent être considérés comme maître d'ouvrage* : les affectataires*, les permissionnaires*, les concessionnaires*, les occupants de droit*. Les propriétaires et riverains des voies publiques seront nommés "riverains".

1.6 Responsabilité / Droit des tiers

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés. L'intervenant ne peut notamment se prévaloir de l'accord qui lui est délivré en vertu du présent règlement au cas où il causerait un préjudice aux dits tiers. Les travaux de réfection définitive de

fouilles n'exonèrent pas les intervenants de leurs responsabilités dans le cas d'éventuels vices cachés dès lors que ceux-ci auraient été prouvés.

1.7 Infraction au règlement

Rennes Métropole se réserve le droit d'agir par toutes les voies administratives et judiciaires existantes pour sanctionner toute infraction au présent règlement.

Cela vaut pour l'ensemble des interventions sur le domaine public routier, dont non-respect des permissions accordées, de travaux non autorisés, de constat d'irrégularités sur les dimensions autorisées, ...

1.8 Entrée en vigueur du présent règlement

Les dispositions du présent règlement sont applicables dès la publication du présent document suite à sa transmission en préfecture.

Les dispositions du présent règlement pourront être complétées si cela s'avère nécessaire par voie de délibération du Conseil métropolitain, ou par voie d'arrêté modificatif pris par le Président de la Métropole, selon les cas.

Chapitre 2: Sauvegarde du Domaine Public Routier

2.1 Dispositions générales

Il est interdit de détruire, d'endommager ou de salir les ouvrages de voirie, d'y faire circuler des engins susceptibles de les dégrader, d'y rejeter des eaux corrosives, insalubres ou usées, de porter atteinte aux plantations et aux mobiliers urbains et à tous les équipements installés dans l'emprise du domaine de voirie. Les propriétaires des terrains surélevés bordant les voies publiques sont tenus de maintenir en bon état les ouvrages soutenant les terres. De même, les riverains qui auraient creusé une fouille ou abaissé le niveau du sol en limite d'une voie ouverte à la circulation publique sont tenus de réaliser sur leur propriété les ouvrages nécessaires à la stabilité de la voie et en assurer l'entretien - maintenance.

2.1.1 ALIGNEMENT

L'alignement est la détermination par l'autorité administrative de la limite du domaine public au droit des propriétés riveraines. Il est fixé soit par un plan d'alignement approuvé opposable soit par un alignement individuel. Il est obligatoirement délivré sous forme d'arrêté, gratuitement, à chaque propriétaire qui en fait la demande. La délivrance de l'alignement ne vaut pas autorisation d'urbanisme, ni ne dispense de demander celle-ci. Cette délivrance, qui ne peut être refusée, ne préjuge pas des droits des tiers.

La matérialisation physique de l'alignement est obligatoire. Une bordurette ou tout autre élément physique pérenne doit être posé sur le domaine privé en limite du domaine public, par le permissionnaire et à ses frais.

On entend par « élément physique pérenne » une bordure, une clôture, un pavage ou une dalle de couleur différenciée, mais jamais un trait de peinture. **Le choix de l'élément physique matérialisant l'alignement doit être validé par le gestionnaire du domaine public.**

2.1.2 NIVELLEMENT

Le nivellement est l'acte par lequel l'autorité administrative fixe d'une manière unilatérale le niveau des voies publiques au droit des propriétés riveraines.

Toute nouvelle construction bâtie devra établir les seuils situés en limite du domaine public aux cotes de niveau validées par le gestionnaire.

Il sera demandé, lors du dépôt du permis, au pétitionnaire la fourniture d'un plan de nivellement depuis le fil d'eau de la chaussée jusqu'au bâtiment, qui devra respecter les principes de nivellement figurant en [annexe n°3](#).

Le nivellement ne doit pas permettre d'écoulement des eaux du domaine public vers le bâtiment (les caniveaux grilles sont proscrits sur le domaine public pour tout projet de bâtiment). La pente en long en limite de domaine public doit suivre la pente en long de la chaussée.

2.1.3 MODIFICATION DU DOMAINE PUBLIC

Toute modification du domaine public doit être validée par le gestionnaire du domaine public routier avant le démarrage de la construction. En cas de déclassement du domaine public, de routes ou voies, une information sera adressée aux occupants de droits, concessionnaires de réseaux par le nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'espace.

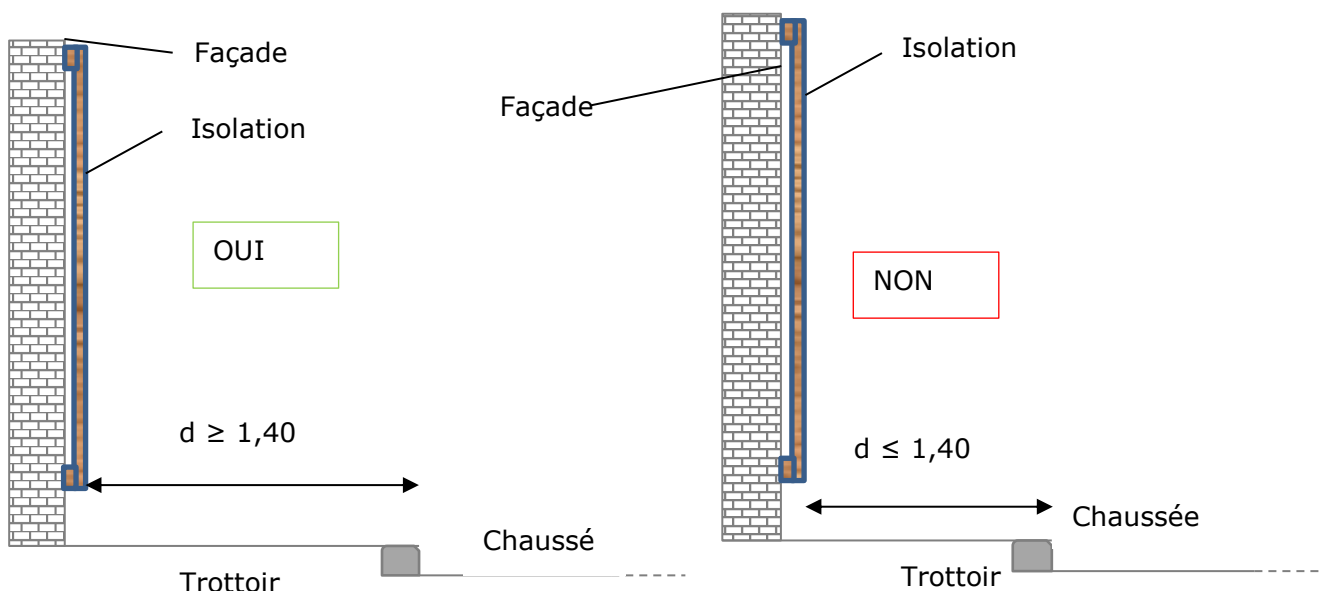
2.1.4 NOTION D'ACCESSIBILITÉ

Toute modification du domaine public routier, qu'elle soit définitive ou temporaire, doit se faire en tenant compte de l'accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Ainsi, dans tous les lieux où cela est possible, un cheminement d'une largeur minimale de 1,40 m doit être maintenu.

Si le trottoir ou le cheminement piéton ne permet pas de garantir cette largeur minimale, alors il ne peut y être autorisé une modification qui viendrait rendre la situation encore moins acceptable (débord depuis la façade rendant le trottoir inaccessible aux PMR* par exemple).

Exemple non exhaustif :



Par ailleurs, les différentes permissions de voirie, ou aménagements, ne doivent pas remettre en cause l'accessibilité des moyens de secours incendie (voie échelle* ou voie engin*).

2.2 Accès et occupations liées aux riverains

2.2.1 ACCÈS

L'accès est un droit de riveraineté, mais il est soumis à autorisation.
Le nombre et les conditions de localisation et de construction des entrées charretières dans l'emprise du domaine de voirie sont donc soumis à autorisation.

Nombre d'accès :

Il est autorisé, de base, une entrée par parcelle.

Dans le cas de voies à statut particulier (ex : routes à grande circulation, déviation d'agglomération, route express), les accès directs sont interdits. Ils font l'objet de rétablissements de desserte regroupés sur des points uniques, convenablement localisés et dimensionnés pour la sécurité des usagers et la préservation de la qualité du service de la voie.

Toutefois, Il pourra être accordé des entrées supplémentaires à raison d'une au-delà de 20 m de linéaire de front de voirie routière.

Cependant dans le cadre d'un immeuble, il ne pourra être créé d'accès pour des garages individuels.

En zone d'activité et en zone industrielle, le nombre et les dimensions des accès seront adaptés en fonction du trafic généré par l'activité.

Linéaire front de voirie routière (en m)	0 à 20	20 à 40	40 à 60	...
Nombres d'accès	1	2	3	...

Largeur de l'accès :

Zone	Largeur d'accès maximale (m)
En agglomération	5 m
Hors agglomération	6 m
Parcelle en ZA/ZI ou activité agricole Établissement recevant des véhicules de gabarit important	dimension adaptés à la nature et à l'importance du trafic

Cas des immeubles collectifs :

Pour les immeubles d'habitat collectif, le dimensionnement de l'entrée charretière sera défini en lien avec les aménagements d'accès et sortie de la copropriété, après accord avec le gestionnaire de voirie.

Implantation de l'accès :

L'entrée charretière d'une parcelle aspectée sur plusieurs voies ne sera pas implantée sur la voie principale. Cependant, si la voie secondaire est à sens unique et en fonction de ses caractéristiques, le gestionnaire de voirie pourra autoriser un accès sur la voie principale.

Si la configuration physique de la parcelle le nécessite, des adaptations pourraient être autorisées pour des raisons de sécurité routière.

L'accès est interdit s'il présente un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle de personnes l'utilisant, notamment dans la zone de dégagement de visibilité d'un carrefour ou d'un virage.

La localisation pourra être imposée pour préserver l'intérêt du domaine public (regroupement des entrées, accès piéton et boîte à lettres à côté du garage en l'absence de trottoir PMR*, ...).

« Dans les carrefours, il ne sera pas créé d'entrée charretière à moins de 5 m de l'angle du pan coupé existant ou à créer et à défaut de l'angle de la parcelle.

À proximité d'une intersection avec un cheminement piéton ou cycle, l'entrée charretière ne pourra être positionnée à moins de 2 m de l'angle de la parcelle contiguë au cheminement.

Dans le cas d'un immeuble collectif, si une partie ajourée permet la visibilité sur le cheminement des piétons ou des cycles alors il pourra être fait une dérogation au 2 m.

Division parcellaire ou allotissement de parcelle :

Dans le cas de division de terrain ou de projet groupé, il pourra être demandé de regrouper les entrées pour une meilleure gestion du domaine public.

Afin d'éviter la pose de mobilier urbain, la disparition de stationnement, il est recommandé d'engager une concertation en amont du projet avec le service de gestion de la voirie afin d'identifier ensemble la solution la plus adéquate.

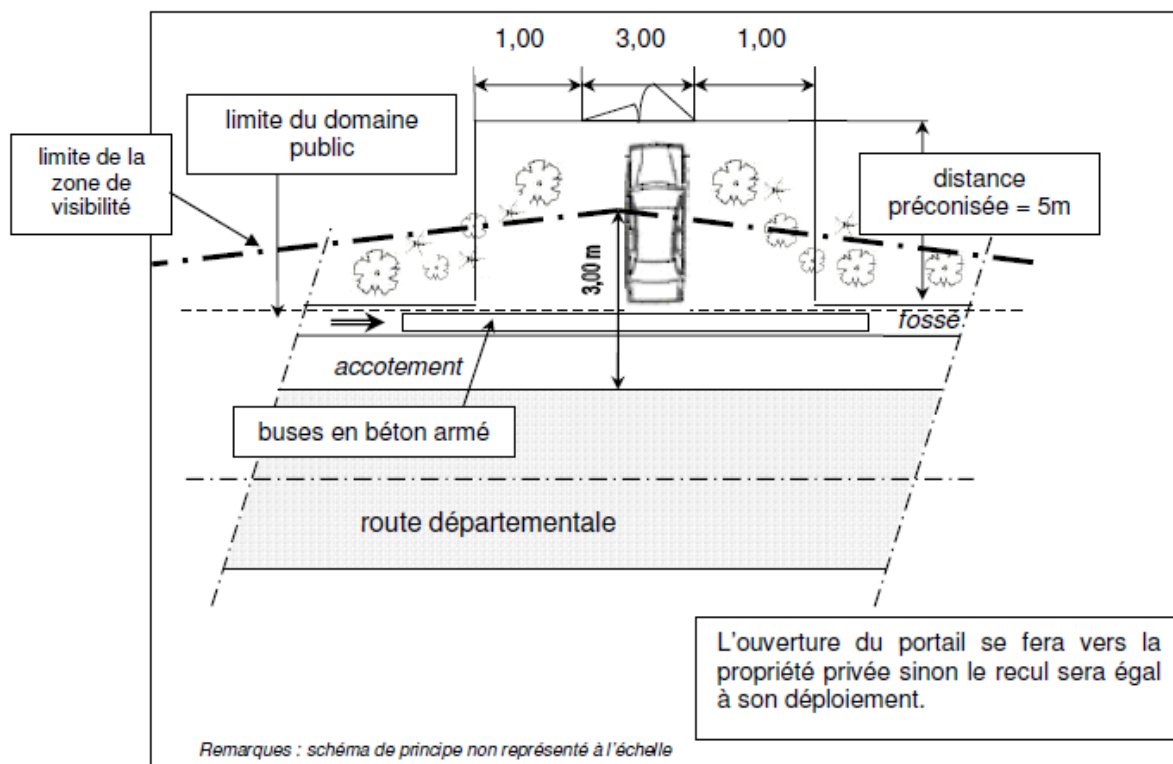
Contraintes techniques :

Ces accès seront soumis :

- au respect des réglementations liées à l'accessibilité en ce qui concerne le respect entre autres des pentes (cf. [2.1.2](#), et [annexe n°3](#)) ;
- à une réalisation respectant les prescriptions du gestionnaire de voirie, notamment concernant les matériaux ;
- à un respect de l'esprit d'aménagement de la rue (ex : retour de bordures, pavés, nivellement, ...) ;
- sur les voies bordées d'arbres, à une implantation qui préserve les arbres et le maximum de stationnement le cas échéant. En cas d'impossibilité, il conviendra de recueillir l'accord du gestionnaire des espaces verts de la commune concernée
- en cas de présence d'ouvrage gênant l'accès, le pétitionnaire devra supporter les frais liés à sa modification ou sa suppression, si cela est techniquement possible et autorisé par le gestionnaire de l'ouvrage ;
- à l'obligation de ne pas déformer le profil normal de la route et ne pas gêner l'écoulement des eaux ;
- à l'obligation de reconstituer la structure du trottoir de façon à être adaptée au tonnage des véhicules susceptibles de le franchir

Accès hors agglomération – Spécificités

Dans le cadre d'accès hors agglomération, et afin d'assurer la sécurité de tous, il pourra être préconisé un recul de 5 m entre le bord de chaussée et le portail, qui s'ouvrira de façon obligatoire vers l'intérieur du domaine habitable.



Si un fossé est présent, un busage devra être réalisé en respectant toutes les obligations réglementaires s'y appliquant. Ces ouvrages doivent toujours être établis de manière à ne pas déformer le profil normal de la route jusqu'à l'axe des fossés et à ne pas gêner l'écoulement des eaux.

Distance de visibilité (hors agglomération) :

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

En conséquence, il est nécessaire que l'utilisateur dispose d'une distance de visibilité suffisante.

La distance minimale à respecter en fonction de la vitesse réglementée sur la voie principale considérée est la suivante :

Vitesse réglementaire	Distance minimale (6s)	Distance recommandée (8s)
50 km/h	90 m	110 m
70 km/h	120 m	155 m
80 km/h	135 m	180 m
90 km/h	150 m	200 m

Le point d'observation de mesure de cette distance se situe dans l'axe du futur accès en retrait à 3 mètres du bord de chaussée et à 1 mètre au-dessus du niveau du sol –cf. schéma ci-avant. La distance de visibilité prise en considération correspond à la distance parcourue en 6 à 8 secondes à la vitesse V85 pratiquée sur la route principale. La vitesse V85, exprimée en m/s, représente la vitesse en dessous de laquelle circule 85 % des usagers, en conditions de circulation fluide. Lorsque la vitesse V85 n'a pas été mesurée, on prendra en compte la vitesse limite autorisée pour les calculs des distances de visibilité définies dans le tableau ci-dessus.

Pour l'ensemble des accès (en agglomération et hors agglomération) :

La construction (la fourniture et la pose des ouvrages ainsi que toute sujétion) et l'entretien ultérieur concernant la création d'un accès sont à la charge du pétitionnaire. La pose de la buse le cas échéant devra être réalisée selon les règles de l'art. Il sera exigé d'installer des têtes de sécurité aux deux extrémités.

En particulier, les propriétaires des terrains riverains sont tenus d'entretenir et de maintenir en bon état les ouvrages ayant fait l'objet d'autorisation à leur profit, et d'assurer le bon écoulement des eaux.

En cas de suppression de l'accès, le domaine public sera remis en son état initial, à la charge du demandeur (y compris rétablissement de stationnement conformément à l'aménagement de la voie).

En cas de modification des caractéristiques géométriques de la voie à l'initiative de Rennes Métropole, le rétablissement des accès existants et autorisés au moment de la modification est à la charge du gestionnaire de la voie.

Accès privés :

La création et l'entretien d'accès privés sont à la charge unique du(des) bénéficiaire(s).

2.2.2 ÉCOULEMENT DES EAUX

Les propriétaires de terrains encaissés bordant les voies publiques sont tenus de recevoir les eaux qui s'écoulent naturellement de ces voies et ne peuvent faire aucun ouvrage tendant à empêcher leur libre écoulement, à les faire séjourner dans les fossés ou refluer sur le sol de la voie.

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

Nul ne peut, sans autorisation, rejeter sur le domaine public routier métropolitain des eaux provenant de propriétés riveraines à moins qu'elles ne s'y écoulent naturellement. L'autorisation fixe les conditions de rejet vers le fossé ou le caniveau.

Entre autres, seul le rejet d'eaux usées traitées, issues d'une filière d'assainissement non collectif maintenue en état de bon fonctionnement, est autorisé.

Préconisations techniques pour le rejet au fossé (assainissement non collectif) :

La cote du fil d'eau de l'exutoire de l'assainissement non collectif devra être positionnée à une hauteur minimum de 20 cm au-dessus du fil d'eau du fossé de la voie.

L'exutoire devra être maintenu visible et accessible et devra être équipé d'une grille anti-rongeur ou d'un clapet anti-retour. Son extrémité ne devra pas faire obstacle aux tâches d'entretien du fossé, telles que le curage et débroussaillage mécaniques.

Un cadre en béton autour du dispositif devra être réalisé pour préserver le tuyau en sortie.

Préconisations techniques pour les autres cas :

Le rejet des eaux pluviales, de ruissellement ou de nappe phréatique en provenance de propriétés riveraines ne devra en aucun cas s'écouler directement sur le trottoir ou la chaussée.

En absence de réseau d'évacuation de ces eaux, les rejets d'eaux de ruissellement ou de toiture seront tolérés. Les eaux doivent être conduites jusqu'au sol par des tuyaux de descente et amenées au caniveau par gargouille en cas de trottoir ou par caniveau en pavé en cas de voie mixte.

Les branchements (conduites, gargouilles, caniveau en pavé) seront réalisés selon les règles de l'art et dans le respect de l'ensemble des réglementations en vigueur.

Dans tous les cas, la construction, l'entretien des ouvrages de branchement sont à la charge du propriétaire riverain, ces ouvrages étant entièrement privés.

Lors de constructions immobilières, les eaux pluviales du domaine public devront s'écouler vers la voirie. En cas d'impossibilité technique avérée liée au nivellement bas de la construction, tout ouvrage mis en place pour gérer ces eaux seront à la charge du propriétaire en création et en entretien.

2.2.3 CLÔTURES-HAIES

En limite des voies publiques, les clôtures ne devront présenter aucun danger pour la circulation des piétons et des autres usagers.

Les arbres, les branches et les racines qui avancent sur le sol du domaine public routier métropolitain doivent être coupés à l'aplomb des limites de ce domaine à la diligence des propriétaires. Les haies doivent toujours être entretenues de manière à ce que leur développement, du côté du domaine public, ne fasse aucune saillie sur celui-ci.

2.3 Ouvrages ancrés au sol

Existence de réseaux :

Il est porté attention au pétitionnaire que toute demande de permission de voirie pour un ouvrage ancré (terrasse, rampe, ...) au sol devra faire l'objet, au préalable, d'une démarche auprès du guichet unique pour s'assurer de la présence ou non de réseaux sous l'emprise considérée.

En cas de présence avérée, le gestionnaire de voirie devra en premier lieu échanger avec le(s) gestionnaire(s) du(es) réseau(x) sur la nécessité d'un dévoiement ou non. Ce dernier sera à la charge du pétitionnaire.

2.3.1 PRINCIPE GÉNÉRAL

Tout ancrage d'objet d'usage privatif doit être implanté en domaine privé.
En cas d'impossibilité technique, alors celui-ci est soumis à l'obtention préalable d'une permission de voirie.

Cas des coffrets de branchements et armoires :

Il est rappelé que ces ouvrages doivent être implantés en domaine privé, en limite du domaine public routier, sauf disposition réglementaire particulière. Les cas particuliers types installations de coffrets seront étudiés au cas par cas par le gestionnaire de voirie.

2.3.2 DISTRIBUTEURS DE CARBURANT

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

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

Les distributeurs de carburant hors agglomération :

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

Leur entretien reste toujours à la charge du bénéficiaire de l'autorisation de voirie.

Aucun accès riverain ne peut être autorisé sur les bandes de décélération et d'accélération.

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

Les distributeurs de carburant en agglomération :

Les distributeurs fixes peuvent être autorisés en agglomération sous certaines conditions:

- la piste de stationnement, ainsi que les différents équipements, doivent être créés hors domaine public routier,
- la largeur du trottoir utilisable ne doit en aucun cas être inférieure à 1,40 mètre.
- les manœuvres d'entrée et de sortie sur la piste ne doivent causer ni danger, ni gêne excessive à la circulation.

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

2.3.3 RAMPES D'ACCESSIBILITÉ

Contraintes techniques et éléments de validation :

Toute demande d'emprise sur le domaine public avec pour effet la mise en place d'une rampe PMR* fixe **sera étudiée au cas par cas**.

En tout état de cause, plusieurs critères amèneront à un refus de la demande :

- demande n'apportant pas la preuve de l'absolue impossibilité technique ou financière de mise en accessibilité via l'intérieur du bâti ou la parcelle ;
- tout projet ne montrant aucune prise en compte de l'intégration urbaine de la rampe ;
- Cas des voiries récentes (de moins de 3 ans) ou des constructions visées par le décret n° 2006-555 du 17 mai 2006 relatif à l'accessibilité des ERP*, des IOP*, et des bâtiments d'habitation, et par sa circulaire interministérielle n° DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007, dont le permis a été déposé après le 1er janvier 2008 : il est nécessaire **d'intégrer l'accessibilité à l'intérieur du bâti ou de la parcelle** ;

Respect de l'ensemble des autres réglementations auxquelles elle est confrontée.

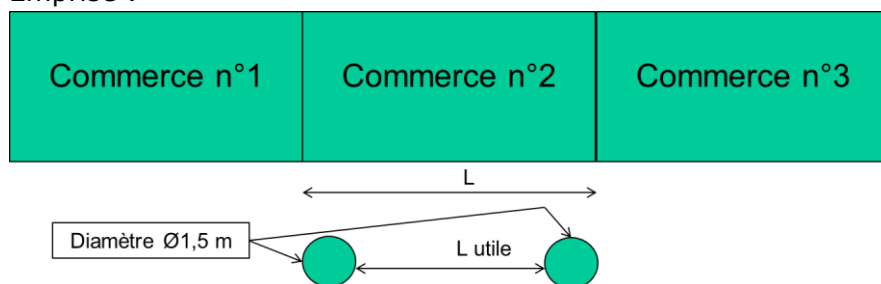
Si le pétitionnaire dispose d'une permission de voirie pour une terrasse, la rampe doit être intégrée à cet élément.

Le cheminement restant libre sur le trottoir présentera une largeur minimale de 1,40m. Il revient cependant en dernier ressort au gestionnaire de voirie de fixer la largeur libre pour le cheminement des piétons au vu de la fréquentation de la zone concernée.

En complément des documents exigés pour une demande de permission de voirie, le dossier devra comporter :

- Un plan coté de l'installation
- Un descriptif de l'ouvrage mentionnant les conditions d'exploitation.

Emprise :



En aucun cas, la rampe d'accessibilité ne pourra dépasser devant la façade du bâtiment d'à-côté, sauf accord entre les parties pour réaliser un ouvrage commun.

La longueur utile pour la réalisation de ce projet sera estimée ainsi : longueur de la devanture du pétitionnaire, diminuée de deux fois 1,5m, qui est le rayon de giration minimal pour un fauteuil pour handicapé.

La rampe, en tant qu'occupation précaire et révoicable, doit permettre l'intervention permanente des gestionnaires des différents réseaux publics si cela s'avérait nécessaire. Elle doit garantir la libre circulation des piétons, des personnes à mobilité réduite et des moyens de secours, et sécurité incendie.

Cas des immeubles collectifs :

Les demandes seront étudiées au cas par cas, en fonction de leur niveau d'intégration urbaine et de leur impact sur le domaine public.

Par ailleurs, en cas d'une mise à distance de la rampe par rapport à la façade de l'immeuble, cela amènera à la prise en charge de l'entretien des espaces verts compris entre les deux, pour des facilités de gestion et d'entretien.

Réaménagement de voies :

Dans le cadre de projets de réaménagement de voies, il pourra être étudié la mise en accessibilité totale ou partielle des ERP* présents sur ces voies.

Les travaux supplémentaires associés, s'ils sont souhaités par l'exploitant de l'ERP*, **seront à sa charge (financière) et amèneront à une permission de voirie.**

En cas de refus, toute demande d'emprise pour mise en accessibilité ultérieure sera refusée.

2.3.4 TERRASSES

Définition :

Une terrasse est une portion délimitée du domaine public mise à la disposition des établissements, **à titre précaire et révocable.**

Est considérée comme une terrasse la partie d'un trottoir, d'une chaussée ou d'une place située devant un établissement, où sont disposées tables et chaises, et permettant à la clientèle de consommer à l'extérieur dudit établissement.

Terrasses concernées :

Il ne sera fait état dans ce règlement uniquement des terrasses relevant d'une permission de voirie et appartenant donc aux terrasses dites "équipées" selon [l'annexe n°4](#).

Emprise des terrasses équipées (Cf. Schéma en [annexe n°4](#)) :

Afin d'obtenir une permission de voirie, tout projet ou renouvellement de terrasse devra répondre aux critères suivants :

- La terrasse est placée devant le commerce disposant de l'autorisation et doit rester dans le prolongement de la façade du bâtiment, aucun débord sur les propriétés voisines ne sera toléré. Aucun élément constituant la terrasse ne doit dépasser de l'emprise autorisée ;
- La terrasse doit permettre l'intervention permanente des gestionnaires des différents réseaux publics : les accessoires et organes de sécurité doivent être accessibles aisément, en permanence.
- Elle doit garantir la libre circulation des piétons, des personnes à mobilité réduite et des moyens de secours, et sécurité incendie : Maintenir un passage de 1,40m minimum sans obstacle. Une dimension supérieure peut être imposée selon la fréquentation piétonne du lieu, afin de garantir la sécurité et la tranquillité de tous. En tout état de cause, il revient en dernier ressort au gestionnaire de voirie de fixer la largeur libre pour le cheminement des piétons ;
- Laisser libre l'accès à l'entrée de l'immeuble concerné : la largeur de l'accès ne doit pas être inférieure à celle de la porte d'entrée de l'immeuble, ni être inférieure à 1,40m.

Prescriptions générales :

L'entretien de l'ensemble des éléments constituant la terrasse, y compris l'emprise au sol est à la charge du permissionnaire. Toute modification ou détérioration éventuelle du domaine public liée à cette permission de voirie est réparée aux frais de celui-ci.

En cas de travaux de voirie (Métropole ou réseaux divers) le démontage et remontage de la terrasse, ainsi que tous travaux nécessaires afférents seront effectués par le permissionnaire à ses frais.

En cas de cessation, changement ou cession de l'activité, la permission de voirie devient caduque et le permissionnaire doit impérativement démonter l'installation et rendre le domaine public dans l'état de sa mise à disposition initiale. En cas de non-respect, la Métropole fait procéder au démontage de l'installation aux frais du permissionnaire, après l'en avoir informé par lettre recommandée.

En cas de manquement, le service gestionnaire de la Métropole fait dresser des procès-verbaux et engage des démarches.

L'équipement et le mobilier se doivent de respecter la "charte terrasses" de la commune si elle existe.

2.3.5 PUBLICITÉ ET AFFICHAGE SUR SUPPORT ANCRÉ SUR LE DOMAINE PUBLIC

Constitue une publicité, à l'exclusion des enseignes et des pré-enseignes, toute inscription, forme ou image, destinée à informer le public ou à attirer son attention. Les dispositifs dont le principal objet est de recevoir lesdites inscriptions, formes ou images sont assimilés à des publicités.

L'implantation de dispositifs publicitaires sur le domaine public doit faire l'objet d'une démarche préalable auprès de Rennes Métropole afin de vérifier sa conformité avec le RLPI métropolitain, et les prescriptions liées au lieu d'implantation.

2.4 Les débords et les ouvrants

2.4.1 SAILLIES

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

Les dispositifs doivent être supprimés sans indemnité, de par leur caractère précaire et révocable, lorsque des raisons d'intérêt public conduisent l'administration à exhausser le sol, à réduire la largeur du trottoir ou à implanter des panneaux, feux de signalisation, éclairage, et de façon plus générale en cas de réaménagement du domaine public.

Il revient en premier lieu au pétitionnaire de s'assurer, en amont de sa demande, que le débord souhaité n'engendrera pas de risque d'impact vis-à-vis d'autres objets ou personnes (riverains, véhicules stationnant, ...). Par la suite aucun mobilier urbain ne sera mis en place au sol pour protection, afin de compenser une mauvaise analyse des risques.

Dans tous les cas, les dimensions tolérées se feront sous réserve de garantir un cheminement libre d'une largeur de 1,40m, ainsi que de garantir la libre circulation des moyens de secours.

Aussi, toutes saillies tolérées sur la voie publique devront, selon leur nature et la largeur de voie mesurée entre propriétés de part et d'autre de la rue, s'inscrire dans les dimensions indiquées en annexe n°5 du présent règlement.

Cas de l'isolation par l'extérieur

Cette isolation, si elle dépasse 0,15 m et inférieure à 0,30 m de débord à moins de 2,20m de hauteur par rapport à la voie (réglementation accessibilité), devra faire l'objet d'un rappel **situé en façade** à 0,40 m du sol si elle ne descend pas jusque-là. **Les rappels au sol seront refusés.**

Autres ouvrages annexes au bâtiment :

Il est interdit de construire des ouvrages (tels que des escaliers, des descentes de cave, des équipements techniques, évacuation de gaz, fumées, vapeurs d'eau issues de chaudières ...) dans l'emprise du domaine de voirie sauf autorisation spécifique d'occupation du domaine public routier. Tous les équipements de cette nature destinés au fonctionnement ou à la conservation des bâtiments devront être situés à l'intérieur des propriétés privées.

En cas d'autorisation d'urbanisme, les ouvrages annexes situés au niveau du sol et en saillie sur l'alignement devront être supprimés et le domaine public remis en état en cohérence avec le traitement du sol voisin.

2.4.2 OUVRANTS

Aucune porte, fenêtre, volet, ... ouvrant vers l'extérieur ne doit faire saillie sur le domaine de voirie.

Exceptions :

Toutefois, cette règle ne s'applique pas dans les établissements recevant du public aux issues de secours **qui sont utilisées exclusivement en tant que telles.**

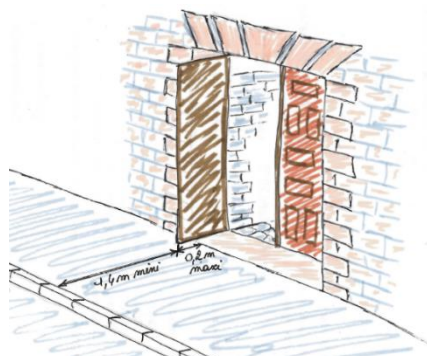
Exception est également faite pour les locaux techniques dont la réglementation en matière de sécurité impose une ouverture vers l'extérieur et dispose d'une procédure d'accès sécurisé (ex: le transformateur électrique). Dans ce cas, la porte sera rabattue et fixée sur la façade lors de l'intervention.

Les volets qui s'ouvrent au rez-de-chaussée en surplomb du domaine de voirie doivent être rabattus et fixés sur les murs de façade. Les volets en saillie à ouverture automatique et les châssis basculants au-dessus du trottoir en rez-de-chaussée ne sont pas autorisés pour raison de sécurité.

Les caves ou cours anglaises existantes sous le domaine public devront être supprimées à la première demande de la Métropole, et ce, sans indemnité. La responsabilité de la Métropole est totalement dérogée quant aux caractéristiques techniques de l'obturation et de son étanchéité. Le propriétaire est responsable des dommages causés du fait de cet ouvrage, tant fermé, que de sa signalisation quand il est ouvert.

Cas d'assouplissement :

Dans le périmètre des sites patrimoniaux remarquables (SPR*) et les abords des monuments historiques, pour tenir compte de la difficulté à modifier les portes existantes des bâtiments historiques, il est toléré au niveau des celle-ci un débord de 20 cm maximum si le cheminement restant libre devant la porte est d'au moins 1,40 m. Schéma de principe :



2.4.3 MARQUISES ET AUVENTS

L'implantation d'un dispositif de couverture (auvents, marquises, bannes,...) est soumise à l'obtention préalable d'une autorisation.

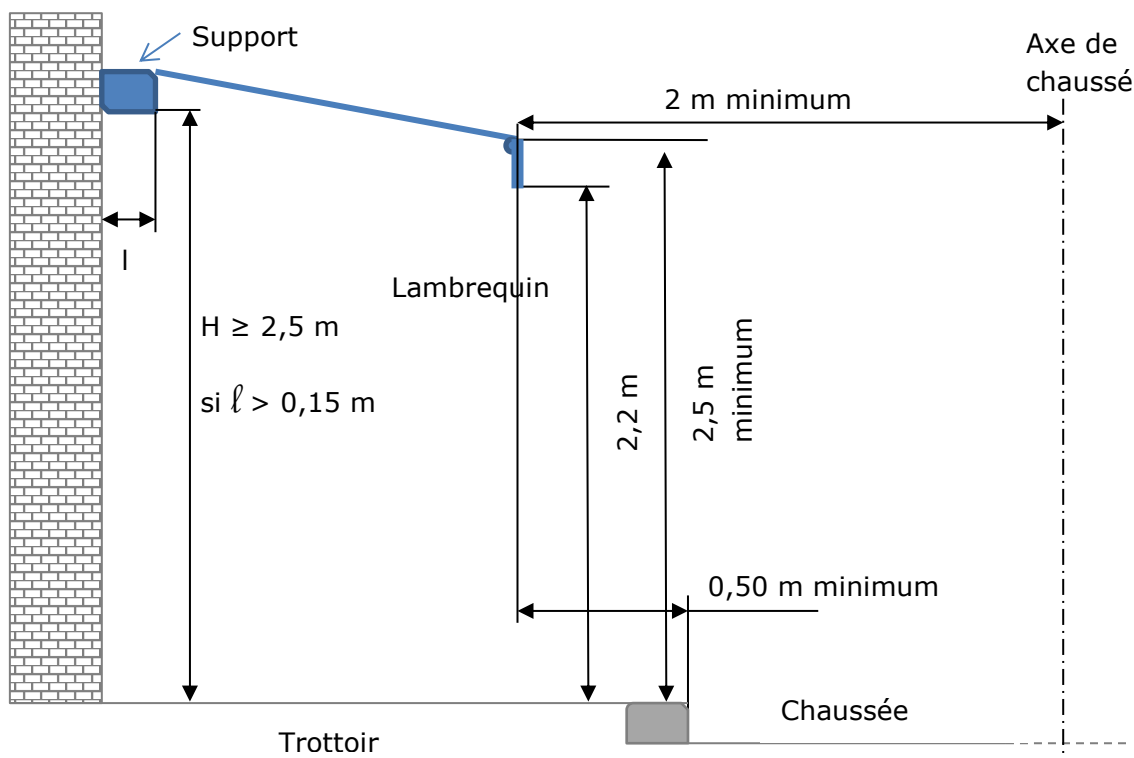
Cas des auvents, marquises :

Leur couverture doit être translucide. Ces ouvrages ne peuvent ni recevoir de garde-corps, ni être utilisées comme balcons. Les eaux pluviales qu'ils reçoivent, ne doivent s'écouler que par des tuyaux de descente appliqués contre le mur de façade et disposés de manière à ne pas déverser ces eaux sur le sol.

2.4.4 STORE-BANNES

Aucune partie du support ne doit être à moins de 2,50 mètres au-dessus du sol y compris en cas de déploiement en position basse.

Cette prescription ne s'applique pas au support ou aux organes de manœuvre dont la saillie sur le nu du mur de façade ne dépasse pas 0,15 mètre, ainsi qu'au lambrequin* qui doit être à 2,20 m minimum de hauteur.



En cas de présence d'arbres d'alignement face à la devanture, l'implantation d'un store banne sera soumise à l'avis du gestionnaire des espaces verts de la commune concernée.

2.5 Implantation et identification de supports en bordure de la voie publique

2.5.1 PROJET D'IMPLANTATION OU DE RENOUVELLEMENT

Lorsqu'un pétitionnaire souhaite implanter un support aérien, une concertation doit avoir lieu entre le pétitionnaire et le service de gestion de la voirie.

Ces échanges, sur la base d'un dossier d'implantation comprenant les informations suivantes à minima :

- plan d'implantation ;
- surface nécessaire, en séparant la surface de l'objet de la surface d'évolution autour permettant son entretien ;
- éléments cadastraux permettant d'évaluer la situation de l'implantation (domaine public / domaine privé) ;
- motivations de l'implantation ou du renouvellement ;

pourront être accompagnés d'une visite sur site afin d'évaluer au mieux les risques associés à la zone d'implantation. Le rendez-vous avec le service de gestion de la voirie doit être sollicité sous un délai minimum de 15 jours en amont.

L'objectif est qu'ensemble, la solution la plus adéquate soit trouvée.

HORS AGGLOMÉRATION

Les conditions techniques de ces implantations sont les suivantes :

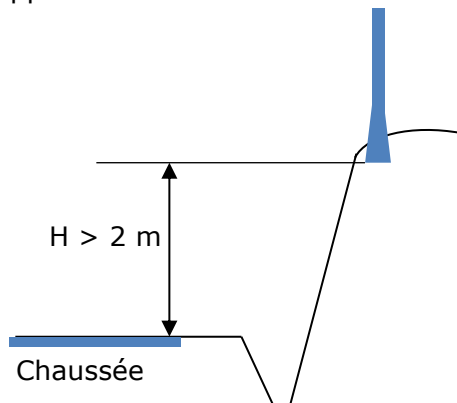
Il est demandé de façon générale un recul par rapport au bord de chaussée de 4 m.

Si ce recul peut être réétudié selon l'environnement, cette exigence sera maintenue pour les obstacles de taille conséquente (exemple : transformateur), qui demandent de toute façon des aménagements spécifiques pour les interventions les concernant.

Assouplissements :

En cas de contrainte par rapport à la distance de 4 m :

1 - Si l'implantation du support se fait avec un dénivelé important tel qu'il y a à minima 2 m entre le pied du support et la surface de la chaussée, alors la contrainte de distance de recul est nulle.

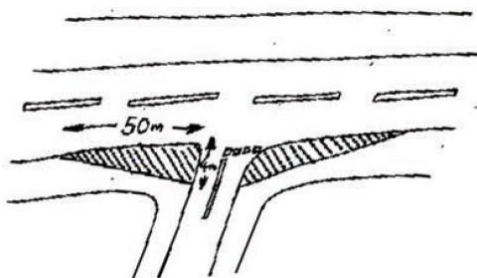


2 - Si le recul de 4m n'est pas possible techniquement, et si elle répond aux contraintes sécuritaires ci-après, le support peut être implanté après l'obstacle naturel ou en l'intégrant de façon sécurisée aux terrains après un accord du service gestionnaire.

Contraintes sécuritaires :

Implantations interdites sur les espaces suivants :

- En sortie de route en courbe ;
- En limite d'accotement* ;
- Au droit des carrefours, aucun support ou ouvrage annexe ne sera implanté dans un triangle dit « de visibilité » dont les dimensions prises à partir du bord de chaussée seront de 4 mètres sur la voie adjacente et de 50 mètres sur la voie principale.



Exemple :



- Au niveau des zones particulières identifiées ou démontrées, selon le cadre de la demande, comme accidentogènes par le gestionnaire de la voirie
- En entrée de champ, sauf impossibilité technique démontrée.

3 - Quand d'autres obstacles, hors arbres, tel un muret, sont déjà existants à un recul inférieur à 4m, dans la zone d'implantation, alors il est possible de s'implanter à cette limite sans aggravation de la situation.

4 - Recours à un dispositif de retenue* : quand aucune autre solution ne peut être envisagée, la mise en place d'un dispositif de retenue pourra être évoquée pour permettre l'implantation de l'émergence.

Il sera à la charge de l'intervenant, et une distance minimale de 1,6m sera respectée entre l'obstacle et le dispositif (contraintes d'entretien des voies : débroussaillage, fauchage, ...).

Cf. Logigramme en [annexe n°6](#).

Busage :

Pour les obstacles de taille conséquente, il sera nécessaire de mettre en place un busage afin de permettre certaines interventions sur les émergences. Il sera exigé d'installer des têtes de sécurité aux deux extrémités, dans un objectif de réduire le risque.

Si deux obstacles proches nécessitent un busage, la distance les séparant (d'extérieur à extérieur) doit être mesurée.

Si $d < 6m$, les busages devront être regroupés d'un seul tenant.

La création du busage est à la charge du bénéficiaire. Elle devra être réalisée dans les règles de l'art.

EN AGGLOMÉRATION

En agglomération, chaque demande d'implantation d'obstacles latéraux nouveaux, ou pour leur renouvellement, sera instruite au cas par cas par le service gestionnaire de la voirie, sur la base des plans fournis, selon l'environnement dudit obstacle.

2.5.2 IDENTIFICATION DES OUVRAGES DE RÉSEAUX

Afin de pouvoir identifier rapidement les propriétaires de l'ouvrage (coffrets, armoires, ...), Rennes Métropole demande à ce que soit apposé sur ceux-ci un moyen d'identification du propriétaire.

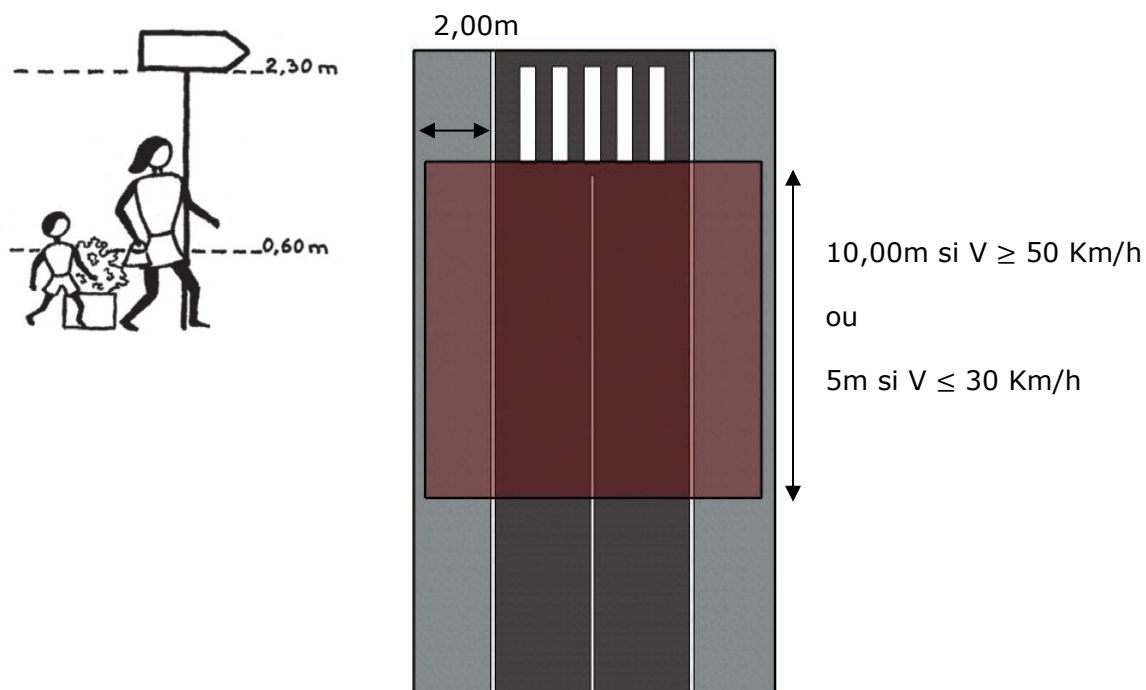
Ces informations devront être apposées avant tout sur une zone de l'objet visible et non soumise à dégradation.

Sauf souci de sécurité immédiat, la remise en état de ces ouvrages doit se faire dans les plus brefs délais, avec au maximum un délai de trois mois suite à signalement.

2.6 Masques à la visibilité

En agglomération, pour des raisons de sécurité et de co-visibilité il est interdit de positionner de quelque façon que ce soit un mobilier, de la végétation ou autres objets masquant la visibilité en approche d'une intersection ou d'un passage piéton sur une **hauteur** comprise entre 0,60m et 2,30m par rapport au niveau du sol.

Cette zone d'approche s'étend sur les 10m en amont de l'intersection ou du passage piéton et sur la largeur de la chaussée plus 2,00m de part et d'autre du fil d'eau. Cette distance est portée à 5 m dans les zones à circulation apaisée ou limitée à 30 km/h.



Chapitre 3 : Exécution des travaux

3.1 Conditions générales

3.1.1 PROGRAMMATION ET PRÉALABLE AUX TRAVAUX

Dans le cas de travaux programmables :

Le maître d'ouvrage doit informer l'autorité compétente pour la coordination des travaux lors de la réunion de programmation de travaux organisée tous les ans. Ceci afin de coordonner les interventions de l'ensemble des concessionnaires et maître d'ouvrage divers dans le but de minimiser les impacts sur la voirie métropolitaine. Le tableau sera transmis aux concessionnaires au minimum 2 mois avant la date officielle de la réunion.

Pour l'ensemble des travaux dont les travaux non programmables :

Avant de commencer tout chantier pouvant impacter le domaine public routier, l'intervenant ou maître d'ouvrage doit se rapprocher du gestionnaire de voirie métropolitain afin :

- d'obtenir une réponse de Rennes Métropole à la demande d'accord technique ou de permission de voirie pour la création d'ouvrage.
Toutefois, les travaux dont l'urgence est justifiée par la mise en sécurité des personnes ou des biens peuvent être engagés avant la délivrance de cette autorisation écrite, et signalés au gestionnaire de la voirie selon la plateforme concernée par mail sous 24 heures.
- Si les travaux le nécessitent, d'avoir obtenu un arrêté de circulation ou un permis de stationnement suivant les délais réglementaires des autorités compétentes.

Toute modification majeure du projet doit faire l'objet d'une nouvelle demande (changement ou extension d'emprise, ...).

Si les travaux ne sont pas terminés, une demande de prorogation doit être formulée avant la fin de la période d'intervention indiquée initialement.

Dans la mesure du possible, le niveau de complexité du chantier sera indiqué par le service gestionnaire de la voirie lors des demandes d'accords technique ou de permission de voirie.

Pour les chantiers complexes* après échange et accord respectif avec le maître d'ouvrage des travaux, comportant des tranchées importantes, ou ceux réalisés dans un contexte sensible (déviation complexe, durée importante ...) : organiser une réunion 1 mois avant le début des travaux avec le gestionnaire de voirie. Ce chantier pourra être présenté en réunion de coordination des conditions de circulation pour évaluer l'impact, les mesures à mettre en œuvre et les dates de réalisation.

Autres obligations :

Le demandeur (y compris sous-traitant ou membre d'un groupement d'entreprises) devra s'assurer, avant le commencement des travaux, de la présence de réseaux existants et de leur localisation, en formulant des demandes de DICT* et DT*, conformément aux textes en vigueur.

Le donneur d'ordre* doit procéder à des mesures de teneur en amiante et HAP dans les enrobés situés sur sa zone de chantier, selon la réglementation en vigueur.

Les maîtres d'ouvrages sont responsables des travaux et des ouvrages réalisés pour leur compte sur les voies de la Métropole et devront prendre en charge tout aménagement lié à leurs travaux. Notamment ils demeurent civilement responsables de tous les accidents ou dommages (aux personnes, aux choses, aux ouvrages publics, ou aux propriétés privées) qui peuvent se produire du fait ou à l'occasion de leurs travaux, que ces derniers soient directement ou indirectement (dommages indirects*) en cause, sauf faute de la victime, d'un tiers ou cas de force majeure. Cela vaut aussi bien pour un maître d'ouvrage qui réalise lui-même les travaux, que pour les travaux qu'il aurait délégué à un intervenant.

3.1.2 GESTION DES DÉPLACEMENTS PENDANT LES TRAVAUX

Enjeux et objectifs de Rennes métropole :

Les travaux sur la voirie sont une source de gêne pour les riverains et les usagers de la voirie. Rennes métropole a défini les principaux enjeux et objectifs qui doivent s'appliquer dans la gestion des travaux :

- Pour garantir des conditions de déplacements satisfaisantes prioritairement pour les utilisateurs des réseaux de transport et les modes actifs. En effet le Plan de déplacements Urbains de Rennes métropole définit des enjeux et objectifs se traduisant par des actions visant entre autre à favoriser les modes alternatifs et à valoriser les déplacements de proximité. Par ailleurs, Rennes Métropole s'est engagée depuis de nombreuses années pour favoriser la pratique des modes de déplacements actifs : la marche à pied et le vélo. Ces différentes actions doivent être maintenues lors des travaux de voirie et réseaux pour éviter tout report modal vers l'utilisation de la voiture.
- Pour garantir les accès aux services de secours
- Pour préserver le service de collecte des déchets
- Pour maintenir les fonctions riveraines (accès, livraison...)
- Les enjeux et objectifs de Rennes Métropole sont donc :

Enjeu 1 : éviter le report modal des usagers des transports en commun vers l'utilisation de véhicule particulier

-

Objectif 1 : favoriser la circulation des transports en commun

Objectif 2 : garantir un niveau de service du réseau de transports en commun acceptable

Objectif 3 : maintenir en permanence des accès piétons sécurisés, accessibles depuis et vers les points d'arrêt des réseaux STAR et BREIZHGO

Objectif 4 : Garantir le fonctionnement et la compréhension des réseaux STAR et BREIZHGO

Objectif 5 : Garantir le passage des bus sur l'aménagement réalisé:

Enjeu 2 : éviter le report modal des modes actifs vers l'utilisation de véhicule particulier et garantir la sécurité de ces cheminements

-

Objectif 1 : favoriser la circulation des piétons et cyclistes

Objectif 2 : assurer la continuité du cheminement des modes actifs

Objectif 3 : Maintenir à proximité l'offre de service aux cyclistes

Enjeu 3 : maintenir les fonctions riveraines

-

Objectif 1 : maintenir les accès riverains et l'accès des services de secours

Objectif 2 : prendre en compte la logistique urbaine

Objectif 3 : préserver le service de collecte des déchets

Objectif 4 : identifier et prendre en compte les contraintes de l'environnement du chantier (équipements publics, établissements scolaires...)

Principes généraux :

Toute intervention sur le domaine public susceptible de perturber significativement la circulation ou présentant une sensibilité particulière (en termes de durée, d'impact sur la circulation générale et les réseaux de transports ou d'environnement du chantier) doit être organisée avec le plus grand soin afin :

- D'optimiser la coordination entre les différents chantiers se déroulant concomitamment, et ainsi permettre l'accessibilité des pompiers, des collectes des déchets ...
- D'anticiper la communication et l'information au public sur la nature, la durée et l'impact des travaux.
- De réduire et maîtriser l'impact pour les riverains et tous les usagers quel que soit leur mode de déplacement

Les interventions les plus sensibles peuvent être inscrites à l'ordre du jour des réunions de coordination des conditions de circulation à l'initiative de Rennes métropole ou des intervenants sur le domaine public routier de Rennes métropole (mission via l'adresse mail coordination-travaux@rennesmetropole.fr)

Ces réunions sont hebdomadaires et se déroulent en présence du gestionnaire de la voirie de Rennes Métropole, de la Direction de la Communication, de la Direction de l'Espace public et des Infrastructures du service Réseaux de Transports et de l'exploitant du réseau STAR.

L'objectif de ces réunions est de définir le plus en amont possible et en concertation avec les intervenants (maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, entreprises, coordonnateurs SPS) les principes généraux d'organisation des chantiers : planification, information, coordination et modes opératoires. (Maintien de la circulation, adaptation des horaires ou mise en place de déviations, itinéraires de délestage, actions de régulation, définition des mesures d'accompagnement en termes de communication travaux et de pré-information...).

D'une manière générale, les modalités de réalisation des chantiers sont arrêtées par le gestionnaire du domaine public et formalisées dans le cadre de la procédure d'instruction des accords techniques et demandes d'arrêtés de circulation.

Dans le cas des travaux nécessitant des adaptations du fonctionnement de carrefours à feux, toute sollicitation doit être transmise au plus tard 3 mois avant la date de démarrage prévue pour les travaux).

Pour toute autre intervention impactant les conditions de circulation et/ou de stationnement les demandes d'arrêtés temporaires devront être transmises au gestionnaire :

- **8 jours ouvrés** avant le début des travaux (hors week-end et jours fériés),
- **5 semaines** avant le début des travaux, si les travaux nécessitent de mettre en place une déviation de la circulation.

Il importe également de porter une attention particulière à l'application des mesures définies, notamment en ce qui concerne le respect des plannings des chantiers, la tenue des chantiers, la lisibilité des panneaux et la qualité de l'information mise en place.

3.1.3 INFORMATION ET COMMUNICATION

Il revient au maître d'ouvrage d'informer et communiquer sur ses travaux.

Cas général :

Pour tout chantier, un panneau indiquant le maître d'ouvrage et des informations de contact doit être apposé.

Travaux sur axes de transit et structurants :

Des panneaux seront mis en place 8 jours avant le début des travaux en cas de rue barrée ou travaux rendant la circulation difficile. Ils indiqueront les conditions de circulation et les dates.

Cas spécifique :

À proximité des chantiers de travaux importants et impactant les voies de circulation les plus empruntées, des panneaux bien visibles doivent être placés par l'intervenant, avec les indications suivantes :

- Maître(s) d'ouvrage, informations de contact ;
- Nature des travaux, date de début, date de fin prévisionnelle.

Ces panneaux auront alors les dimensions minimales suivantes :

- En agglomération : 1,20m x 1,60m (type KC1)
- Hors agglomération, de dimensions supérieures aux précédentes.

Délai de communication :

- Au plus tôt pour les commerces impactés, avec un minima d'un mois.
- Jusqu'à 15 jours en amont pour les riverains, avec un minima d'une semaine.

Pour donner plus de visibilité aux travaux, il est possible de relayer l'information via le service communication travaux de Rennes Métropole.

Rennes Métropole peut communiquer au maître d'ouvrage les contacts nécessaires sur demande.

3.2 La préparation du chantier

3.2.1 ÉTATS DES LIEUX ET EMPRISE

Avant toute ouverture de tranchée, il convient d'établir l'état des lieux contradictoire.

Différentes situations peuvent se présenter :

- pour les chantiers complexes* comportant des tranchées importantes, ou ceux réalisés dans un contexte sensible (déviation complexe, emprise de chantier importante, base vie ...) : la présence du gestionnaire de voirie à cet état des lieux est indispensable, et les travaux ne pourront pas commencer tant que le rendez-vous n'aura pas eu lieu. La réunion est organisée à l'initiative de l'intervenant, qui sollicitera un rendez-vous, en tenant compte des délais inscrits dans la procédure, avec un minima de 15 jours ;
- pour les chantiers de plus faible ampleur, l'intervenant ou un représentant de la personne publique ou privée à l'origine de la demande d'intervention s'engage à prendre des photos explicites permettant de se prononcer sur l'état des lieux avant intervention, le jour même de début des travaux, ainsi qu'à les conserver en cas de demande du gestionnaire de voirie ;

En l'absence d'une des deux parties ou de démarches de la part de l'intervenant, ou du représentant de la personne publique ou privée à l'origine de la demande, le lieu sera réputé en parfait état avant travaux. »

L'emprise des chantiers exécutés sur la chaussée et le trottoir doit être aussi réduite que possible et ne peut dépasser les limites autorisées par l'autorité compétente. Toute modification ou extension d'emprise doit faire l'objet d'une autorisation complémentaire. Conformément à l'arrêté du 13 juillet 2000 portant "règlement de sécurité de la distribution gaz combustible par canalisation" tous les travaux devront être menés tout en garantissant une accessibilité des organes de sécurité des réseaux de distributions de gaz telles que les vannes de réseaux et branchements, ainsi qu'aux services de sécurité pendant la durée complète des travaux.

L'emprise correspondant à la partie des travaux réfectionnés doit être libérée immédiatement, après avoir respecté les contraintes techniques des matériaux mis en œuvre préconisé par le fabricant.

Exemple : temps de séchage, qui devra être précisé lors de la demande de travaux

Cas de chantiers complexes* : fourniture d'un(de) plan(s) d'emprise de chantier faisant apparaître les accès des riverains, les sens de circulation (véhicules, piétons, cyclistes). Si besoin, ce plan comprendra plusieurs phases. Il doit être d'une échelle exploitable.

À chaque interruption de travail de plus d'un jour, notamment en fin de semaine, les emprises des chantiers sont réduites à une surface minimale et le chantier est débarrassé de tous les dépôts de matériaux.

3.2.2 ORGANISATION DU CHANTIER

Engins de chantier :

Ne sont tolérés sur le chantier que les engins strictement indispensables à son fonctionnement. Les stationnements de véhicules personnels sont interdits. Le matériel utilisé doit être adapté à l'environnement du chantier et aux contraintes d'exécutions.

L'organisation du chantier doit être telle que les manœuvres des engins et camions ne soient pas dangereuses pour les usagers de la voie publique, et respectent les arrêtés de circulation et stationnement délivrés par l'autorité compétente.

Fonctions de la voie :

Toutes les fonctions de la voie seront maintenues dans la mesure du possible. L'écoulement des eaux, le raccordement des descentes de gouttières des propriétés riveraines et la collecte des ordures ménagères seront assurés en permanence ainsi que le droit d'accès des riverains, des services de sécurité et des exploitants de réseaux de services publics.

En ce qui concerne les emplacements réservés destinés aux taxis, livraisons, autopartage, PMR*..., il convient d'éviter autant que possible des travaux sur ces espaces. Quand il ne peut en être fait autrement, le maître d'ouvrage prend contact avec le gestionnaire de voirie le plus en amont possible pour organiser le déplacement des emplacements pendant la durée des travaux.

Mobilier urbain, équipements et accessoires de voirie :

Le mobilier urbain (candélabres, abribus, poteaux indicateurs, mobiliers urbains de propreté, etc.) doit être protégé avec soin par l'intervenant. Lorsque la nature des travaux exige une dépose du mobilier, l'intervenant doit au préalable prendre contact avec le gestionnaire du mobilier concerné.

Les accessoires nécessaires au fonctionnement des ouvrages de distribution, tels que bouches à clé d'eau ou de gaz, siphons, postes de transformation et armoires, tampons de regards d'assainissement ou de canalisations, chambres de tirage, bouches d'incendie, etc ... doivent rester visibles et visitables pendant et après les travaux (principe d'affleurement). Dans le cas où ces accessoires de réseaux ne sont pas accessibles après la réalisation des travaux, les frais de remises en état ou d'accessibilité seront supportés par l'exécutant des travaux.

L'accès aux ouvrages et équipements publics (sanitaires publics, bancs, abribus, stations vélos, etc.) est maintenu, sauf accord du gestionnaire de l'ouvrage pour leur condamnation provisoire.

3.2.3 STOCKAGE

Quand le stockage est autorisé, en aucun cas, du matériel ou des matériaux ne seront stockés en dehors des limites de l'emprise autorisée. Le stockage sur le domaine public sera réduit en emprise et limité dans le temps.

3.2.4 PROPRETÉ DU CHANTIER

Toutes dispositions sont prises pour éviter de causer des dégradations au revêtement des chaussées et trottoirs, aux bordures de trottoirs, bornes, panneaux de signalisation, mobiliers urbains ainsi qu'aux arbres et plantations. Les dégradations éventuelles sont mises à la charge de l'intervenant responsable des travaux.

Il est interdit de souiller le domaine public ou ses équipements. Tout stockage de produits ou matériaux polluants est interdit sur le domaine public.

Lors des terrassements et transports, les chutes de terre ou autres matériaux doivent être balayés et les chaussées lavées si nécessaire.

Toutes les surfaces tachées par des huiles, du ciment ou d'autres produits sont refaites aux frais de l'intervenant.

3.3 Sécurité et protection

Tous les chantiers et les dépôts de matériels ou de matériaux doivent être signalés et protégés.

3.3.1 CLÔTURE

Les fouilles et regards ouverts doivent être entourés par un barriérage réglementaire rigide et continu, suffisamment stable pour ne pas être renversé facilement. Il conviendra de s'assurer que les barrières sont bien attachées les unes aux autres (sans rubalise qui est interdite). Ce dispositif doit par ailleurs s'opposer efficacement aux chutes de personnes (notamment malvoyantes) et être sans danger pour celles qui le heurteraient. Les éléments de protection sont revêtus de couleurs contrastées pour éveiller l'attention.

Ces protections devront être présentes en permanence.

La signalisation de type K14 (rubalise) **est proscrite**.

3.3.2 CHEMINEMENT PIÉTON ET CYCLES

Pour éviter le report modal, et tenir les objectifs métropolitains, le cheminement des piétons et des cyclistes au droit des chantiers doit être clairement indiqué et sécurisé. Il devra être maintenu le long du chantier sauf impossibilité avérée. Des tunnels pour piétons pourront être imposés par le gestionnaire en cas de risque de projections de matériaux ou afin de sécuriser le cheminement par rapport aux véhicules. Sur chaussée, la circulation des modes doux est alors séparé de la circulation des automobilistes par un système de protection efficace soumis à accord du gestionnaire de voirie, et offre toutes les garanties de sécurité.

Pour ce faire, les gestionnaires, maîtres d'ouvrages, maîtres d'œuvres et entreprises pourront s'appuyer sur le guide [Voir annexe 11](#) une aide pour les intervenants, qui suivant la nature et les particularités du chantier permet une bonne prise en compte de l'aménagement et de la signalisation en faveur des modes actifs.

En particulier, les cheminements doivent respecter une largeur minimale de 1,40 m pour le passage des PMR*, exempts de ressauts. Uniquement en cas d'impossibilité technique, cette largeur peut être ramenée à un minima de 0,90m aux socles des barrières.

Quand le cheminement ne peut se faire le long du chantier, pour des raisons sécuritaires ou de configuration du lieu (rue étroite, vitesse des véhicules, ...), les piétons seront alors invités à utiliser le trottoir opposé à l'aide d'une déviation adaptée (type panneaux JH ou PPO – indications de traversées avec logo piéton et flèche directionnelle), y compris pour les PMR*.

3.3.3 INTERRUPTION DE CHANTIER

Afin de sécuriser les emprises de travaux, en règle générale, les fouilles ne restent pas ouvertes, sauf accord obtenu du service gestionnaire du domaine public. Dans ce cas, l'utilisation de plaques métalliques ou les balisages mis en œuvre font l'objet d'une concertation avec le service gestionnaire du domaine public. Durant cette période, l'entreprise ou le maître d'ouvrage devra être joignable et surveiller son barrièrage et la signalisation de chantier mis en place.

3.3.4 SIGNALISATION DU CHANTIER

L'intervenant se doit de signaler son chantier en se basant sur la 8^{ème} partie (signalisation temporaire) de l'Instruction Interministérielle de Signalisation Routière (IISR). Cette signalisation ne doit pas endommager l'ouvrage de voirie.

En signalisation verticale, les dispositifs choisis devront être de faible encombrement et être lestés pour résister au vent.

Il convient de s'assurer que la signalisation mise en place soit cohérente avec la signalisation permanente, et ne cache pas les plaques de rue. Enfin, la copie de l'arrêté temporaire de circulation et de stationnement est affichée aux abords du chantier. Le responsable des travaux doit assurer de jour comme de nuit le maintien en bon état de la signalisation.

Cas spécifique des RGC* (Routes à Grande Circulation)

-

Sur les routes qualifiées de RGC*, la signalisation est mise en place et sa maintenance assurée par les services de Rennes Métropole exclusivement, ces interventions étant refacturées au donneur d'ordre.

La facturation s'appuie sur la décision tarifaire en vigueur.

Lorsqu'il est fait recours à des signaux tricolores d'alternat, Rennes Métropole pourra demander à ce que ceux-ci soient équipés d'un système de décompte afin d'informer les usagers du temps d'attente lié aux travaux. Le cycle devra tenir compte du niveau de trafic de la voie concernée. Dans la mesure du possible, le gestionnaire de voirie veillera à en faire état dès l'instruction de la demande.

3.3.5 PRÉSENCE D'ESPACES VERTS OU D'ARBRES D'ALIGNEMENT – PROTECTION

Pour tout projet qui aurait un impact sur des espaces verts, en particulier les arbres d'alignement, il est nécessaire, en lien avec le gestionnaire de voirie, de prendre avis auprès du gestionnaire des espaces verts concernés, qui indiquera les protections et précautions à appliquer lors du chantier.

Le stockage de matériaux ou matériel à proximité des pieds d'arbres est soumis à l'autorisation du gestionnaire des espaces verts concernés.

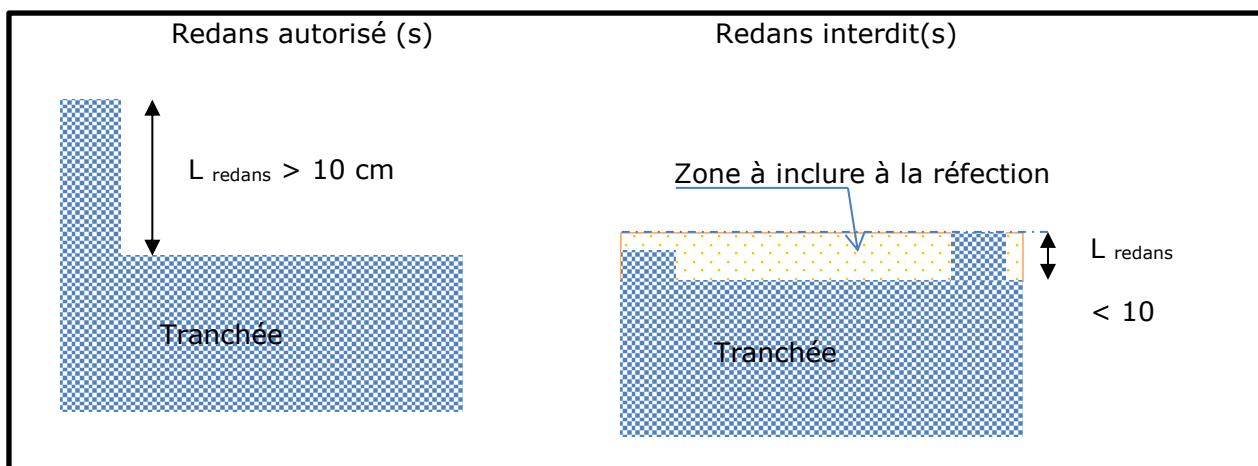
3.4 Ouverture de fouilles

3.4.1 DÉCOUPE DES TRANCHÉES

Le découpage aux limites de la tranchée devra être effectué de façon franche et rectiligne, à l'aide d'un matériel adapté, sur la base de formes géométriques simples exclusivement carrés, rectangles ou trapèzes, avec un minimum de redans le cas échéant.

Les redans d'une largeur inférieure à 10 cm sont interdits, ou alors devront faire l'objet d'une réfection élargie au droit de leur largeur et sur toute la longueur du côté de tranchée impactée.

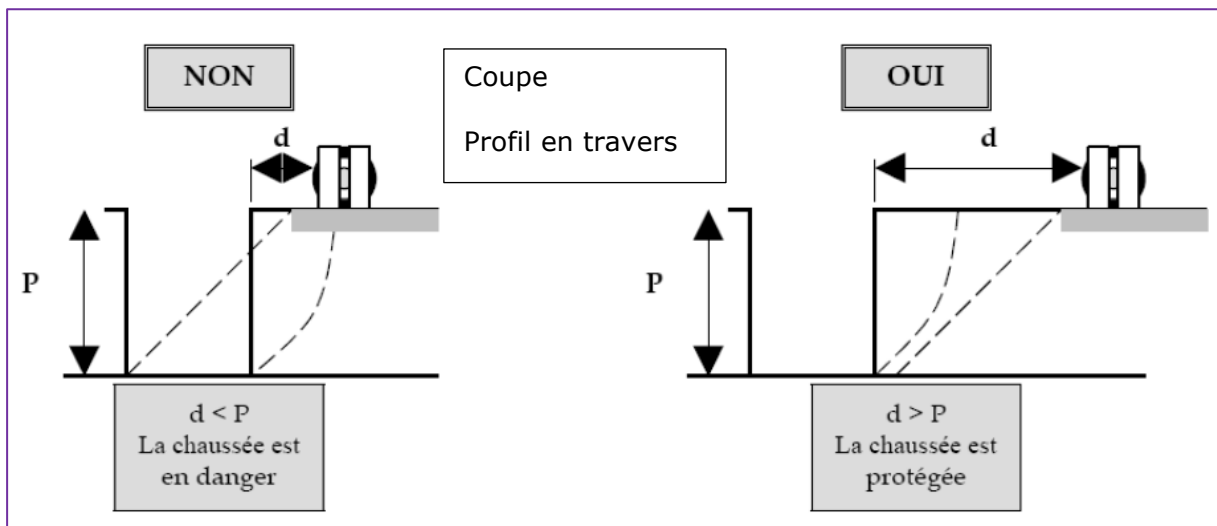
Exemples (non exhaustifs) :



VUE DE DESSUS

Quand la tranchée est réalisée sur la chaussée, Rennes Métropole recommande d'éviter les bandes de roulement afin de restreindre le risque de tenue moindre aux sollicitations de la tranchée.

De la même façon, dans le cas des tranchées longitudinales, il faudra veiller pendant les travaux, quand cela est possible, à éloigner le passage des roues d'une certaine distance par rapport au bord de la tranchée, afin de réduire la sollicitation sur la partie du sous-sol qui a été bouleversée par l'ouverture de la tranchée.



Hors agglomération, l'implantation des tranchées est à réaliser de préférence sous l'accotement, si possible à plus d'1 mètre du bord de la chaussée.

Un débord de 10 cm de part et d'autre de la tranchée sera réalisé sur la dernière couche d'enrobés lors de la réfection définitive de la chaussée (cf. [annexe n°7](#)).

3.4.2 DÉBLAIS

Les déblais non réutilisables provenant des corps de chaussée sont évacués en totalité au fur et à mesure de leur extraction (sauf dérogation) aux frais de l'intervenant et les abords du chantier sont nettoyés de tous détritiques dont ils auraient provoqué le dépôt. Leur évacuation devra être conforme aux textes en vigueur (lois, codes, normes, chartes, etc.).

Toutefois, dans le cadre de chantiers courts d'une durée < 1 semaine, et où certains matériaux seront réutilisés sur place, une solution de stockage sur place sera recherchée. Le maître d'ouvrage devra en faire état au service gestionnaire de la voirie lors de sa demande.

Les permissionnaires font leur affaire de la recherche des lieux de décharge.

Seuls les matériaux susceptibles d'être réutilisés (cf. article 6-B), après accord des services de Rennes Métropole, sont soigneusement entreposés à part en un lieu où ils ne gênent pas la circulation des véhicules et des piétons.

Les revêtements de surface du type dalles et pavés à réutiliser sont stockés en dehors de la voie publique par l'intervenant

Après l'achèvement de chaque tronçon de chantier, les matériaux en excédent sont immédiatement enlevés et les abords nettoyés de tous détritiques.

Il est interdit d'abandonner dans les fouilles des corps métalliques, chutes de tuyaux, morceaux de bouche à clé, etc., afin de ne pas perturber une éventuelle détection magnétique ultérieure et d'assurer une homogénéité du remblai.

3.4.3 PROFONDEUR ET INTER-DISTANCE DES RÉSEAUX

Les réseaux souterrains neufs sont implantés conformément à la réglementation en vigueur.

Sauf impossibilité technique liée à la configuration des lieux et à justifier auprès du service gestionnaire de la voirie, les réseaux devront être protégés conformément à la réglementation en vigueur.

Les croisements de réseaux ou les réseaux parallèles doivent se conformer aux règles de distance des réseaux enterrés selon la norme NF P98-332 (et ses évolutions le cas échéant).

Le maître d'ouvrage est responsable du respect de ces normes.

3.4.4 MICRO ET MINI TRANCHÉES

Hors agglomération :

Deux types de tranchées de faibles dimensions sont autorisées :

- Les micro-tranchées de 0,05 à 0,15 m de largeur : réseaux télécoms essentiellement, à condition que le partage de fourreaux ne soient pas possibles.
- Les mini-tranchées de plus de 0,15 m jusqu'à 0,30 m de largeur ;

Les profondeurs minimales réglementaires applicables aux concessionnaires de réseaux devront être respectées.

En cas d'impossibilité technique de respecter les profondeurs d'enfouissement exigées par Rennes Métropole sur tout ou partie de la tranchée, l'intervenant devra soumettre d'autres solutions techniques au service gestionnaire de la voirie.

Ces tranchées s'appuieront sur la coupe A1 de [l'annexe N°7](#) en termes de prescriptions.

En agglomération :

Il n'y a pas de micro ou mini-tranchées, les tranchées doivent respecter la norme NF P98-331.

3.4.5 FOUILLES HORIZONTALES

Il est interdit de creuser le sol sous forme de galerie souterraine, à l'exception des techniques reconnues comme adaptées, et suite à autorisation de Rennes Métropole. Il est également interdit de creuser sous les bordures, les caniveaux, etc...

Traversées de chaussées :

Lorsque que les conditions d'exploitation et de sécurité spécifiques de la route concernée le nécessitent le fonçage ou le forage sera préconisé.

Les tranchées ouvertes seront exécutées de préférence par demi-largeur de chaussée.

Si les conditions d'exploitation nécessitent la mise en place d'une déviation, les frais de mise en place et de suivi seront pris en charge par le demandeur

3.4.6 DÉCOUVERTES D'OBJETS

De façon générale, dès la découverte d'objets (vestiges, bornes d'information géographique, ...), lors de travaux de fouilles, l'intervenant devra cesser les travaux en

cours, ne toucher à aucun bien trouvé et avertir au plus vite les autorités compétentes conformément à la réglementation en vigueur.

Les frais de remplacement de bornes d'information géographique seront à la charge du maître d'ouvrage.

3.5 Réseaux hors d'usage

Lorsqu'une canalisation (ou un ouvrage) est mis(e) hors exploitation, son gestionnaire doit en informer le service gestionnaire de la voirie.

Ces dispositions concernent également tous les dispositifs nécessaires à des constructions (tirants, palplanches, ...)

Le gestionnaire du réseau pourra :

- Soit l'utiliser comme fourreau pour recevoir une canalisation de diamètre inférieur, pour lui-même ou suite à un transfert de propriété à un autre gestionnaire de réseau ;
- Soit l'abandonner provisoirement en vue d'une utilisation ultérieure comme fourreau. **Dans ce cas, le réseau fera l'objet d'une surveillance particulière de sa part, et donc sera inscrit au guichet unique.** Si dans un délai de 1 an, la canalisation n'a pas été réutilisée, elle sera considérée comme abandonnée définitivement et devra être soumise aux dispositions ci-dessous ;
- Soit l'abandonner définitivement dans le sol. Dans ce cas, le gestionnaire du réseau doit respecter les dispositions techniques en vigueur destinées à supprimer tout risque ultérieur. En cas d'encombrement important du sous-sol, ou si le chantier entraîne des déviations qui n'auraient pas été nécessaires en récupérant l'emplacement d'un réseau abandonné, ce réseau sera retiré du sous-sol par son gestionnaire et à ses frais. À défaut, les travaux nécessaires peuvent être effectués dans le cadre de l'intervention d'office, avec refacturation au gestionnaire de réseau concerné. **Dans l'attente, le réseau restera sous la responsabilité du gestionnaire de réseau concerné, et donc inscrit au guichet unique ;**
- Soit la déposer à ses frais.

Ces dispositions tiendront compte des modalités des contrats de concessions existants avec Rennes Métropole.

Cf. Logigramme en [annexe n°9](#).

3.6 Remblayage

Le remblayage des tranchées est effectué par l'intervenant, à ses frais.

Le maître d'ouvrage associé est tenu à une **obligation de résultats** selon les normes en vigueur et le guide technique SETRA.

3.6.1 COMPACTAGE

Le compactage doit être réalisé selon les normes en vigueur et les recommandations du guide technique SETRA-LCPC « Remblayage des tranchées et réfection des chaussées », ainsi que les prescriptions de [l'annexe n°7](#).

Dans un **objectif de résultat**, la qualité de travail attendue est décrite dans l'article 2 du chapitre 5.

3.6.2 MATÉRIAUX

Les matériaux utilisés seront conformes au guide technique SETRA.

S'il doit être mis en œuvre des matériaux alternatifs, ceux utilisés devront être déclarés dans la demande d'accord technique préalable, ou soumis avant toute utilisation en cours de chantier **à l'agrément du service gestionnaire de la voirie**.

Leur mise en œuvre sera conforme aux dispositions techniques en vigueur.

Réemplois de matériaux :

Les matériaux extraits des tranchées peuvent être réutilisés en remblai, si le maître d'ouvrage s'est assuré de la qualité de ceux-ci vis-à-vis de l'objectif de densification retenu.

Utilisation de matériaux alternatifs

-

S'entendent par matériaux alternatifs ceux issus de la filière de recyclage de plusieurs autres industries tels que les mâchefers, les gravats de bâtiment, ... Un document attestant de la compatibilité du matériau avec son utilisation sera demandé, tel une fiche de caractéristiques du matériau.

Pour des raisons de traçabilité, l'utilisation des mâchefers en tranchée et en diffus ne sera pas autorisée, sauf s'ils sont réemployés in situ.

Cas particulier :

Dans le cadre de tranchées de faibles dimensions $d \leq 0,30$ m, situées à moins d'un mètre du bord de chaussée sous accotement, au vu du risque important d'affaissement, Rennes Métropole pourra préconiser le recours aux matériaux auto-compactants.

Chapitre 4: Réfections de tranchées

4.1 Catégories de voies

De façon générale, trois niveaux de trafic sont retenus : fort, moyen et faible, qui pourront être déclinés selon les revêtements existants, au sein des prescriptions techniques associées à l'accord technique.

(Cf. [Annexe n°7](#))

4.2 Modalités de réfection

Les travaux de réfection sont effectués par l'intervenant, à ses frais.

Le type de réfection définitive de tranchées préalablement retenu est fonction de la localisation de la tranchée (chaussée, trottoir ou espace public) et du type de structure en place.

En cas de réfection définitive directe, il sera procédé avant la mise en place de la couche de surface, à une nouvelle découpe du revêtement à l'aide d'outils appropriés pour réaliser l'épaulement*.

S'il y a eu une phase de réfection provisoire, il sera procédé, aux frais de l'intervenant, avant la réfection définitive, à une nouvelle découpe du revêtement à l'aide d'outils appropriés, sans oublier l'épaulement* le cas échéant.

4.2.1 TYPE(S) DE RÉFECTION

Dans certains cas, une phase de réfection provisoire sera absolument nécessaire.

Le gestionnaire de voirie en informera le demandeur lors de l'instruction de sa demande. Le revêtement de réfection doit former une surface plane régulière, et se raccorder sans discontinuité au revêtement en place.

Le gestionnaire de voirie valide en amont des travaux, la proposition de l'intervenant de réaliser une réfection définitive directe ou non.

Les revêtements peuvent être reconstitués dès la fin des opérations de remblayages des tranchées, sans attendre les délais prévisibles de tassement des matériaux, à la condition expresse que l'intervenant ou le maître d'ouvrage puisse apporter toutes les garanties sur la stabilité des remblais qu'il a mis en œuvre, dans le cadre de son obligation de résultats selon la réglementation en vigueur.

Réfection provisoire :

Rennes Métropole pourra imposer des réfections provisoires dans certains cas.

Les réfections provisoires ne peuvent excéder un an.

Les réfections provisoires des revêtements devront être adaptées au trafic de la voie.

Elles devront supporter le trafic des voies concernées et permettre une utilisation du domaine public routier métropolitain sans danger. Entre autres, les bordures et caniveaux sont provisoirement reposés dans l'attente de la réfection définitive en respectant les cotes initiales.

Aucune modification ne peut être apportée aux ouvrages existants sans accord préalable des services concernés.

L'intervenant sera responsable de l'entretien de ses réfections, dans l'attente des réfections définitives.

Il devra intervenir immédiatement dès que sera porté à sa connaissance, tout problème de tassements, nids de poule, ou déformations pouvant être cause de danger ou d'insécurité pour les usagers et riverains des voies concernées.

Les parties inférieures et supérieures du remblai* doivent toujours être réalisées de façon définitive.

La signalisation doit être rétablie avant la remise en service de la circulation en accord avec le gestionnaire de voirie.

Réfection définitive :

La réfection définitive aura pour objectif une réalisation "dito existant".

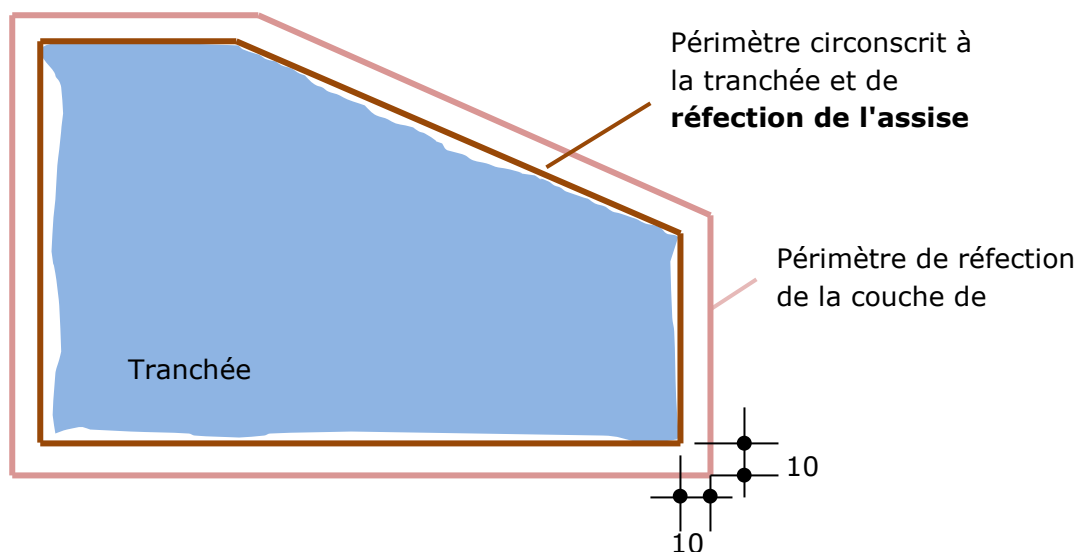
Cependant le gestionnaire de voirie indiquera la coupe-type applicable, adaptée au lieu du chantier, lors de l'instruction de la demande, afin que l'intervenant estime au mieux ses besoins en matériaux.

En cas d'écart substantiel constaté à l'ouverture de tranchée, l'intervenant alertera le gestionnaire de voirie et provoquera une réunion sur chantier afin de rediscuter des prescriptions techniques afin de les adapter.

La réfection définitive inclut les épaulements*, les surplus tels que définis au paragraphe B suivant, la découpe puis le scellement des bords du revêtement des fouilles, ainsi que la pose définitive des bordures et caniveaux.

Elle comprend également la présence d'un joint (chaussée et trottoir) et la remise en place du marquage définitif, et des bandes d'éveil à la vigilance le cas échéant. Ces éléments sont décrits au chapitre 5 article 3.

Principe de la réfection générale :



4.2.2 ÉLÉMENTS AMENANT À UNE RÉFECTION DITE "ÉLARGIE"

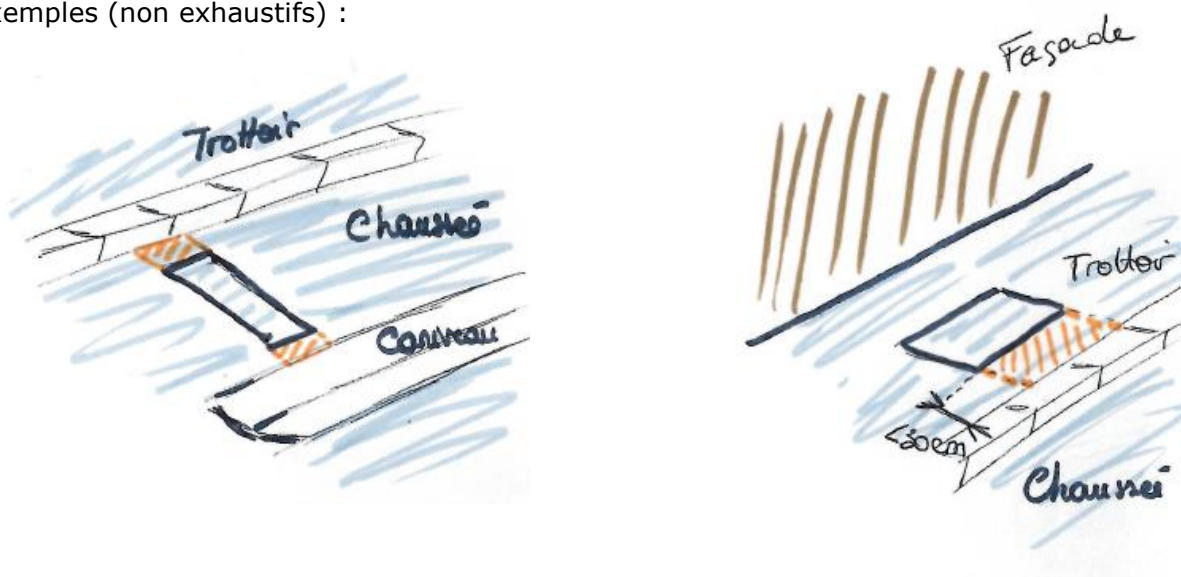
Redans*

Conformément à l'article [3.4.1 Découpe des tranchées](#), l'intervenant devra réaliser une réfection élargie de la largeur de ce supplément.

Délaissés*

S'il reste moins de 30 cm auprès des façades, de la bordure de trottoir, ou du caniveau, la réfection intègre le délaissé en question, sur l'ensemble de la zone comprise entre l'élément de construction et le bord de la tranchée, au droit des limites de celle-ci. Par ailleurs, si le bord de la tranchée est à une distance inférieure à 30 cm d'un autre bord de tranchée, la réfection est étendue à la limite de cette autre tranchée, afin de limiter les coupes, raccords, ... qui fragilisent la couche de surface.

Exemples (non exhaustifs) :



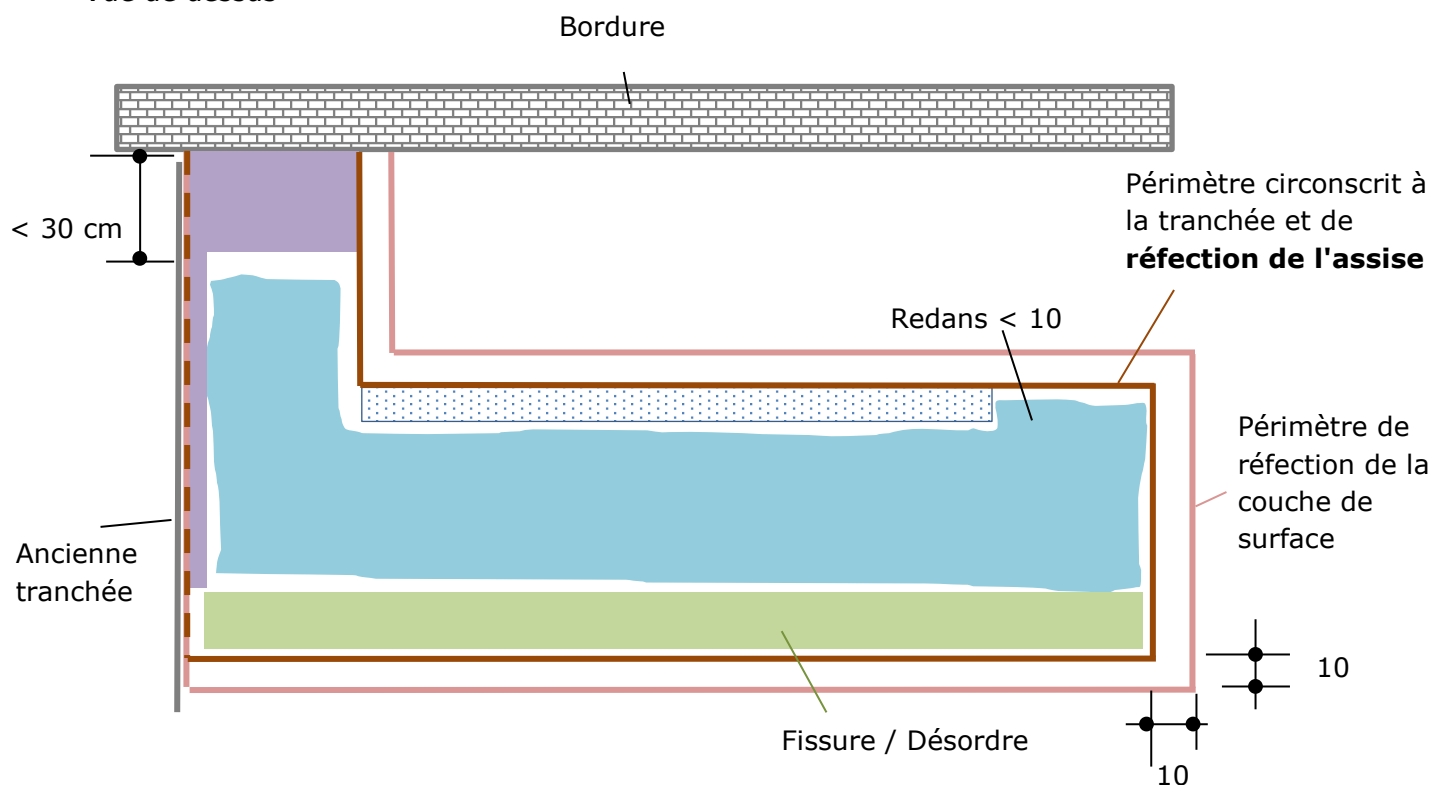
Désordre en bordure de fouille :

Dans le cas où un désordre, imputable au chantier et touchant la couche de surface en bordure de fouille, susceptible de mettre en cause la stabilité de la future réfection de tranchée, serait constaté, une découpe supplémentaire sera réalisée après constat contradictoire avec l'intervenant.

Il est convenu que comme pour le *b)*, une distance de 30 cm sera retenue.

Principe de la réfection élargie :

Vue de dessus



En cas de désordres (fissures, ...) à la marge de la tranchée, ceux-ci sont inclus dans le périmètre à réfectionner



Lorsqu'un des côtés du périmètre circonscrit est à moins de 0.30m de :

- joint d'une ancienne tranchée
- bordure, caniveau
- façade



Lorsqu'il existe un redan de largeur < 10 cm, la zone à réfectionner est élargie au droit de sa largeur et sur toute la longueur de la tranchée

Cas particulier des chaussées "neuves" (moins de 3 ans) :

Sur ce type de chaussée, l'article L115-1 du code de la voirie routière rappelle bien la possibilité d'interdire toute intervention, et cela sans justification, en dehors de quelques exceptions (art R323-25 code de l'énergie). La réalisation d'extension de réseaux liée

uniquement à la mise en place d'un branchement est comprise dans les cas de dérogation.

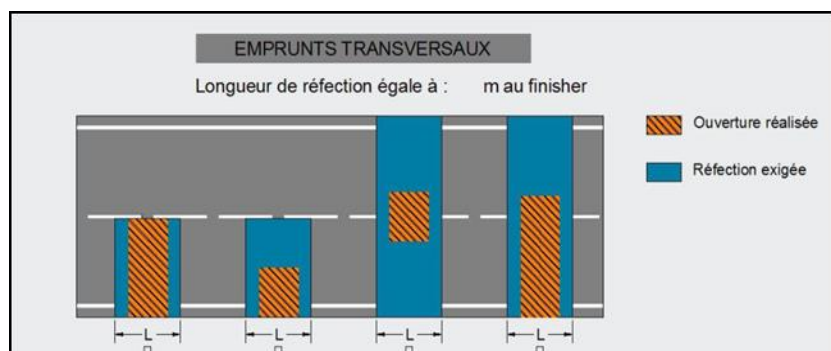
Si toutefois, des demandes, concernant des travaux programmables, étaient soumises au gestionnaire de voirie, celles-ci pourront être étudiées sous réserve que le demandeur accepte de réaliser une réfection plus conséquente, dont les dimensions feront l'objet d'une négociation selon l'importance des travaux envisagés.

En tout état de cause, ce surplus de réfection s'entend à minima à la largeur de la voie de circulation* concernée, ou la largeur du trottoir selon la localisation de la tranchée.

Pour exemple :

1/ 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.

2/ 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.



Un couloir de circulation se définit par une route comportant une signalisation horizontale complète, comme la partie de chaussée située entre deux bandes de marquage ou comme la partie de chaussée située entre l'axe géométrique de celle-ci, et, selon le cas, l'accotement, le trottoir ou la zone de stationnement.

4.3 Affleurement de réseaux

Toutes les émergences de réseaux de type tampons des regards, plaques des chambres de tirage, ... doivent affleurer au revêtement définitif, soit être au même niveau que celui-ci, pour éviter tout souci de bruit et confort des usagers.

4.3.1 ENFOUISSEMENT DES RÉSEAUX AÉRIENS

Dans une voie où les réseaux aériens auront été enfouis, il ne sera délivré d'autorisation pour la création de nouvelles lignes aériennes qu'à titre exceptionnel en raison d'une impossibilité technique avérée de la réalisation souterraine après échange avec le service gestionnaire de la voirie.

Chapitre 5: Notion de qualité

La réalisation des travaux quels qu'ils soient, sur le domaine public routier de Rennes Métropole, doit s'inscrire dans l'objectif d'un résultat de qualité permettant d'assurer à tout instant le confort et la sécurité des usagers.

5.1 Obligation d'information

Tout intervenant est réputé avoir connaissance du présent règlement et a l'obligation d'en informer toute personne à laquelle il confierait des travaux ou toute autre mission ayant un rapport avec l'occupation du domaine public routier.

5.2 Compactage des tranchées

Les contrôles des travaux de remblayage réalisés par l'intervenant, seront faits par l'intervenant lui-même (ou un prestataire sous son contrôle ou celui du maître d'ouvrage), en respectant les règles définies par les normes en vigueur et le guide technique SETRA-LCPC « Remblayage des tranchées et réfection des chaussées », ainsi que les éventuelles prescriptions techniques mentionnées sur l'accord technique.

Tout défaut de mise en œuvre nécessitera une reprise de la totalité de la zone concernée par des mesures non conformes, par l'intervenant à ses frais.

Les contrôles sont réputés être faits par l'intervenant ou un laboratoire/organisme agréé, sous la responsabilité du maître d'ouvrage. Ils seront réalisés par pénétromètre ou matériel équivalent, et porteront sur le respect des épaisseurs, la qualité des matériaux et la compacité minima à obtenir, selon les normes en vigueur et le guide technique SETRA.

Rennes Métropole se réserve le droit, de façon exceptionnelle, de demander une copie de ces résultats. Il revient aux différents permissionnaires*, concessionnaires*, occupants de droit* de conserver les preuves des contrôles de compactage, en tant que maître d'ouvrage soumis à obligation de résultats.

Le réseau structurant et de façon générale les voies soumises à un trafic fort seront les cibles prioritaires de ces contrôles.

Par ailleurs, Rennes Métropole se réserve le droit, à tout moment, de réaliser ou faire réaliser un contrôle de compactage sur le(s) chantier(s) de son choix. En cas de résultats non conformes, les frais liés à ce contrôle seront mis à la charge du maître d'ouvrage.

5.3 Qualité de finitions de la réfection des tranchées :

Cas d'exception :

S'il s'avère que la tranchée est réalisée sur un site soumis à un aménagement de voirie sous un délai de 6 mois (travaux programmables), il pourrait être accepté que, dans ce cadre, les finitions de type marquage non sécuritaire et joints ne soient pas faits vu qu'ils seront rapidement détruits.

Dans tous les cas, il faudra faire une demande de confirmation AVANT le démarrage du chantier, à la discrétion du gestionnaire de voirie qui reste seul décisionnaire pour valider cette possibilité.

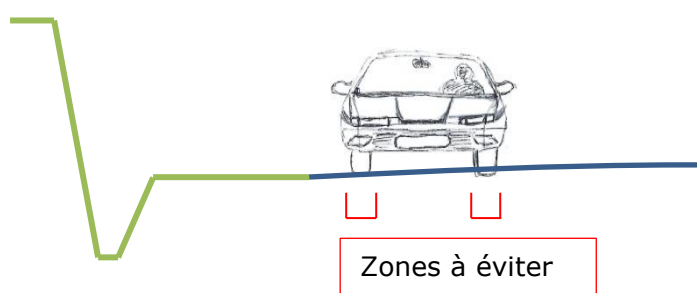
5.3.1 LA QUALITÉ DE FINITION DE LA TRANCHÉE

Elle doit être telle qu'elle respectera le principe de planéité (pas de bombé ou de creux). Les éléments de contrôle principaux sont décrits en [annexe n°10](#).

5.3.2 JOINTS

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.

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).



Pour faciliter le regroupement des travaux de finition, un délai de 2 mois peut être accordé suite à la réfection définitive de la tranchée pour la réalisation des joints.

5.3.3 MARQUAGE

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 50 m

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 sécuritaire

-

Dans TOUS LES CAS, ce type de marquage se doit d'être réalisé **sans délai** dès la fin des travaux, afin de garantir la sécurité des usagers.

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 Rennes Métropole en amont des travaux sur le matériau à employer. Dans cet objectif, une cartographie est mise en ligne via le site de Rennes Métropole, et son principe est explicité en [annexe n°8](#).**

5.3.4 CAPTEURS INTRUSIFS DE TYPE ÉLECTROMAGNÉTIQUES

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

5.4 Obligation de résultats et Délai de garantie

5.4.1 OBLIGATION DE RÉSULTATS

Les réfections des structures de voirie, quelle que soit leur nature, seront réalisées par l'intervenant, à ses frais et sous sa responsabilité, conformément au présent règlement. L'intervenant est soumis en la matière à une obligation de résultat selon les règles de l'art et les normes en vigueur.

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

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage reste responsable des dommages liés aux conséquences de ses travaux (ex : affaissement, ...)

5.4.2 DÉLAI DE GARANTIE

Les réfections définitives sont assorties d'un délai de garantie de 2 ans.

Cette garantie s'étend à la réparation de tous les désordres signalés (structures et accessoires : affaissement, joint incomplet, déficit de marquage, bordures mal replacées, ...) par Rennes Métropole.

Le maître d'ouvrage assurera vis-à-vis de la Métropole la reprise de la structure incriminée autant en réfection provisoire, dans le délai maximum d'un an, qu'en réfection définitive, sur l'ensemble du délai de garantie.

Sauf risques d'insécurité pour la circulation des véhicules ou des piétons, dans la mesure du possible, Rennes Métropole et le maître d'ouvrage fixeront ensemble le délai d'intervention selon la nature, l'urgence et l'importance du désordre. En l'absence de compromis, Rennes Métropole fixera le délai d'intervention.

Si à l'expiration du délai de garantie, les travaux et prestations ci-dessus définis n'étaient pas exécutés, Rennes Métropole prolongera ce délai jusqu'à la réparation complète des déficiences constatées, que celles-ci soient assurées par l'occupant ou qu'elles le soient d'office, conformément aux stipulations ci-dessus.

5.5 Notion de contrôle : Réception des travaux

Une fois les travaux terminés, il faut établir la réception du chantier. Il faut entendre la fin, selon le cas, de la réfection provisoire (qui demandera, dans ce cas, une nouvelle réception suite à la réfection définitive) ou de la réfection définitive immédiate.

Différentes situations peuvent se présenter :

- **pour les chantiers complexes*** : la présence du gestionnaire de voirie à cette réception de travaux est indispensable, suite à laquelle un procès-verbal (PV) de réception peut être notifié à l'intervenant, avec ou sans réserves. La réunion est organisée **à l'initiative de l'intervenant**, qui sollicitera un rendez-vous, en tenant compte des délais inscrits dans la procédure, avec un minima de 15 jours ;
- pour les chantiers de plus faible ampleur, l'intervenant ou un représentant de la personne publique ou privée à l'origine de la demande d'intervention informe le gestionnaire de voirie par mail pour lui signifier la fin de son intervention. Sans réponse du gestionnaire de voirie sous un délai de 2 mois, le chantier sera considéré comme réceptionné.

En l'absence de démarches de la part de l'intervenant, ou du représentant de la personne publique ou privée à l'origine de la demande, le chantier sera considéré comme non réceptionné. La personne publique ou privée à l'origine de la demande d'intervention ne pourra commencer à appliquer le délai de garantie des travaux qu'à compter d'un PV* de réception des travaux.

Le PV de réception fera état le cas échéant des réserves ainsi que du délai pour y remédier.

5.6 Notion d'intervention d'office

5.6.1 CAS D'UNE SIGNALISATION ROUTIÈRE INEXISTANTE OU INSUFFISANTE

Lorsque les prescriptions concernant la signalisation de déviation et la signalisation de chantier ne sont pas satisfaites, les services de voirie interviennent sans délai et sans mise en demeure pour remédier à la défaillance de l'intervenant bénéficiaire de l'autorisation d'ouverture de tranchée et à ses frais.

5.6.2 CAS DES RECONSTITUTIONS NON CONFORMES

D'une façon générale lorsque les travaux ne sont pas conformes aux prescriptions figurant dans l'autorisation d'ouverture de tranchée, les services de la Métropole interviennent pour y remédier après mise en demeure préalable restée sans effet pendant un délai de 7 jours.

En cas de carence (absence de réfection, réserves non levées, ...) et après une mise en demeure restée en tout ou partie sans effet dans un délai de 7 jours, les travaux de remise en état seront exécutés directement par Rennes Métropole, aux frais exclusifs du maître d'ouvrage, et sans que cette réfection ne dégage l'intervenant de la responsabilité qui lui incombe pendant le délai de garantie au titre des travaux qu'il a effectués.

Un constat contradictoire sera établi.

Au cas où les ouvrages reconstitués présenteraient des risques d'insécurité pour la circulation des véhicules ou des piétons, les services de la Métropole interviennent sans mise en demeure. Dans tous les cas, l'intervention de la Métropole est faite aux frais du maître d'ouvrage.

5.6.3 DÉBORDEMENT DE VÉGÉTAUX

En cas de débordement de végétaux constaté au droit de propriétés riveraines, empiétant sur le domaine public routier métropolitain et remettant de ce fait en cause la sûreté et/ou la commodité du passage, les services de la Métropole interviennent pour y remédier après mise en demeure préalable restée sans effet.

L'intervention de la Métropole est faite aux frais du riverain n'ayant pas répondu à ses obligations.

5.6.4 FACTURATION DES PRESTATIONS MÉTROPOLITAINES

Dans les cas d'intervention par la Métropole, le prix des travaux réalisés par la Métropole, ou par un prestataire désigné par Rennes Métropole est payé conformément à l'article R.141-18 du code de la voirie routière par l'intervenant. Les sommes réclamées à l'intervenant comprennent le prix des travaux majoré des frais généraux et des frais de contrôle prévus dans le Code de la Voirie Routière.

L'intervenant est tenu de rembourser à la Métropole tous les frais occasionnés par son intervention, y compris les mesures d'exploitation (signalisation et balisage particuliers...) en raison du non-respect par celui-ci du présent règlement.

5.7 Obligations suite à intervention d'urgence

Si toutefois, Rennes Métropole était amené à intervenir d'urgence pour remédier à un ouvrage reconstitué présentant des risques d'insécurité pour la circulation des véhicules ou des piétons, cela ne décharge en rien le maître d'ouvrage de ses obligations de réfections conformes.

Il devra reprendre ses travaux pour une mise en conformité dans les plus brefs délais, comprenant l'enlèvement de la mesure sécuritaire (enrobé à froid ou autre) réalisée par Rennes Métropole.

Les frais de l'intervention d'urgence, de l'enlèvement de celle-ci et de la mise en conformité seront entièrement à la charge du maître d'ouvrage.

Chapitre 6 : Annexes

Liste des annexes

N°	Désignation	Page
1	Textes juridiques, règlementaires, normatifs	49
2	Lexique	51
3	Entrées charretières	56
4	Lexique concernant les terrasses	58
5	Saillies autorisées	61
6	Logigramme pour l'implantation de supports	63
7	Modalités de remise en état du domaine public routier	64
8	Prescriptions générales pour le marquage	68
9	Logigramme des Réseaux Hors d'Usage	69
10	Seuils admissibles pour les éléments contrôlés	70
11	principes de signalisation et de gestion des déplacements lors de travaux	73

ANNEXE N°1 – Textes juridiques, réglementaires, normatifs

Normes applicables

NF P98-331 Février 2005, « Chaussées et dépendances – Tranchées : ouverture, remblayage, réfection ».

NF P98-332 Février 2005, « Chaussées et dépendances – Règles de distance entre les réseaux enterrés et règles de voisinage entre les réseaux et les végétaux ».

NF P11-300 Septembre 1992, « Exécution des terrassements – Classification des matériaux utilisables dans la construction des remblais et des couches de formes d'infrastructures routières ».

NF P98-080-1 Novembre 1992, « Chaussées - Terrassement - Terminologie - Partie 1 : terminologie relative au calcul de dimensionnement des chaussées ».

NF P98-115 Mai 2009, « Assises de chaussées – Exécution des corps de chaussées – Constituants – Composition des mélanges et formulation – Exécution et contrôle ».

NF P98-736 Septembre 1992, « Matériel de construction et d'entretien des routes – Compacteurs – Classification ».

NF P94-063 Juin 2011, « Sols : reconnaissance et essais – Contrôle de la qualité du compactage – Méthode au pénétromètre dynamique à énergie constante – Principe et méthode d'étalonnage des pénétrodensitographes – Exploitation des résultats – Interprétation ».

NF P94-105 Avril 2012, « Sols : reconnaissance et essais – Contrôle de la qualité du compactage – Méthode au pénétromètre dynamique à énergie variable – Principe et méthode d'étalonnage du pénétromètre – Exploitation des résultats – Interprétation ».

NF S70-003 Juillet 2012, « Travaux à proximité de réseaux »

NF EN 13036-7, « Caractéristiques de surface des routes et aérodromes - Méthodes d'essai - Partie 7 : mesurage des déformations localisées des couches de roulement des chaussées : essai à la règle ».

Guides techniques

Guide technique SETRA-LCPC Mai 1994, « Remblayage des tranchées et réfection des chaussées ».

Guide technique SETRA Novembre 2001, « Etude et réalisation des tranchées »
Complément au guide technique SETRA-LCPC Juin 2007, « Remblayage des tranchées et réfection des chaussées ».

Dossier CERTU Avril 1998, « Remblayage des tranchées – Utilisation de matériaux autocompactants », n°78.

Guide technique LCPC-SETRA, GTR 2000, « Réalisation des remblais et des couches de forme fascicules I et II, traitement des sols à la chaux et/ou aux liants hydrauliques ». Couramment appelé « Guide GTR ».

Textes juridiques

Code général des collectivités territoriales

Code de la Propriété des Personnes Publiques

Code de la Voirie Routière

Code de l'Environnement

Code civil

Code de l'Urbanisme

Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, accompagnée de :

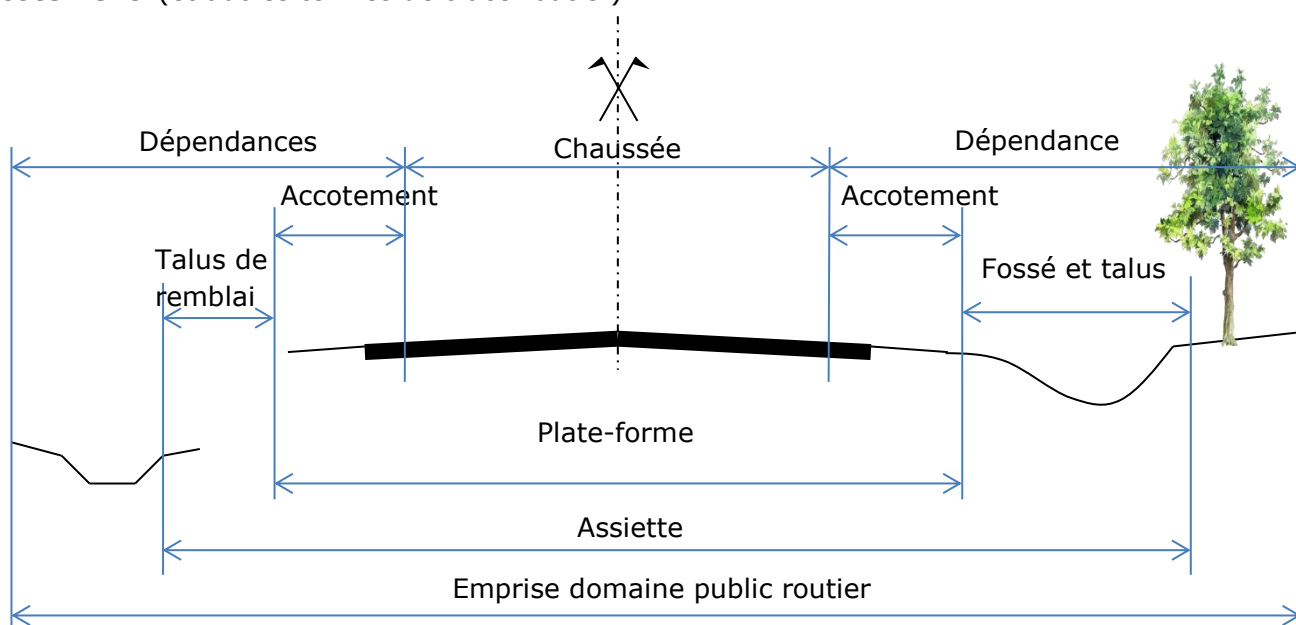
- Décrets n° 2006-1657 et n°2006-1658
- Arrêté d'application du 15 janvier 2007 modifié le 18 septembre 2012
- Relatifs à l'accessibilité de la voirie et des aménagements d'espaces publics aux personnes handicapées.

Articles CO2 de l'arrêté du 25 juin 1980 et GH6 de l'arrêté du 30 décembre 2011 dans le cadre de la sécurité incendie.

Arrêté du 15 février 2012 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution, modifié par l'arrêté du 19 février 2013, par l'arrêté du 18 juin 2014, par l'arrêté du 22 décembre 2015, par l'arrêté du 27 décembre 2016

ANNEXE N°2 – LEXIQUE

Accotement (et autres termes de tracé routier) :



Accord technique :

Il précise les modalités et conditions d'exécution des travaux et est délivré par le gestionnaire de voirie. Il peut se présenter sous diverses formes selon les habitudes établies entre Rennes Métropole et les occupants de droits (plateforme spécifique, mail, ...)

Affectataire :

Il s'agit du bénéficiaire d'une affectation de voirie. Généralement, la métropole utilise elle-même ses voies relevant du domaine public routier. Propriétaire et affectataire sont donc alors une seule et même personne.

Chantiers complexes :

Plusieurs éléments liés au chantier ou son environnement peuvent le faire qualifier de complexe :

- La durée du chantier ;
- La surface d'emprise du chantier (obligeant à déviation, ou impactant fortement le flux piéton ou cycliste) ;
- Présence d'une ligne de bus ;
- Axe structurant de la Métropole ;
- Technique demandant des engins particuliers ;
- Zone de flux piéton important ;
- Secteur sensible (lié aux différents usages du domaine public : commerces, écoles, hôpital, ...)

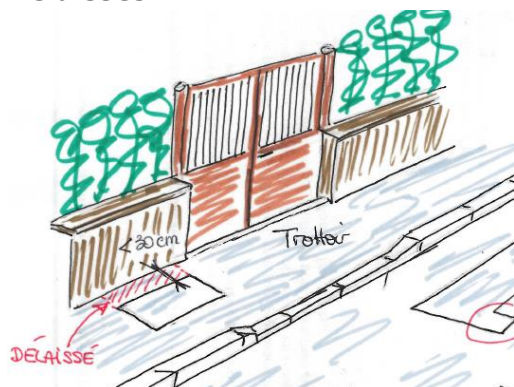
Concessionnaires :

La concession est une des formes que peut prendre une délégation de service public. Le concessionnaire exploite et entretient son réseau.

Corps de chaussée :

Le corps de chaussée regroupe la(les) couche(s) de surface et la(les) couche(s) d'assise de la structure dans laquelle est effectuée la tranchée.

Délaissés :



Partie restante entre un bord de tranchée et une façade, une bordure de trottoir, un caniveau... de moins de 30 cm de large.

DICT / DT :

DT : Déclaration de projet de travaux

DICT : Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux

L'envoi de ces demandes selon des formulaires types (Cerfa) permet de vérifier la présence et la proximité de réseaux avant tous travaux.

Dispositif de retenue :

Il s'agit en général de barrières de sécurité telles les glissières.

Demande d'Ouverture de Tranchée (DOT) :

Demande visant à obtenir selon les cas une permission de voirie ou une autorisation d'entreprendre des travaux.

Domaine public routier :

C'est le domaine concerné par les interventions sur voirie, défini par l'article L111-1 du Code de la Voirie Routière. Il comprend à la fois la chaussée mais aussi ses dépendances telles que trottoirs, talus, accotements, murs de soutènement, sous-sol. Il est limité au droit des propriétés riveraines grâce à l'alignement.

Dommages indirects :

Le dommage indirect est le préjudice résultant de l'aggravation d'un dommage initial ou de l'apparition d'un nouveau dommage en lien avec l'incident. Il peut être :

- consécutif à un premier dommage direct
- ou **ne pas être consécutif** à un premier dommage direct (par ex : impact d'une modification des travaux).

Donneur d'ordre :

Le donneur d'ordre est une personne physique ou morale pour laquelle un projet est mis en œuvre et doit être réalisé. Il est généralement le commanditaire du projet. Il définit les moyens et les objectifs à atteindre. Il suit le projet durant toute sa réalisation, il se présente à la fois comme étant le pilote et le propriétaire de l'ouvrage.

C'est le chef d'entreprise utilisatrice, relatif aux travaux réalisés dans un établissement par une entreprise extérieure, ou le maître d'ouvrage selon l'article R4412-96 du Code du Travail.

Épaulement :

Surlargeur de la couche de surface de la tranchée participant à sa bonne tenue dans le temps.

ERP :

Établissement recevant du public.

Intervenant :

Toute personne physique ou morale, publique ou privée qui envisage d'implanter un ouvrage ou de réaliser des travaux dans le sol, le sous-sol ou en sur sol du domaine public routier. Il exécute les travaux.

Lambrequin :

Le lambrequin est une petite bande décorative qui s'ajoute à l'extrémité des stores extérieurs type store banne.

Maître d'ouvrage :

Toute personne physique ou morale, publique ou privée qui envisage d'occuper le domaine public, d'implanter ou faire implanter un ouvrage ou réaliser ou faire réaliser des travaux dans le sol, le sous-sol, ou le sur-sol du domaine public routier.

Occupants de droit :

Certains concessionnaires sont occupants de droit du domaine public. Les occupants de droit définis légalement bénéficient d'un régime dérogatoire d'occupation du domaine public puisqu'ils ne sont pas soumis à une demande préalable d'occupation du domaine public.

Permissionnaires :

Détenteur d'une permission l'autorisant à réaliser des travaux.

Pétitionnaire :

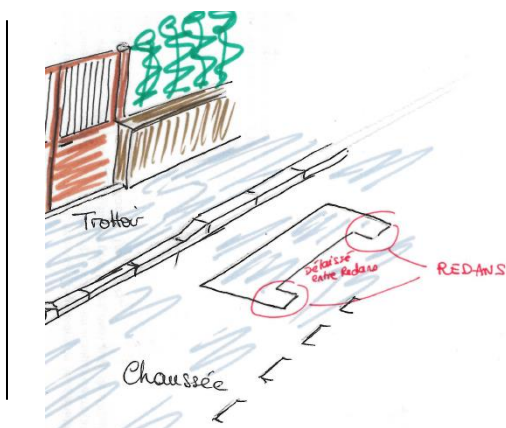
Personne physique ou morale, publique ou privée soumettant une demande d'occupation du domaine public. Dit aussi "demandeur".

PMR :

Personne à mobilité réduite.

Redans :

Décrochement venant briser la continuité d'un profil.



RGC :

L'expression « Routes à Grande Circulation » (RGC) désigne, quelle que soit leur appartenance domaniale, des routes qui assurent la continuité d'un itinéraire à fort trafic, justifiant des règles particulières en matière de police de la circulation et d'accès. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret pris sur le rapport du Ministre de l'Intérieur et du Ministre chargé des Transports.

En particulier, le statut de déviation des RGC interdit tout accès direct aux propriétés riveraines.

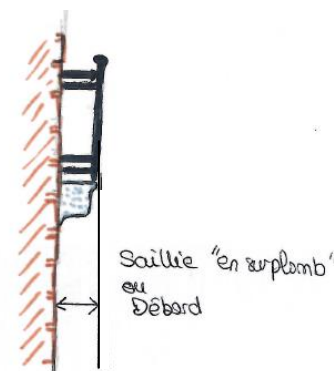
Qualité de compactage ($q_1 = q_1, q_2, q_3, q_4$) du remblayage :

Ces qualités visent des objectifs de densification du remblayage des tranchées sous chaussées, trottoirs, ... Elles sont décrites dans le guide technique SETRA consacré au remblayage de tranchée.

Saillie :

La saillie telle qu'elle est définie dans ce document est la partie de la construction qui débord sur le domaine public, ou sur un espace grevé par un emplacement réservé ou un plan d'alignement, que celle-ci se trouve en sur-sol, au sol ou en sous-sol.

Les termes « en surplomb » et « débord » sont également utilisés en remplacement de « en saillie ».



SPR :

Les Sites Patrimoniaux Remarquables sont « les villes, villages ou quartiers dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur présente, au point de vue historique, architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public. »

Les enjeux de ces sites sont retranscrits dans un plan de gestion du territoire qui peut prendre deux formes :

- soit un plan de sauvegarde et de mise en valeur
- soit un plan de valorisation de l'architecture et du patrimoine (selon le site gouvernemental culture.gouv.fr / Monuments historiques et Sites Patrimoniaux Remarquables)

Unité foncière :

La définition est donnée par un arrêt du Conseil d'Etat du 27 juin 2005 (req. n° 264.667), à propos de l'exercice du droit de préemption urbain (DPU) portant sur un immeuble situé à cheval sur deux zones (ancien régime). **Une unité foncière est un îlot de propriété d'un seul tenant, composé d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles appartenant à un même propriétaire ou à la même indivision.** Cette définition résulte de l'arrêt de la Haute juridiction administrative du 27 juin 2005.

Voie de circulation :

Une voie de circulation sera définie :

- Par une route comportant une signalisation horizontale complète, comme la partie de chaussée située entre deux bandes de marquage
- Pour les autres routes, comme la partie de chaussée située entre l'axe géométrique de celle-ci, et, selon le cas, l'accotement, le trottoir ou la bande de stationnement

Voie échelle :

Voie permettant la circulation et le stationnement d'échelles aérienne. La largeur utile est au minimum de 4 mètres. L'aire de stationnement doit être entre 1 et 8 m du bâtiment pour une voie échelle parallèle à la façade.

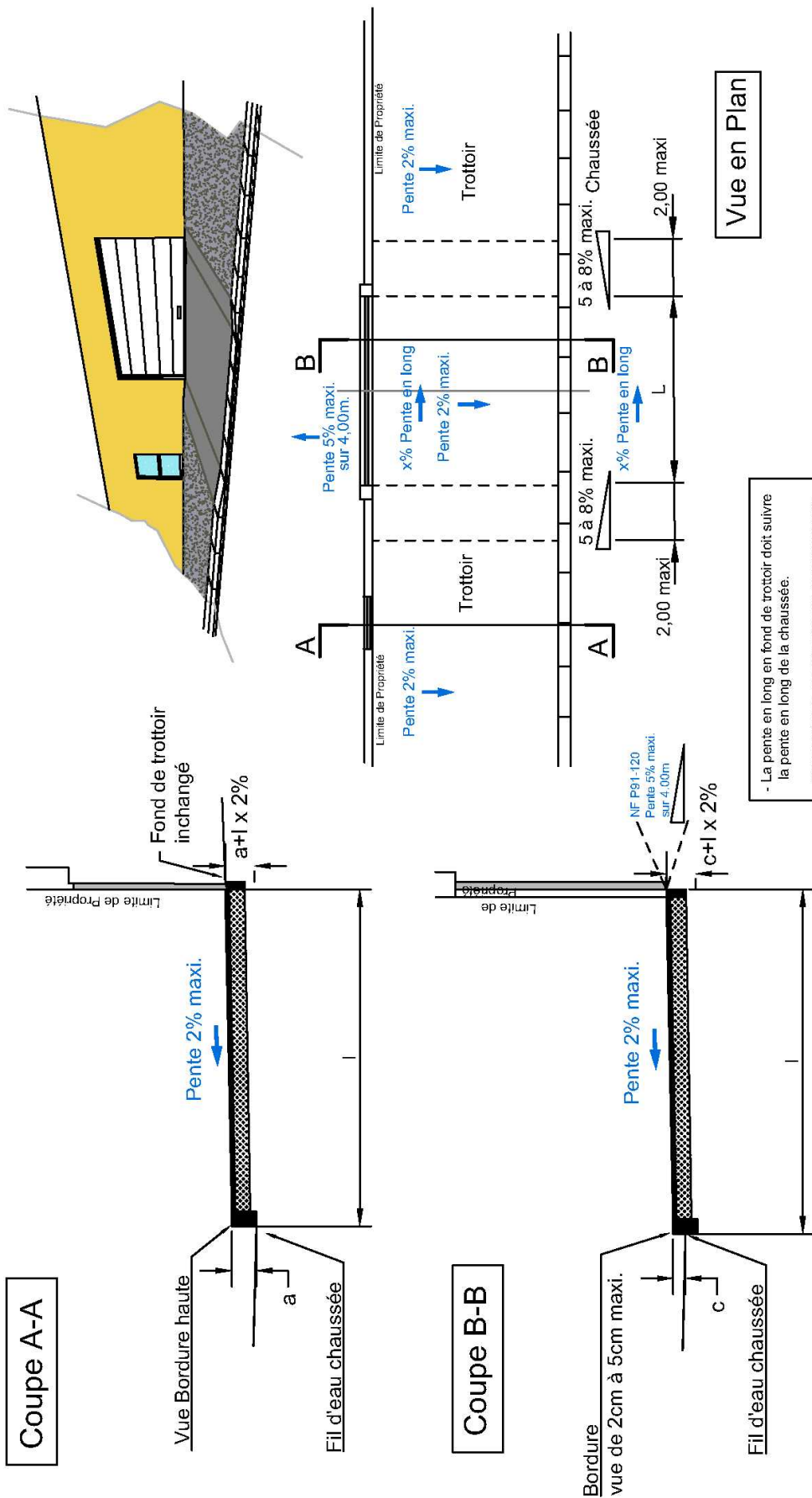
Voie engin :

Une voie engin est une voie utilisable par les engins de secours, pour l'accès à un établissement.

Dans la réglementation française, elle est d'une largeur minimale utilisable de 3 mètres, d'une hauteur libre de 3 mètres.

ANNEXE N°3 – ENTRÉES CHARRETIÈRES

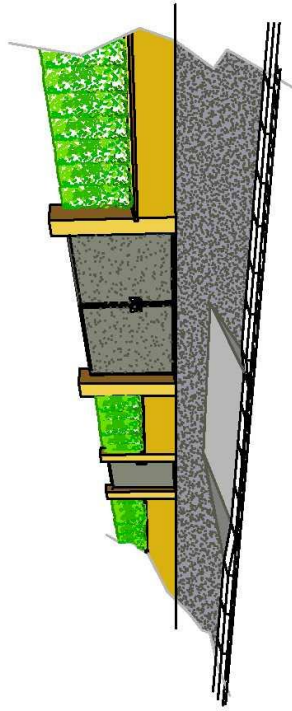
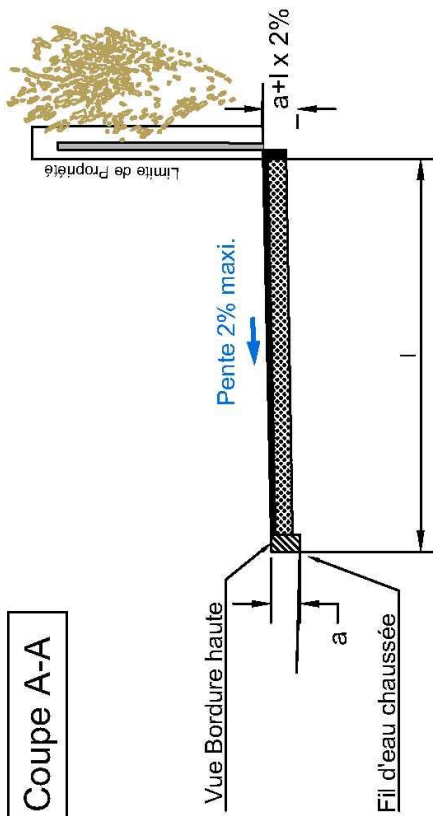
PRINCIPE DE NIVELLEMENT-TROTTOIRS ETROITS (<1,60ml)



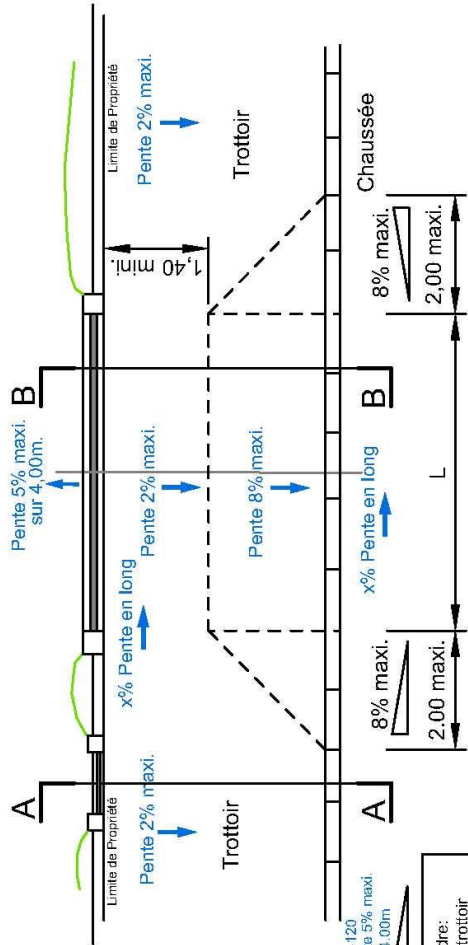
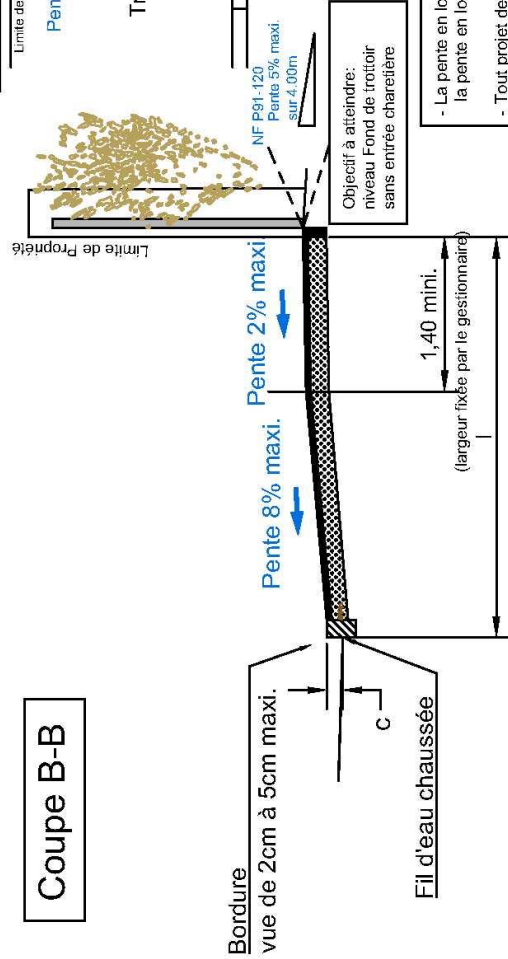
- La pente en long en fond de trottoir doit suivre la pente en long de la chaussée.
- Tout projet de modification du domaine public est soumis à l'approbation du Gestionnaire.
- Les valeurs ajustables (mini,maxi) sont fixées par le gestionnaire au cas par cas en fonction de l'aménagement de la rue

PRINCIPE DE NIVELLEMENT-TROTTOIRS LARGES (>1,60ml)

Coupe A-A



Coupe B-B



Vue en Plan

- La pente en long en fond de trottoir doit suivre la pente en long de la chaussée.
- Tout projet de modification du domaine public est soumis à l'approbation du Gestionnaire.
- Les valeurs ajustables (mini,maxi) sont fixées par le gestionnaire au cas par cas en fonction de l'aménagement de la rue

ANNEXE N°4 – LEXIQUE CONCERNANT LES TERRASSES

Définitions des terrasses

(définition littérale, emprise et prescriptions générales)

Deux grandes classes de terrasses peuvent être rencontrées :

La terrasse mobile de plein air : il s'agit d'une terrasse qui laisse libre son emprise en dehors des heures d'ouverture de l'établissement. Cette terrasse relève du permis de stationnement, et ne sera donc pas gérée au sein du règlement de voirie métropolitain.

Deux sous-familles de terrasses mobiles de plein air co-existent :

- *La terrasse simple* : l'ensemble des éléments constituant la terrasse, y compris les éléments de délimitation sont des dispositifs mobiles qui sont rangés à chaque interruption d'activité.
- *La terrasse délimitée par un dispositif fixe* : les dispositifs latéraux uniquement délimitant son emprise restent en place hors horaires d'ouverture. La personne recourant à ce type d'installation verra à ne pas abuser des attaches au sol du domaine public pour ses éléments de délimitation, qui se feront sur autorisation du service gestionnaire, *au risque de voir la terrasse requalifiée en terrasse dite "équipée", et la redevance associée revalorisée conjointement.*

Si la terrasse voit sa surface entièrement délimitée par des dispositifs fixes, y compris sur le devant de la terrasse, empêchant tout accès à la surface en dehors des heures d'ouverture de l'établissement, elle sera requalifiée en terrasse équipée.

Une terrasse *ayant recours à un platelage*¹, plancher, sera considérée comme "équipée" à moins qu'il ne soit fait preuve de la possibilité de la démonter facilement. *Si cela n'était pas le cas, elle sera requalifiée en terrasse dite "équipée", et la redevance associée revalorisée conjointement*

Par ailleurs, la mise en œuvre et la nature de ce dispositif devront être préalablement validées par les services de la commune concernée.

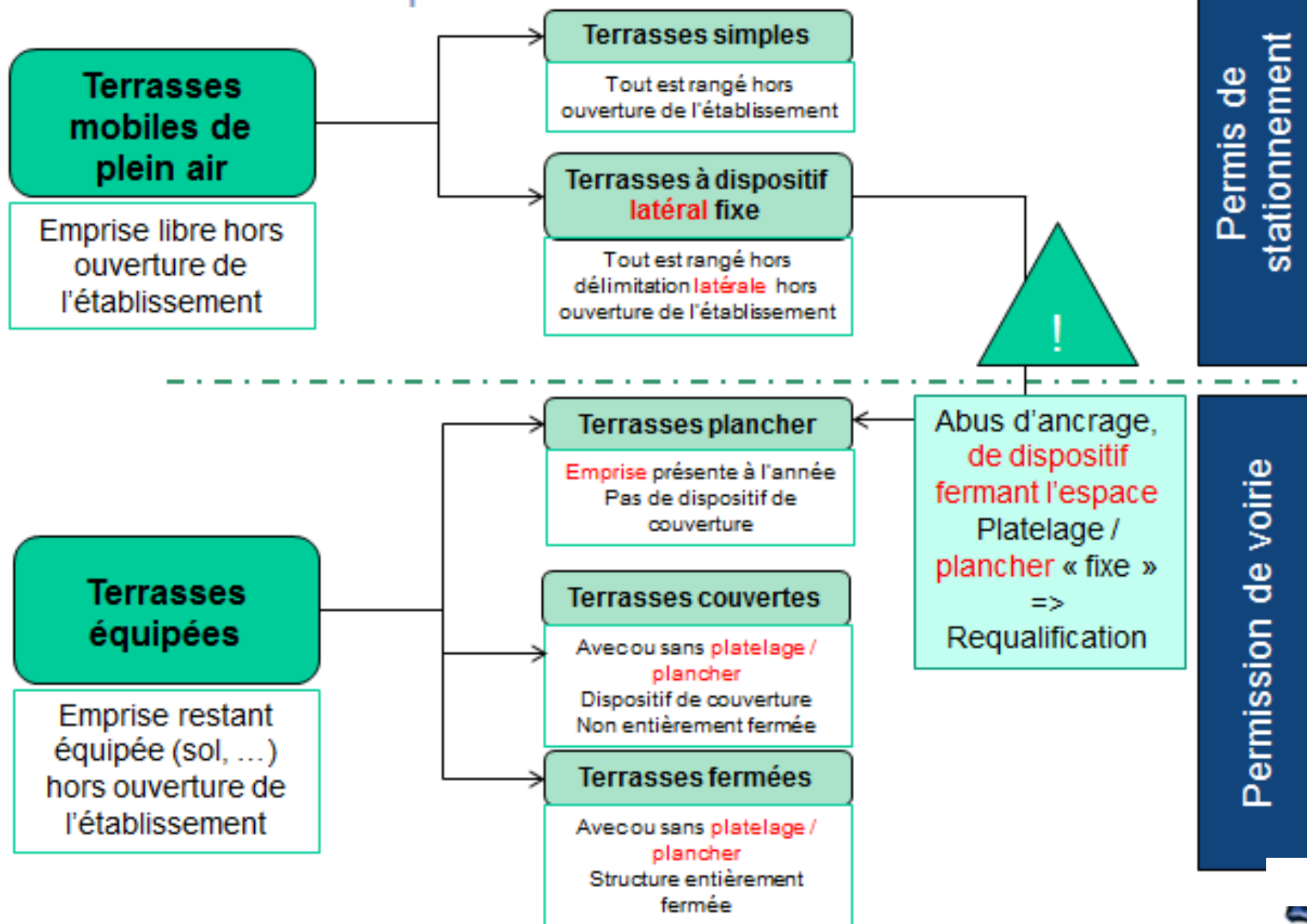
La terrasse dite "équipée" : le mobilier et le matériel de celle-ci, en tout ou partie, ne peuvent être rentrés à chaque fermeture de l'établissement. Cette terrasse relève de la permission de voirie.

Des sous-familles de terrasses "équipées" co-existent :

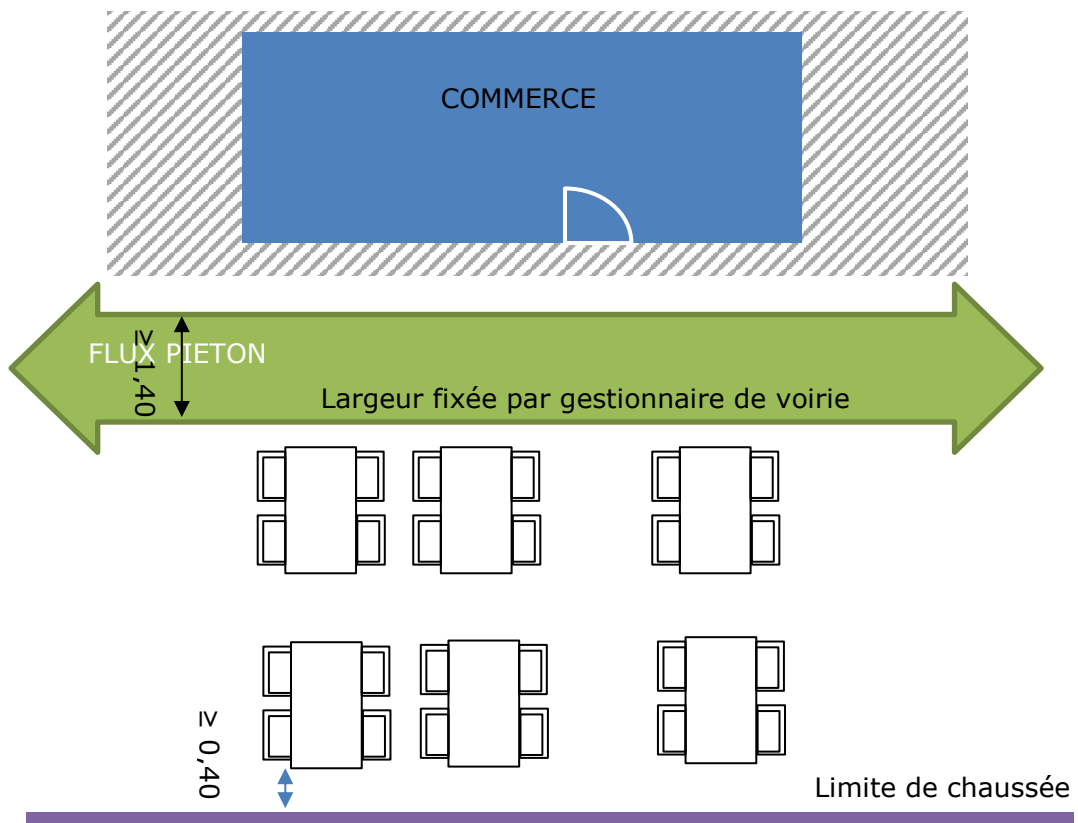
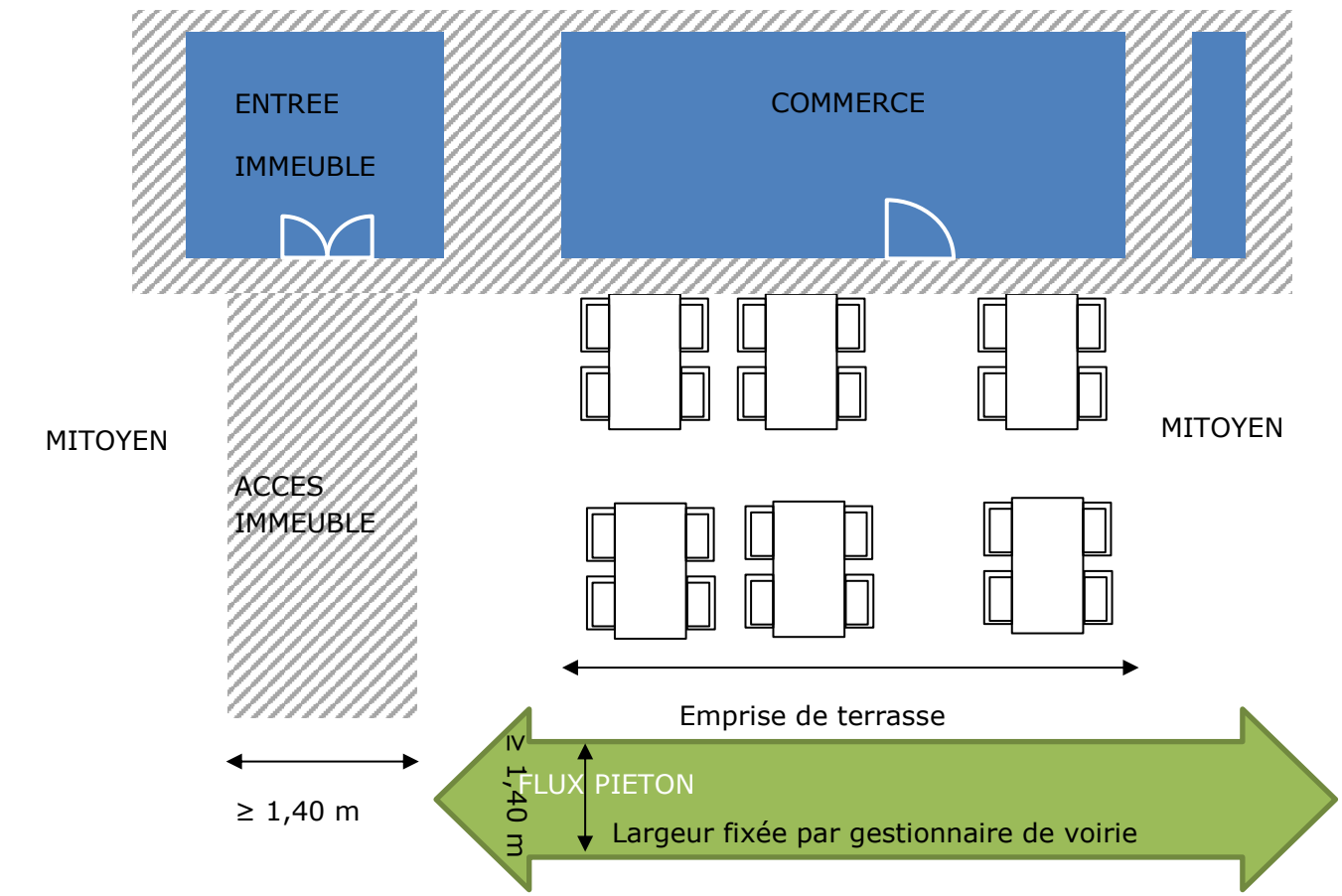
- *La terrasse "plancher"* : le plancher ou platelage réalisé reste en place tout au long de l'année. La pose d'un plancher n'est autorisée que si la configuration du lieu l'impose (ex : pente importante).
- *La terrasse couverte* : terrasse dite "équipée" complétée par un dispositif de couverture fixe ou amovible. Pour autant, son pourtour n'est pas entièrement fermé et un espace persiste entre le dispositif de couverture et le dispositif fixe de délimitation de l'emprise.
- *La terrasse fermée ou en forme d'avancée bâtie* : le dispositif de couverture et celui de délimitation sont liés et fixes, créant une structure entièrement fermée.

¹ Platelage : le platelage est un plan composé de planches juxtaposées qui offre un support stable et horizontal

Document de lexique Terrasses


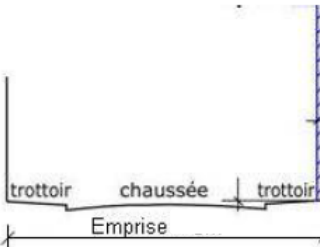


Schémas d'emprise :



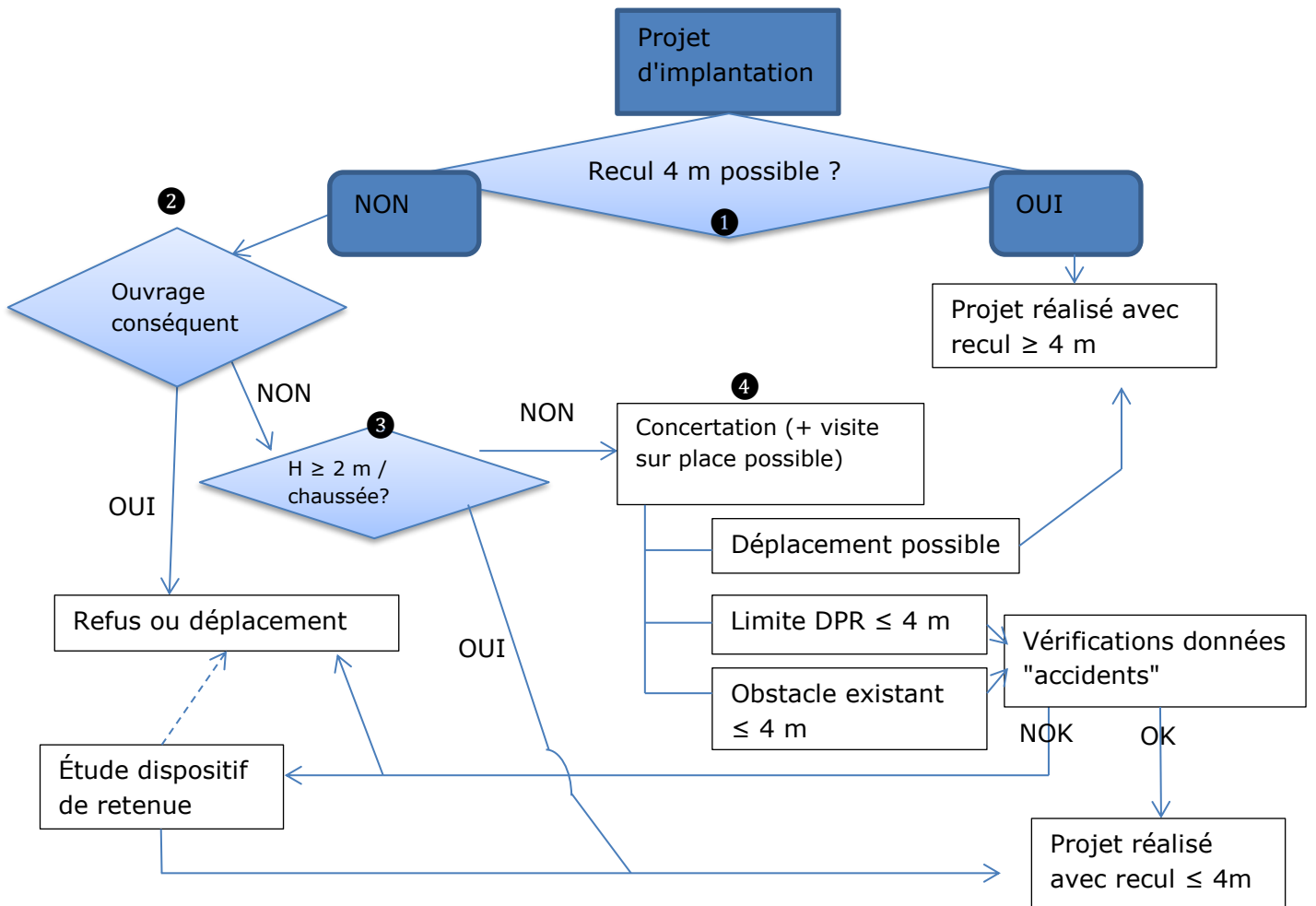
ANNEXE N°5 – SAILLIES AUTORISÉES

Catégorie de débord	Taille maximale autorisée	Contrainte(s) supplémentaire(s)	Schéma/Gabarit
<ul style="list-style-type: none"> Soubassements 	0,05 m		
<ul style="list-style-type: none"> Colonnes Pilastres Ferrures de portes et fenêtres Persiennes Appuis de fenêtre Appuis de croisées Panneaux d'insertion d'affiches fixes 	0,10 m		
<ul style="list-style-type: none"> Tuyaux et cuvettes Devantures de boutiques Grilles des fenêtres du rez-de-chaussée Enseignes en-dessous de 2,80m du sol 	0,15 m		

<ul style="list-style-type: none"> Isolation extérieure de façade de bâtiments existants Socles de devantures de boutique 	0,20 m Autorisation portée à 0,30 m si trottoir > 2.20m et voie > 8m pour l'isolation	Isolation : Respect de la réglementation d'accessibilité (Rappel à moins de 40 cm du sol en façade) (cf article 2.4.1. A.)										
<ul style="list-style-type: none"> Balcons Oriels Bow-Windows Saillies de toitures 	<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">Largeur de voie emprise</td> <td>< 8 m</td> <td colspan="2">>8m</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Largeur de voie emprise	< 8 m	>8m							
Largeur de voie emprise	< 8 m	>8m										
Hauteur/sol		Trottoir < 2m20	Trottoir >2m20 ou interdit à la circulation de véhicules									
< 3 m 50												
$3m50 \leq H < 4,5$ m	0,22 m	0,22 m	0.80 m									
$4,5 \leq H < 12$ m	0,22 m	0,80 m	0.80 m									
H >12 m	0,22 m	1,20 m	1,60 m									
<ul style="list-style-type: none"> Enseignes perpendiculaires 	1/10 ^{ème} de la distance séparant les deux	0,80m maximum dans tous les cas H/sol > 2,80 m										

<ul style="list-style-type: none"> Dispositifs d'éclairage 	alignements de la voie publique considérée	1 m maximum dans tous les cas H/sol > 3,5 m	
<ul style="list-style-type: none"> Auvents (cf 2.4.3) 	0,80 m	H/sol > 4,5 m H ouvrage ≤ 1m	
<ul style="list-style-type: none"> Marquises (cf 2.4.3) 	4m maxi / façade	H/sol > 4,5 m H ouvrage ≤ 1m	
<ul style="list-style-type: none"> Bannes Stores 	Cf.schéma (2.4.4)	H > 2,5 m hors lambrequin H Lambrequin > 2,2m	
<ul style="list-style-type: none"> Corniches d'entablement corniches de devantures tableaux sous corniches, y compris tous ornements pouvant y être appliqués Résilles 	0,15 m	H/sol < 3m	
	0,50 m	3 ≤ H/sol < 4,5 m Trottoir non circulaire	
	0,80 m	H/sol ≥ 4,5m	
<ul style="list-style-type: none"> Panneaux muraux publicitaires 	0,25 m	H/sol > 3 m	

ANNEXE N°6 – LOGIGRAMME POUR L'IMPLANTATION DE SUPPORTS



ANNEXE N°7 - MODALITÉS DE REMISE EN ÉTAT DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

Tableau de synthèse des coupes types de tranchées

	FORT	MOYEN	FAIBLE
Trafic PL/jour/sens	300		25
Classe de trafic PL	T0, T1	T2, T3, T4	T5
Coupes Types correspondantes			
Chaussées	C1	C2	C3
	C4 (matériaux spécifiques)		
Accotement	A1 – Cas particulier RGC A2 – Cas général		
Trottoir	T		
Fossé	F		

Nota :

À l'ouverture des tranchées, des adaptations des coupes-types ci-après pourront être mises en place sur l'épaisseur de chaussée, selon le constat de l'existant, en prenant en compte une épaisseur globale équivalente à l'existant + 10%.

Ces coupes sont représentatives d'une réfection définitive.

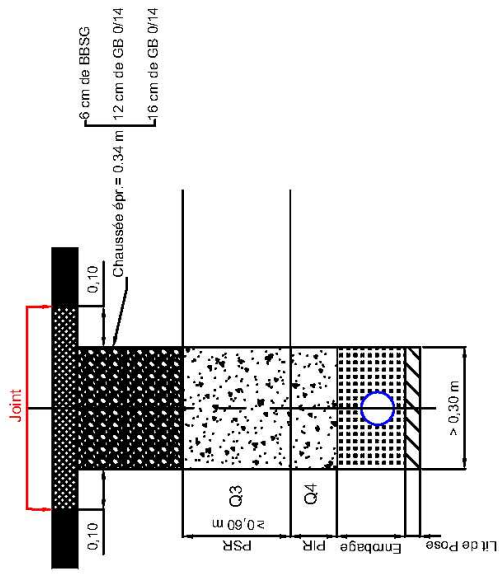
En cas de nécessité d'une réfection provisoire, il sera autorisé le recours à plusieurs possibilités selon le niveau de trafic (validation par le gestionnaire de voirie)

En ce qui concerne les réseaux gaz, les profondeurs normales de pose des canalisations (branchements et accessoires de réseaux non compris) sont fixées par l'arrêté du 13 juillet 2000 portant règlement de sécurité de la distribution de gaz combustible par canalisations (notamment le RSDG 4) et seront à respecter, en cas de pose en tranchée ouverte.

COUPE TYPE TRANCHEE C1

Trafic Fort
Sous chaussée

Réfection définitive

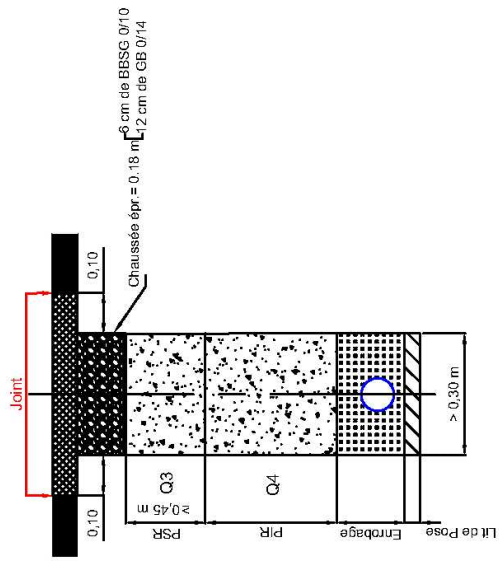


PSR : Partie Supérieure de Remblai
PIR : Partie Inférieure de Remblai

COUPE TYPE TRANCHEE C2

Trafic Moyen
Sous chaussée

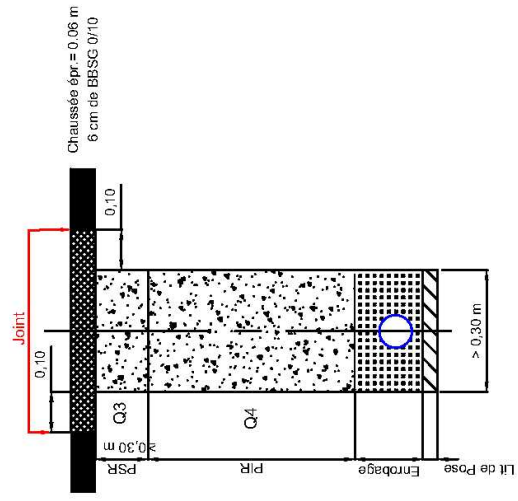
Réfection définitive



COUPE TYPE TRANCHEE C3

Trafic Faible
Sous chaussée

Réfection définitive

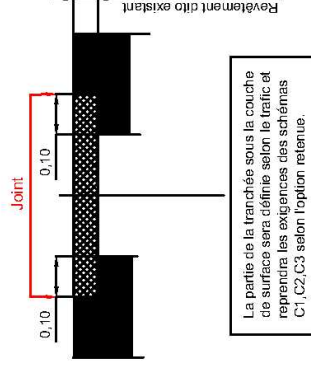


PSR : Partie Supérieure de Remblai
PIR : Partie Inférieure de Remblai

COUPE TYPE TRANCHEE C4

Matériaux spécifiques
Sous chaussée

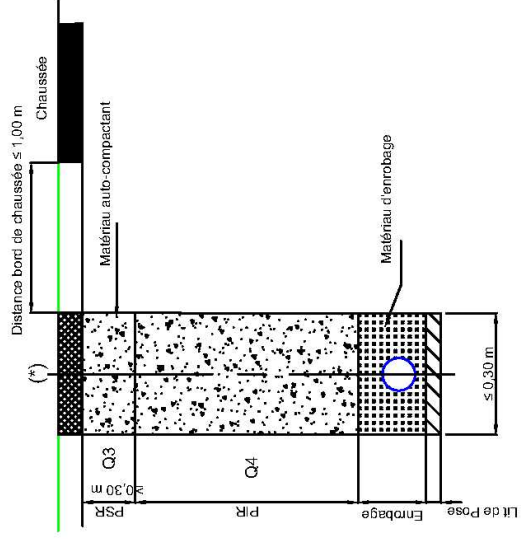
Réfection définitive



COUPE TYPE TRANCHEE A1

Sous accotement - cas RGC

(*) Revêtement dito existant

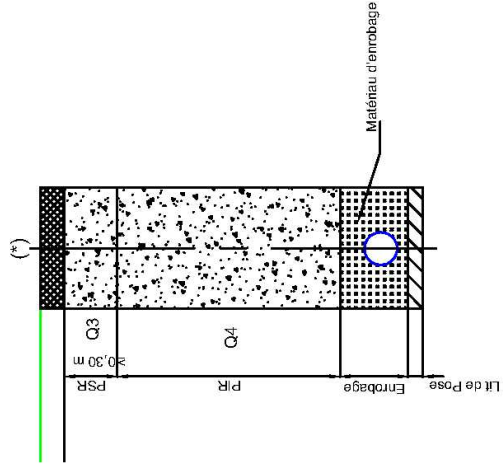


PSR : Partie Supérieure de Remblai
 PIR : Partie Inférieure de Remblai

COUPE TYPE TRANCHEE A2

Sous accotement - Cas général

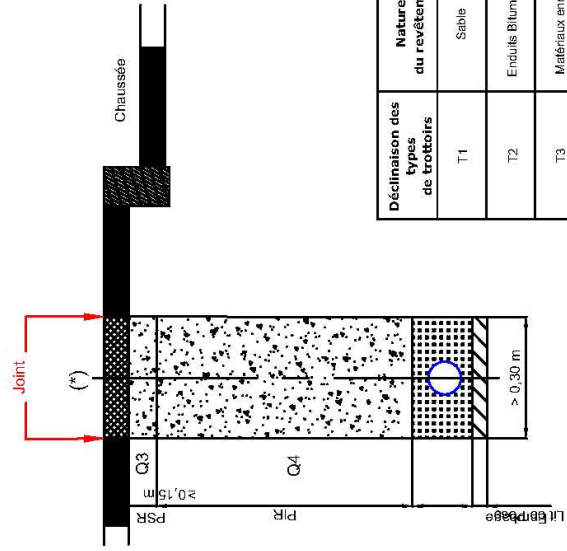
(*) Revêtement dito existant - (0,30m minimum si revêtement = Terre végétale)



COUPE TYPE TRANCHEE T

Sous Trottoir

(*) Revêtement dito existant

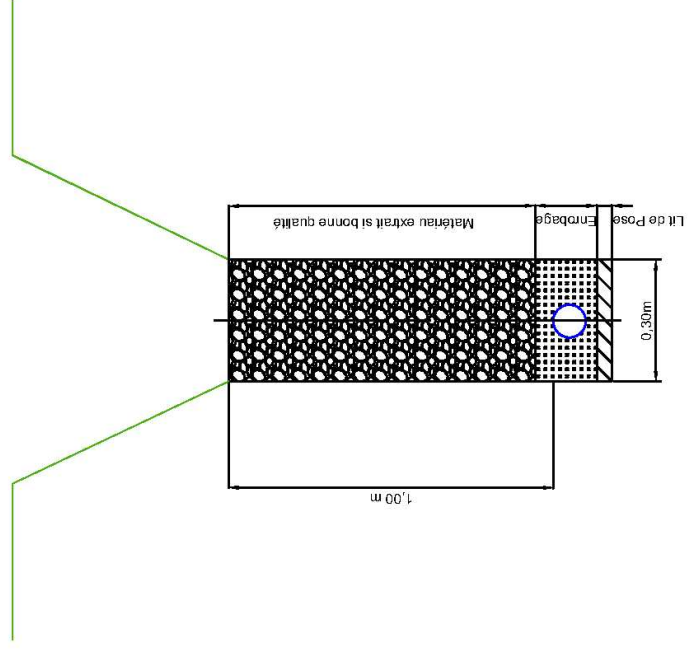


Déclinaison des types de trottoirs	Nature du revêtement	Epaisseur
T1	Sable	5 cm sable compactage secondaire
T2	Enduits Bitumineux	
T3	Matériaux enrobés	4 cm enrobé D16
T4	Asphalte	10 cm dalle béton 2 cm revêtement asphalté
T5	Dallage et Pavage de résistant	Repose à l'identique de résistant
T6	Béton	Béton dégraisseur et autonivelant à l'identique à l'existant

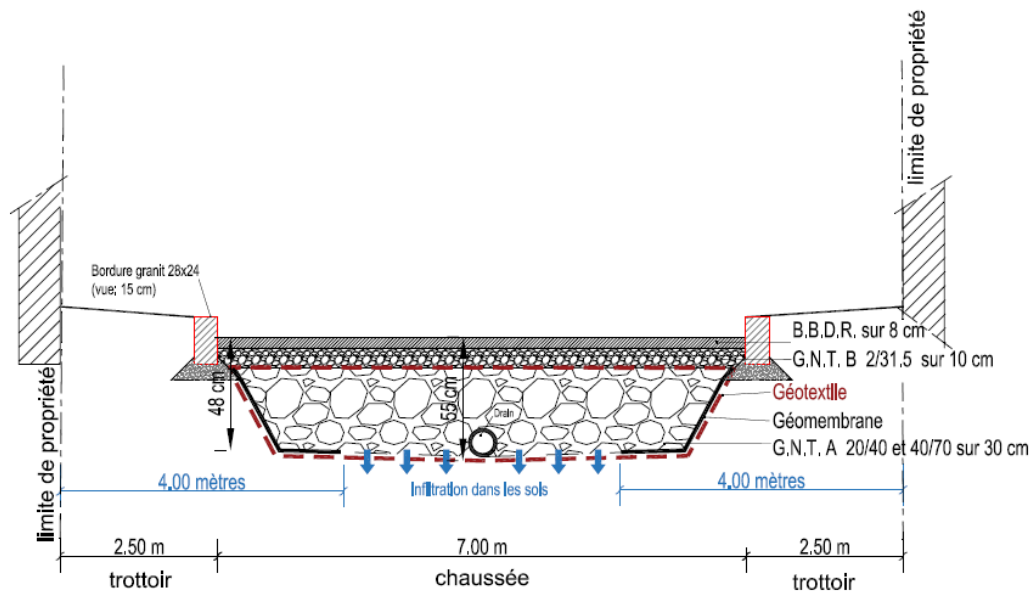
PSR : Partie Supérieure de Remblai
 PIR : Partie inférieure de Remblai

COUPE TYPE TRANCHEE F

Fond de fossé



COUPE C4 – MATÉRIAUX SPÉCIFIQUE – CHAUSSÉE DRAINANTE



Coupe de détail sur chaussée drainante	Les Mottais	Date : 18/03/2021 Ech : FLUJ8	 Pôle Ingénierie et Services Utilisateurs Direction de la Voirie / Exploitation
		N°:	Page 1/10

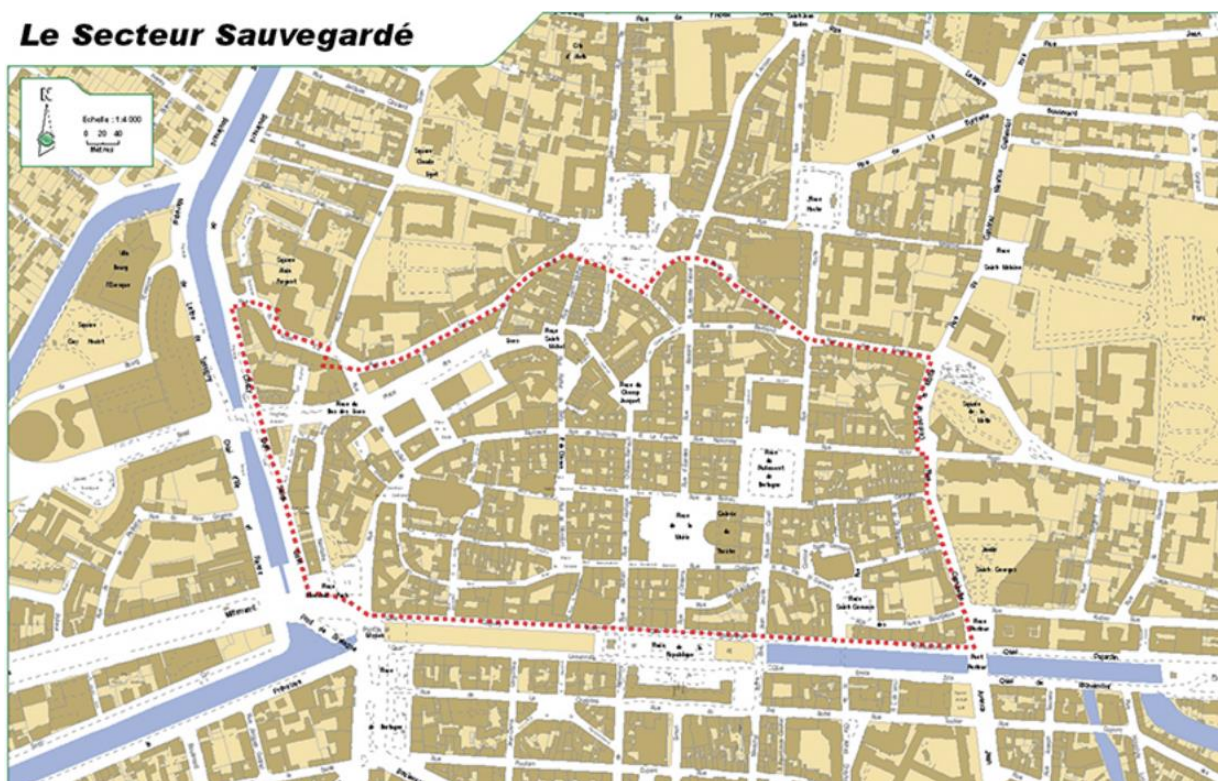
Une vigilance devra être apportée sur le risque d'éboulement de la partie drainante réalisée souvent en 20/40 ou en 40/70 ainsi que la présence d'un drain raccordé à un ouvrage de surverse (en axe de chaussée pour les cas présent) à faible profondeur.

Si dégradation, la géomembrane sera à rétablir ainsi que les géotextiles à remettre en place.

Suivant la surface impactée le gestionnaire pourra autoriser l'utilisation d'un enrobé classic au lieu d'un BBDR.

INTERVENTION EN SECTEUR SAUVEGARDE

Le Secteur Sauvegardé



Dans le cadre du secteur sauvegardé, les réfections devront tenir compte du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur en vigueur.

ANNEXE N°8 – PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR LE MARQUAGE

SIGNALISATION HORIZONTALE

1) Axes Majeurs

L'**enduit à chaud** est le produit d'application sur ces catégories.

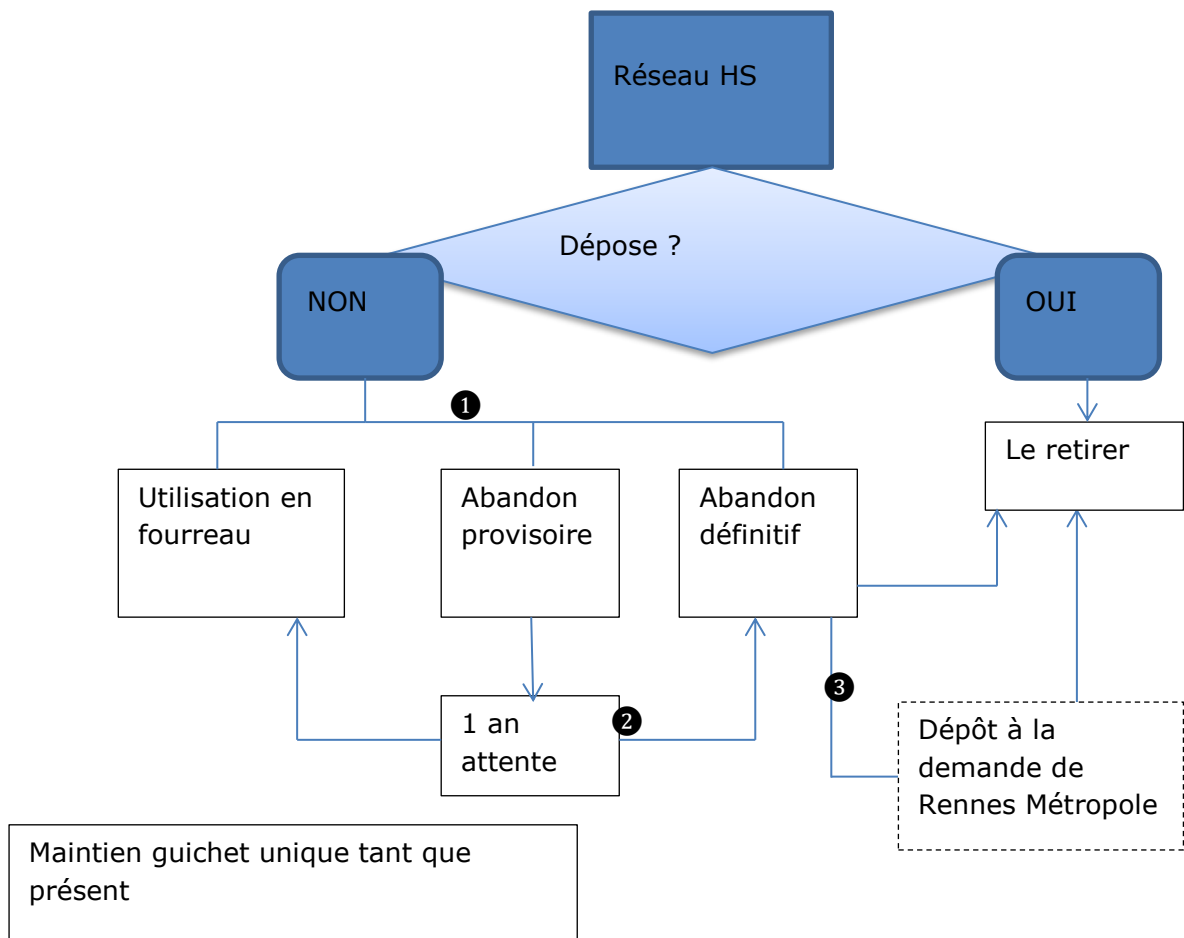
Ils sont définis en 3 catégories, voie de transit (BLEU), voie structurante (ROUGE) et voie de distribution (JAUNE).

2) Voies de Desserte

La **peinture** est le produit d'application sur cette catégorie, en grise sur la cartographie.

Afin de connaître la catégorie de la voie sur laquelle vous intervenez, il convient de consulter la carte de la voirie, Couche "Hiérarchisation des voiries utilisées par la Direction de la Voirie de Rennes Métropole", disponible en visualisation sur le site de Rennes Métropole.

ANNEXE N°9 : LOGIGRAMME DES RÉSEAUX HORS D'USAGE



ANNEXE N°10 – SEUILS ADMISSIBLES POUR LES ÉLÉMENTS CONTRÔLÉS

Élément contrôlé	Constat	Seuil admissible	Préconisations
Découpe de chaussée	Non franche et rectiligne		Reprise totale de la tranchée
	Absence de surlargeur ou largeur inférieur à l'attendu		
Contrôle de planéité	Déformation (flashe) constatée avec une règle de 2 m	o Profil en long 0,5 cm o Profil en travers 0,7 cm	Reprofilage ou rabotage
Qualité de surface	Effet tôle ondulée		Rabotage + nouveau revêtement
	Pelade	> 10 % de la surface	
	Plumage		
	Nid de poule	P > 5 cm	Rebouchage Ou Purge selon l'étendue
		∅ > 10 cm	
Ressuage	> 10 % de la surface	Rabotage + nouveau revêtement	
Étanchéité	Joint incomplet		Fermeture du joint

ANNEXE N°11 – PRINCIPE DE SIGNALISATION ET DE GESTION DES DEPLACEMENTS LORS DE TRAVAUX IMPACTANTS LES VELOS ET PIETONS

Aide et guide pour les gestionnaires, maitres d'ouvrages et intervenants.

Flux piéton / vélo	Durée des travaux		
	d < 1 semaine	1 s < d < 1 mois	D > 1 mois
<u>Cycles</u> : Dense (REV) - Centre ville <u>Piéton</u> : Proximité école - zones attractives	Fiche 1 ou Fiche 2	Fiche 1	Fiche 1
Moyen/faible	Fiche 3	Fiche 2	Fiche 1

FICHE 1 : continuité des cycles et des piétons en flux séparé

- La continuité cyclable ou piétonne sera favorisée par rapport au maintien des emplacements de stationnement.

Une largeur minimum de 3 m sera conservée en cas de circulation des transports urbains

- La reconstitution d'un aménagement cyclable ou piéton sur chaussée suppose que :
 - soit le nombre de voies laissées libres à la circulation générale permette de garder le régime de circulation initiale ;
 - soit le secteur est apaisé ou à faible trafic et la circulation peut s'effectuer de façon alternée
 - soit la réduction des voies de circulation entraîne une limitation de la vitesse
- La matérialisation de la bande cyclable sera réalisée par un balisage temporaire type K5d et d'un marquage provisoire de couleur jaune (cas d'un chantier longue durée).

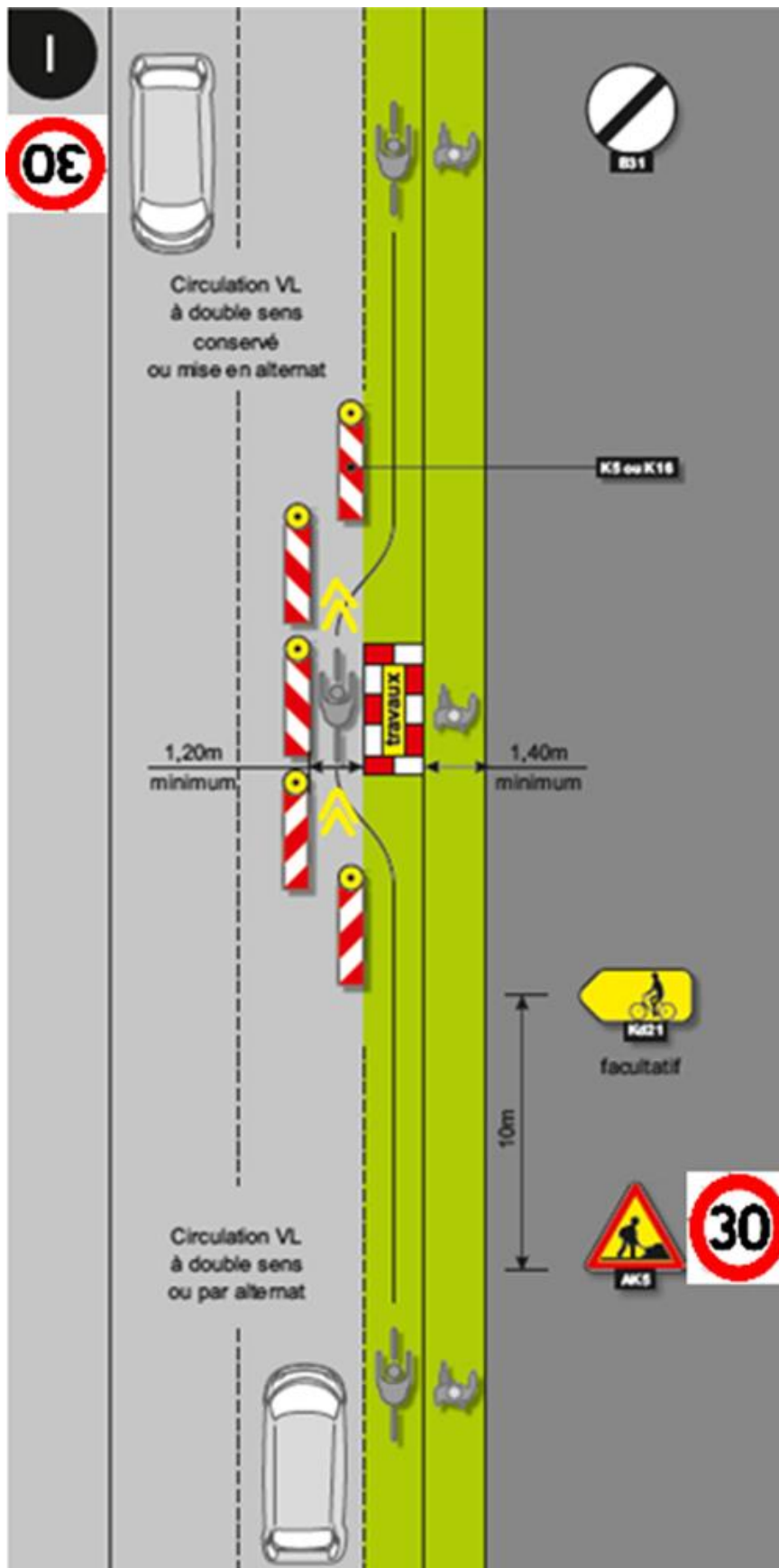
En faveur du vélo

- La largeur minimale de l'aménagement cyclable devra être de 1,20 m

En faveur des piétons

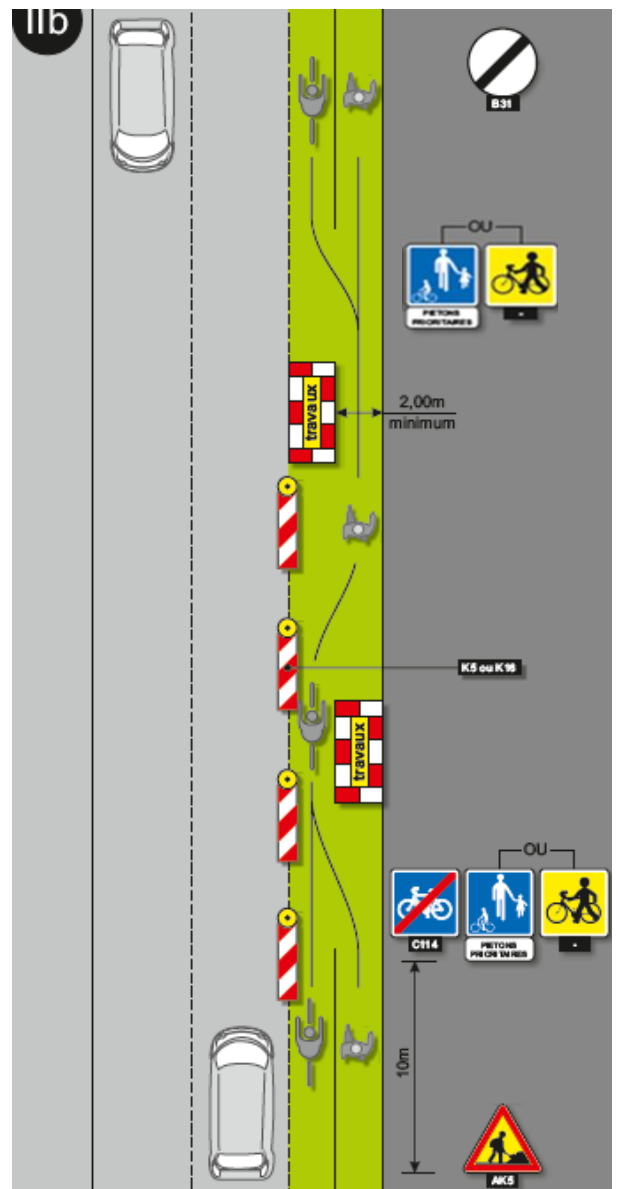
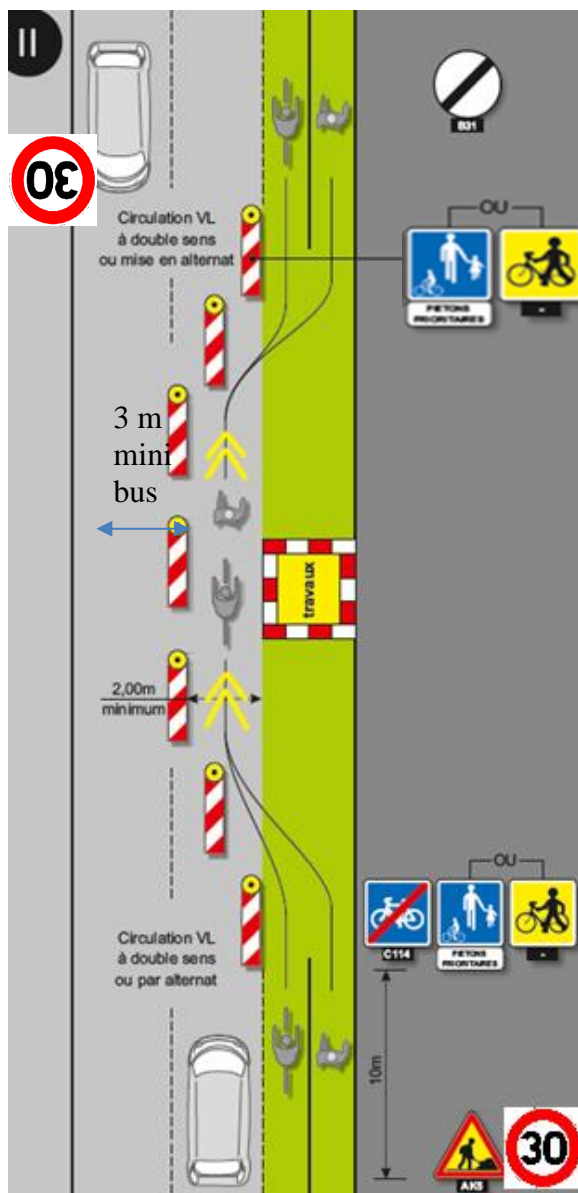
- La largeur minimale de circulation piétonne sera de 1,40 m
- un tunnelier peut être imposé suivant les conditions de sécurité

Exemple :



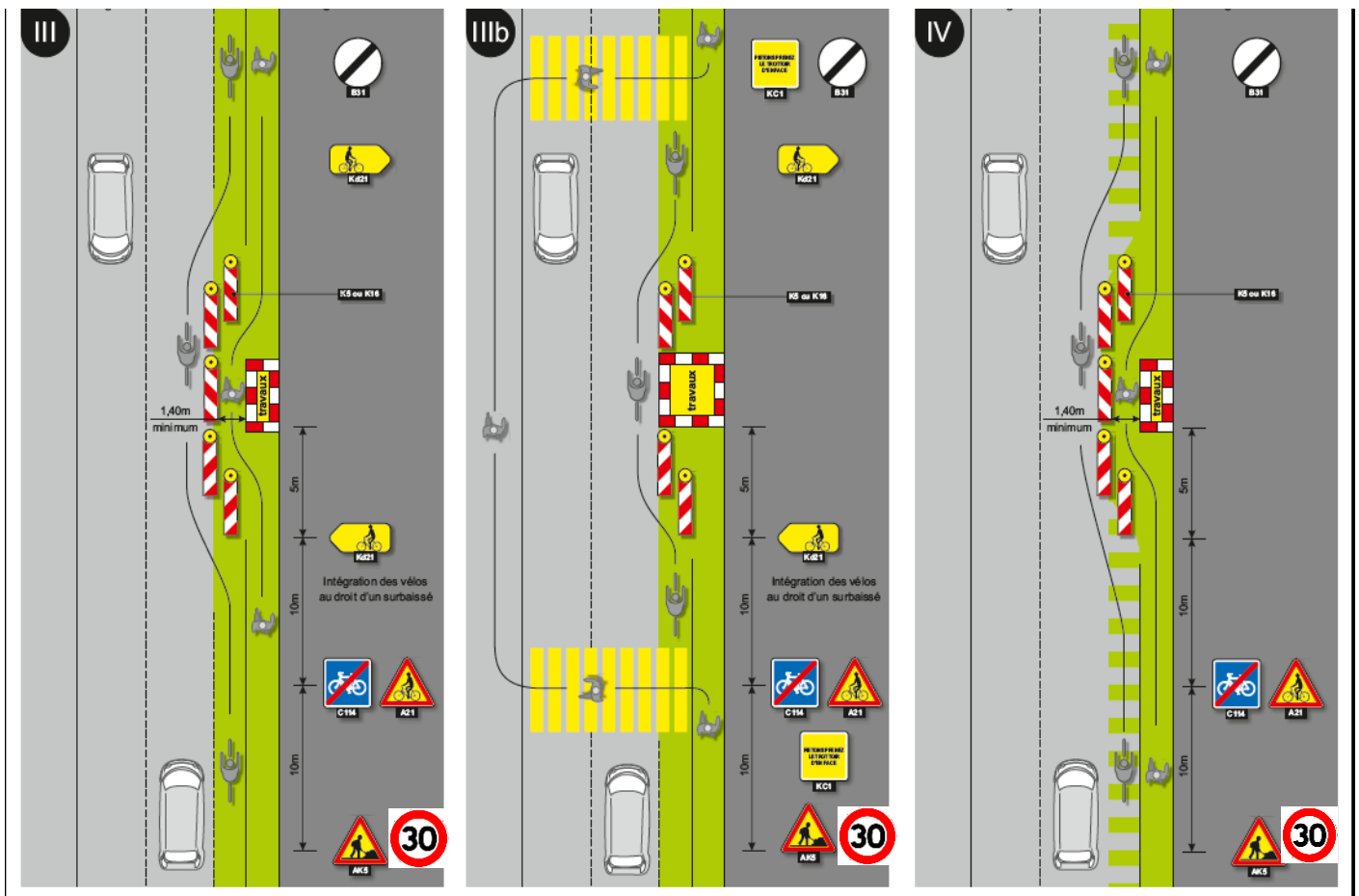
FICHE 2 : espace mixte piétons / vélos

- L'espace mixte pourra être aménagé sur la piste, le trottoir ou la chaussée,
- La largeur de l'espace mixte devra être supérieure ou égale à 2,00 m,
- Le linéaire de la zone mixte ne devra pas être supérieure à 30,00 m,
- une largeur minimum de 3 m sera conservée en cas de circulation des transports urbains
- Un dispositif permettant aux cyclistes ou aux piétons de descendre sur la chaussée et de remonter sur la piste ou le trottoir de façon sécurisée devra être aménagé, soit par des surbaissés existants (passages piétons, accès véhicules, etc.), soit par la création d'un chanfrein (enrobé par exemple),
- Le piéton sera prioritaire et les cyclistes devront circuler à l'allure du pas ou devront mettre le pied à terre suivant les circonstances



FICHE 3 : intégrer les cycles dans le trafic général

- L'intégration devra s'effectuer de façon progressive par l'intermédiaire d'un biseau (balisage temporaire ou marquage provisoire de couleur jaune),
- Un dispositif permettant aux cyclistes de descendre sur la chaussée et de remonter sur la piste de façon sécurisée devra être aménagé, soit par des surbaissés existants (passages piétons, accès véhicules, etc.), soit par la création d'un chanfrein (enrobé par exemple),
- Sur une voie limitée à 50 km/h, la vitesse maximale autorisée sera abaissée à 30 km/h sur la zone de chantier ou passer en Zone de rencontre avec la signalisation adaptée.
- La circulation des piétons pourra être déviée sur le trottoir opposé en réalisant des PP provisoires, le stationnement sera alors supprimé de part et d'autre sur 5 m.



Crédits photos :

Photos, schémas et dessins @ Agents de Rennes Métropole