

RÈGLEMENT DE VOIRIE COMMUNAUTAIRE

*Approuvé par la délibération
du Conseil Communautaire du 22 juin 2023*



Caenlamer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

SOMMAIRE

A - DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET RÉGLEMENTAIRES 4

A.1 - GÉNÉRALITÉS 5

Article 1 - Références réglementaires 5

Article 2 - Objet du Règlement de Voirie 5

Article 3 - Application 6

Article 4 - Exécution du Règlement de Voirie 7

Article 5 - Modalités de révision du Règlement de Voirie 7

Article 6 - Infraction au règlement 7

A.2 - LE DOMAINE PUBLIC ROUTIER 8

Article 7 - Définition des Domaines Publics 8

Article 8 - Caractéristiques techniques 11

Article 9 - Les obligations réglementaires des Collectivités 12

Article 10 - Protection du domaine public routier 12

Article 11 - Les autorisations de voirie 13

Article 12 - Les sanctions 16

Article 13 - L'alignement 16

Article 14 - Classement dans le domaine public routier 17

Article 15 - Procédure d'intégration des voies nouvelles 17

Article 16 - Procédure d'intégration des voies privées existantes 18

Article 17 - Déclassement du domaine public routier 18

Article 18 - Accès 19

Article 19 - Clôtures et plantations 19

Article 20 - Gargouilles 19

B - CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER 21

B.1 - SAUVEGARDE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER 22

Article 21 - Définitions des intervenants 22

Article 22 - Procédure de coordination des travaux 22

Article 23 - Principes d'intervention 23

Article 24 - Interventions sur voirie neuve 23

Article 25 - Etat des lieux préalable 24

■ Article 26 - Dispositions applicables aux interventions et aux implantations des réseaux	24
■ Article 27 - Déroulement de l'opération	31
B.2 - REMISE EN ETAT ET RESTITUTION DU DOMAINE PUBLIC	32
■ Article 28 - Rappel des règles de l'art	32
■ Article 29 - Découpes	33
■ Article 30 - Protection des revêtements	33
■ Article 31 - Passage sous bordure	34
■ Article 32 - Remblaiement	34
■ Article 33 - Mises à niveau	36
■ Article 34 - Réfection définitive des structures de voirie (Coupes types)	36
■ Article 35 - Cas particulier de l'asphalte	39
■ Article 36 - Epaulements	40
■ Article 37 - Réfection en surlargeur	40
■ Article 38 - Délais	41
■ Article 39 - Réception des travaux et seuils admissibles	42
■ Article 40 - Obligation de résultats et Délai de garantie	47
■ Article 41 - Mise en demeure	48
■ Article 42 - Intervention d'urgence	48
■ Article 43 - Récolements	49
B.3 - DISPOSITIONS FINANCIÈRES	50
■ Article 44 - Recouvrement des frais engagés	50
B.4 - ALÉAS	51
■ Article 45 - Découverte fortuite	51
GLOSSAIRE	53





A. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

A.1 GÉNÉRALITÉS

Article 1 - Références réglementaires

Considérant l'intérêt de rassembler en un document unique l'ensemble de la réglementation applicable à la conservation du domaine public routier de la Communauté urbaine de Caen la mer, ce règlement de voirie s'appuie entre-autre sur les différents textes juridiques, normatifs et réglementaires suivants :

- *Le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L.2215-5, L.5215-20 et R.2241-1 ;*
- *Le code général de la propriété des personnes publiques, notamment ses articles L.2122-1 à L.2122-4 et R.2122-1 à R.2122-8 ;*
- *Le code de la voirie routière, notamment ses articles L.113-1 à L.113-7, L.115-1, L.141-1 à L.141-13, R.113-1 à R.113-11, R.115-1 à R.115-4 et R.141-1 R.141-26 ;*
- *Le code des postes et des communications électroniques, notamment ses articles L.45-9 à L.53 ;*
- *Le code de l'énergie, notamment l'article L323-1 ;*
- *L'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation routière ;*
- *Le règlement d'assainissement collectif de Caen la mer ;*
- *Le règlement du service public d'eau potable du syndicat Eau du Bassin Caennais ;*
- *Le règlement communautaire de collecte et le Cahier de recommandations techniques ;*
- *L'avis des représentants des affectataires, permissionnaires, concessionnaires et autres occupants de droit des voies communautaires, recueilli lors des réunions de la Commission prévue à l'article R.141-14 du code de la voirie routière, qui se sont tenues les 1^{er} et 29 mars 2023.*

Le règlement de voirie communautaire 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.

Article 2 - Objet du Règlement de Voirie

Le présent règlement s'applique à l'ensemble du domaine public routier de la Communauté urbaine Caen la mer.

Ce document constitue un socle de prescriptions générales qui s'appliquent par défaut mais ne remet pas en cause l'existence d'autres prescriptions établies dans le cadre de conventions ou contrats particuliers préexistants.

Il définit les dispositions administratives et techniques applicables aux travaux exécutés sur le domaine public routier communautaire 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 communautaire, quels que soient leur importance, leur caractère d'urgence et leur prévisibilité, sont soumis au présent règlement.

Les travaux visés peuvent être de nature programmable, non programmable ou urgente et concernent la pose en tranchées ou en surface d'équipements et d'ouvrages.

Article 3 - Application

Le présent règlement de voirie précise l'application locale des règles nationales prévues par le Code de la Voirie Routière.

Il se substitue de fait aux réglementations locales en vigueur jusqu'à présent, et notamment aux règles de gestion du domaine public présentes dans les règlements de voirie municipaux.

A noter que les chemins ruraux (CR) ne font pas partie du domaine public routier.

La Communauté urbaine Caen la mer sera nommée dans la suite du présent règlement **Caen la mer**.

Les personnes physiques ou morales qui entreprennent des travaux sur le domaine public routier de Caen la mer sont dénommées « **intervenants** ».

En règle générale, il s'agit des :

- Concessionnaires et fermiers, délégataires d'une mission de service public ;
- Permissionnaires ;
- Occupants de droits (Enedis, GrDF) ;
- Syndicats intercommunaux ;
- Exploitants de réseaux (transports en commun, réseau chaleur ...) ;
- Bailleurs et autres maîtres d'ouvrages publics ou privés ;
- Particuliers.

Les personnes physiques ou morales réalisant les travaux sont désignées « **exécutants** ».

En règle générale, il s'agit des :

- Entreprises et leurs sous-traitants ;
- Prestataires de service.

L'exécutant devra avoir pris connaissance du présent règlement et être en possession des autorisations administratives lors de la réalisation des travaux. Tout intervenant doit s'assurer que l'exécutant respecte les prescriptions prévues dans le présent règlement.

Article 4 - Exécution du Règlement de Voirie

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

Monsieur le Directeur Général des Services de la Communauté urbaine Caen la mer est chargé de l'exécution du règlement de voirie.

Article 5 - Modalités de révision du Règlement de Voirie

Les dispositions du présent règlement pourront être complétées, après information de la commission consultative, par voie de délibération du Bureau communautaire ou par voie d'arrêté modificatif pris par le Président de la Communauté Urbaine, selon les règles de délégation d'attribution prises par le Conseil communautaire.

Certaines annexes à caractère informatif ou pratique pourront être actualisées, sans qu'il soit nécessaire de solliciter une délibération à cet effet. Il en est de même pour les mises à jour à caractère technique ou juridique, à droit constant.

Article 6 - Infraction au règlement

En cas d'infraction constatée au règlement de voirie, Caen la mer se réserve le droit d'agir par toutes les voies administratives et judiciaires existantes afin de sanctionner les intervenants et/ou exécutants en cause. Cela vaut pour l'ensemble des interventions sur le domaine public routier comme le non-respect des permissions accordées, la réalisation de travaux non autorisés, le constat d'irrégularités ou de malfaçons, ...

A.2 LE DOMAINE PUBLIC ROUTIER



Article 7 - Définition des Domaines Publics

8

7.1 - Domaine public routier

Le domaine public routier est affecté à la circulation terrestre générale et à la desserte des propriétés riveraines .

Basé essentiellement sur des textes relatifs au domaine public routier, le présent document s'applique également aux terrains contigus à la voie et appartenant à la collectivité, dès lors qu'ils sont libres et non séparés de la voie par une clôture quelconque et en deçà de l'alignement s'il a été fixé (espaces verts, aire de stationnement, ...).

Par souci de simplification cette extension du champ d'application ne sera pas rappelée dans le corps du document.

Les voies départementales, en agglomération et hors agglomération, sont régies par le règlement de voirie départemental. C'est le Conseil départemental du Calvados qui délivre les autorisations de voirie relevant du code de la voirie routière.

En agglomération, les travaux sur les voies départementales pourront s'inscrire dans le processus de coordination, commun aux communes et à Caen la mer.

Aussi, dans les articles suivants le domaine public routier s'entendra comme étant le domaine public routier de la Communauté urbaine Caen la mer à l'exclusion des autres domaines publics routiers.

7.2 - Le domaine public non routier

Il concerne les espaces verts, parcs et jardins clos propriété de la commune. Ces espaces peuvent être gérés soit par la commune soit par l'Office National des Forêts (ONF). Le présent règlement ne s'applique pas au domaine public non routier.

7.3 - Autres domaines publics

En référence au Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP).

Le domaine public fluvial naturel est constitué :

Des cours d'eau, lacs appartenant à l'Etat, à ses établissements publics, aux syndicats mixtes constitués sur le fondement de l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements et classés dans leur domaine public fluvial.

Les limites des cours d'eau domaniaux sont déterminées par la hauteur des eaux coulant à pleins bords avant de déborder.

Le domaine public fluvial artificiel est constitué :

- Des canaux et plans d'eau appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L. 2111-7 du CGPPP ou à un port autonome et classés dans son domaine public fluvial ;

- Des ouvrages ou installations appartenant à l'une de ces personnes publiques, qui sont destinés à assurer l'alimentation en eau des canaux et plans d'eau ainsi que la sécurité et la facilité de la navigation, du halage ou de l'exploitation ;

- Des biens immobiliers appartenant à l'une de ces personnes publiques et concourant au fonctionnement d'ensemble des ports intérieurs, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables.

Le domaine public routier et le domaine public fluvial peuvent se superposer lorsque ce dernier présente une utilité pour les besoins actuels ou futurs de la navigation et lorsqu'il est employé de façon courante par la circulation publique.

Même si la collectivité entretient la voirie sur les terrains concernés, elle ne pourra délivrer aucune autorisation de voirie sans l'accord du gestionnaire de la navigation.

Le domaine public maritime naturel compris de l'Etat comprend :

- Le sol et le sous-sol de la mer entre la limite extérieure de la mer territoriale et, côté terre, le rivage de la mer ;

- Le rivage de la mer est constitué par tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'ou les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles ;

- Le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;
- Les lais et relais de la mer ;
- Les terrains réservés en vue de la satisfaction des besoins d'intérêt public d'ordre maritime, balnéaire ou touristique et qui ont été acquis par l'Etat.



Le domaine public ferroviaire est constitué :

Des biens immobiliers appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L1 non compris dans l'emprise des biens mentionnés à l'article L 2111-14 et affectés exclusivement aux services de transports publics guidés le long de leurs parcours en site propre.

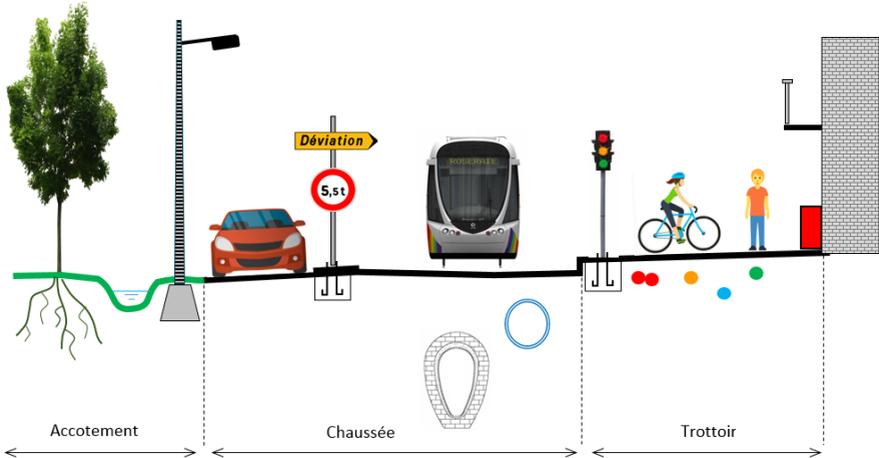
A noter que les passages à niveau relèvent tout à la fois du domaine public routier et du domaine public ferroviaire. Pour autant ils sont gérés par Réseau Ferré de France, l'affectation de la voie ferrée restant prédominante.

Le domaine public aéronautique est constitué :

Des biens immobiliers appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L1 et affectés aux besoins de la circulation aérienne publique. Il comprend notamment les emprises des aérodromes et les installations nécessaires pour les besoins de la sécurité de la circulation aérienne situées en dehors de ces emprises.

Article 8 - Caractéristiques techniques

Le domaine public routier comprend non seulement les voiries affectées à la circulation terrestre mais également toutes les dépendances, ouvrages ou dispositifs qui en sont indissociables ou qui lui sont indispensables pour garantir son existence, faciliter son exploitation et assurer la sécurité des usagers.



Il comprend notamment :

- La chaussée proprement dite ;
- L'emprise des transports en commun en site propre : Bus, tramway, BHNS, ... ;
- Les trottoirs ;
- Les pistes cyclables ;
- Les accotements ;
- Les fossés et talus ;
- Les terrains contigus et ouverts à la circulation publique sauf s'ils sont rattachés à un équipement public ;
- Les ouvrages d'art : Pont, tunnel, buses, mur de soutènement, ... ;
- Les installations ou équipements posés ou fixés sur l'emprise du domaine public : candélabre, feux de signalisation tricolore, panneaux directionnels ou de police, mobilier urbain, glissières de sécurité, statues, fontaines, installations publicitaires, ... ;
- Les arbres d'alignement ;
- Les aires de stationnement appartenant à la collectivité et situées sur domaine public ;
- Les giratoires, îlots, plateaux surélevés, dos d'âne et autres coussins berlinois ;
- Les marquages routiers ;
- Les réseaux sous-viaires et canalisations ;
- Les regards, chambres, grilles et avaloires ;
- Les digues et autres ouvrages hydrauliques ;
- ...

Article 9 - Les obligations réglementaires des collectivités

9.1 - Obligation d'entretien

En tant que gestionnaire du domaine public routier, c'est la Communauté urbaine Caen la mer qui est tenue à une obligation générale d'entretien de la voirie, de ses équipements et de ses dépendances permettant une utilisation conforme à leur destination.

9.2 - Coordination des travaux exécutés sur les voies publiques à l'intérieur des agglomérations.

La coordination des travaux a pour objet principal la commodité de l'usage des voies publiques. Elle vise à éviter les interventions successives sur les réseaux et les perturbations qu'elles génèrent pour les usagers, exploitants et riverains.

A l'intérieur des agglomérations, c'est **le maire** qui assure la coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol des voies publiques et de leurs dépendances, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation.

Article 10 - Protection du domaine public routier

L'administration des voies ouvertes à la circulation publique met en œuvre au niveau des personnes publiques deux pouvoirs :

10.1 - La police de conservation

La police de conservation est un pouvoir de police spécial de compétence exclusive du gestionnaire de la voirie, en l'espèce la Communauté urbaine Caen la mer et son Président.

Elle permet d'assurer la protection du Domaine Public Routier (DPR).

Elle relève du Code de la Voirie Routière.

Le gestionnaire de la voirie a l'obligation du « bon entretien » de son DPR, notamment pour assurer la circulation des usagers dans des conditions normales de sécurité. Dans ce cadre, il doit notamment veiller :

- A la protection pénale de son DPR, dans le respect des principes d'inaliénabilité, d'imprescriptibilité et d'insaisissabilité ;
- A éviter tout empiètement sur son DPR, notamment en cas de non-respect d'alignement, d'occupations sans autorisation, de travaux non autorisés, de dégradations ou d'atteinte à son intégrité ;
- A préserver les droits des riverains, notamment leur droit d'accès ;
- A garantir l'utilisation du domaine conformément à l'affectation des voies.

Tout aménagement par des tiers (collectivités ou particuliers), de nature à modifier l'assiette du DPR de la Communauté urbaine Caen la mer doit préalablement faire l'objet d'une autorisation de voirie pouvant prendre plusieurs formes.

10.2 - La police de circulation

La police de la circulation est un pouvoir de police spécial de compétence exclusive des maires des communes pour ce qui concerne le périmètre de la Communauté urbaine Caen la mer.

Elle vise quant à elle à assurer la sécurité et la commodité de passage des usagers de la voie publique, dans le respect du principe fondamental de la libre circulation.

Elle relève du code de la route et du code général des collectivités territoriales.

Ce pouvoir de police permet entre autres aux maires :

- De réglementer, par arrêté de circulation, la circulation de manière permanente et de mettre en place la signalisation routière idoine (ex : modification des règles de circulation suite à nouvel aménagement...),
- De réglementer, par arrêté de circulation, la circulation de manière temporaire pour tout motif (travaux, événements ou manifestations...), la signalisation temporaire étant à charge de l'intervenant sur le domaine public ;
- D'autoriser les occupations temporaires sans emprise sur le domaine public (Permis de stationnement), c'est-à-dire sans ancrage ni incorporation au sol.

C'est à ce titre que le maire assure la coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol des voies publiques à l'intérieur de l'agglomération.

Bien que dissociés, ces deux pouvoirs, police de conservation et police de circulation, sont étroitement liés dans l'exercice indispensable à la coordination des travaux.

Article 11 - Les autorisations de voirie

Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public routier ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. (Art. L2122-1 du CGPPP)

De même, l'occupation ou l'utilisation du domaine public ne peut être que temporaire. (Art. L2122-2 du CCGPP)

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

Toute occupation du domaine public doit être autorisée par l'autorité dépositaire du pouvoir de police dont elle relève et selon sa nature.

Les permissions de voirie, accords techniques de voirie et permis de stationnement définis ci-dessous obéissent à un principe de non gratuité.

Chaque redevance peut être calculée selon plusieurs critères : la surface occupée, la nature de l'occupation, le secteur occupé pour les cas d'occupations commerciales, ...

A défaut d'autres dispositions législatives ou réglementaires, les montants de redevances sont fixés par le gestionnaire de la voirie pour les occupations profondes avec ancrages au sol (Permissions de voirie) et par les communes pour les occupations superficielles sans ancrage au sol (Permis de stationnement).



Les autorisations ci-dessous seront délivrées après examen du dossier technique remis par l'occupant à minima 3 semaines avant la date de démarrage des travaux.

Sans réponse de la Communauté urbaine Caen la mer, les travaux ne pourront pas démarrer.

11.1 - La permission de voirie, autorisant la réalisation de travaux

La permission de voirie est un acte administratif unilatéral autorisant l'occupation du domaine public communautaire par des installations, ouvrages, travaux ou constructions qui modifient l'assiette du domaine public et impliquent une emprise dans le sol ou le sous-sol.

Exemples : réseaux enterrés, massifs de fondation, armoires, surplomb,

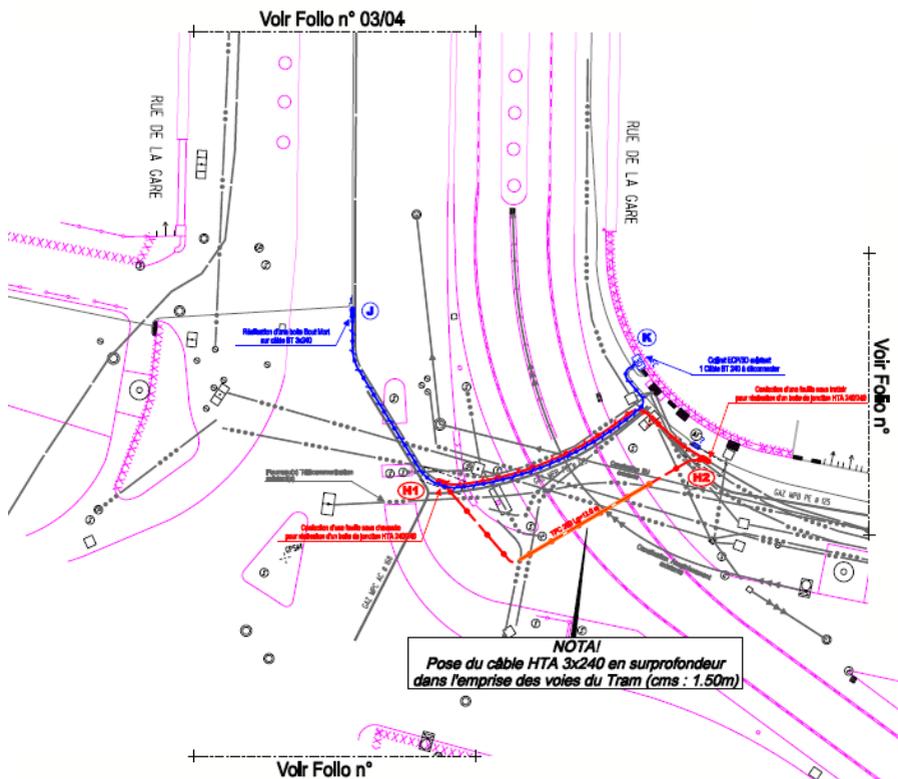
La permission de voirie relevant de la police de conservation, elle est instruite et délivrée par le service gestionnaire de la voirie de Caen la mer. Aucun chantier ne peut être entrepris avant la délivrance de la permission de voirie.

Cette occupation est passible du paiement de droits conformément aux tarifs en vigueur.

11.2 - L'accord technique de voirie, concernant uniquement les "occupants de droit" du domaine public

Les occupants du domaine public dont l'activité est essentiellement liée au transport et à la distribution d'électricité et de gaz relèvent d'un régime dérogatoire en tant qu'occupant de droit. Ils ne sont pas soumis à l'obtention d'une permission de voirie mais à un accord technique préalable précisant les modalités d'exécution des travaux et de remise en état du domaine public communautaire.

Les exploitants de réseaux sous le régime de la concession ainsi que les services gestionnaires de la Communauté urbaine Caen la mer et des communes membres relèvent également du même régime.



11.3 - Le permis de stationnement

Le permis de stationnement ou de dépôt est un acte administratif unilatéral, mais il ne permet qu'une occupation partielle du domaine public par des objets ou des ouvrages, sans incorporation au sol ni emprise en sous-sol.

Exemples : installations de chantier, échafaudage, manifestations, terrasses mobiles, saillie ou surplomb du domaine public,

Le permis de stationnement relevant de la police de circulation et de stationnement, il est instruit et délivré par le maire de la commune.

Il est accordé de manière unilatérale et n'est en aucun cas constitutif de droits réels.

Cette autorisation est individuelle, temporaire, précaire et révoquable.

Elle peut toujours être retirée, le plus souvent pour des motifs d'intérêt général, quelle que soit la durée d'occupation qui a été fixée initialement.

En ce sens, le permis de stationnement n'entre pas exactement dans le champ d'application du présent Règlement de voirie.

Sur le territoire de la ville de Caen, il est régi par le Règlement d'Occupation du Domaine Public (RODP).

11.4 - L'arrêté de circulation, acte d'autorisation

Il s'agit d'un acte indispensable si la réalisation des travaux, la tenue de l'évènement ou l'occupation nécessite d'interrompre ou de modifier la circulation ou le stationnement.

Il a une durée limitée, ne peut concerner qu'un seul acteur et pour un motif précis.

L'arrêté de circulation est ainsi délivré par le maire au titre de ses pouvoirs de police de la circulation.

Cet arrêté sera obligatoirement affiché sur place à minima **7 jours** avant le démarrage des travaux.

Pour rappel, quelle que soit la nature des travaux sur le domaine public routier, ces derniers sont obligatoirement soumis à la délivrance d'un arrêté temporaire de circulation dès lors qu'ils entravent ou même réduisent partiellement les différents flux de circulation sur chaussée comme sur trottoir.

Dans le cadre de travaux non prévisibles effectués en cas d'urgence et justifiés par la sécurité, la continuité du service public ou la sauvegarde des personnes ou des biens ou en cas de force majeure, l'intervenant et son exécutant sont dispensés de cette obligation.

L'avis de travaux urgents (ATU) correspondant devra cependant être adressé dans les meilleurs délais à Caen la mer, ainsi qu'au maire de la commune concernée.

Article 12 - Les sanctions

Les permis de stationnement sont depuis toujours des actes de police. Ils sont en tant que tels assortis de sanctions pénales, notamment de celles prévues par l'article R. 610-5 du code pénal.

Les permissions de voirie sont, quant à elles, des actes de gestion domaniale. Leur délivrance relevant des autorités propriétaires ou gestionnaires du domaine public concerné, elles sont assorties de sanctions administratives à caractère patrimonial.

Article 13 - L'alignement

L'alignement est la détermination par la collectivité propriétaire de la voirie de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines. Il est fixé soit par un plan d'alignement, soit par un alignement individuel.

Le plan d'alignement, auquel est joint un plan parcellaire, détermine après enquête publique la limite entre voie publique et propriétés riveraines.

L'alignement individuel est délivré sous forme d'arrêté à chaque riverain propriétaire qui en fait la demande, conformément au plan d'alignement s'il existe. En l'absence d'un tel plan, il constate la limite de la voie publique au droit de la propriété riveraine.

La délivrance de l'alignement ne vaut pas autorisation d'urbanisme et ne préjuge pas des droits des tiers.

Les constructions nouvelles ne peuvent pas empiéter sur l'alignement.

La matérialisation de l'alignement est obligatoire. Elle consiste généralement en la pose d'un élément physique pérenne sur le domaine privé en limite du domaine public (bordurette, clôture, pavage, bande résine...). Elle peut également prendre la forme d'un contraste dans la nature des revêtements de sol. La matérialisation est réalisée par le permissionnaire et à ses frais.

Article 14 - Classement dans le domaine public routier

En réponse à une sollicitation de propriétaires ou d'aménageurs, l'administration est libre de choisir d'intégrer ou non une voie dans son patrimoine. Cette décision tient compte de l'usage de la voie et de son état présent ou projeté.

Pour les projets de voie nouvelle, l'intérêt de l'opération desservie est également pris en compte.

La décision de classement prise par Caen la mer peut être accompagnée de prescriptions qui vont au-delà des procédures et des normes applicables aux voies privées. Ces exigences sont notamment liées à l'accessibilité, à la pérennité et à l'homogénéité du domaine.

La modification de la nature juridique d'une voie pourra, le cas échéant, nécessiter un dévoiement des réseaux qui l'occupent et/ou une modification du régime d'occupation, en concertation avec les intervenants concernés.

Article 15 - Procédure d'intégration des voies nouvelles

Les aménageurs privés qui projettent la construction de voies nouvelles dont ils souhaitent l'intégration dans le domaine public routier, doivent solliciter **l'accord de principe** de Caen la mer préalablement au dépôt de leur demande de **permis d'aménager (PA)**.

En cas d'avis favorable de Caen la mer, il est demandé à l'aménageur de présenter un projet conforme aux règles d'aménagement et prescriptions techniques des différents gestionnaires du domaine public.

Après mise au point du programme, une **convention de transfert** d'ouvrage est alors signée entre Caen la mer et l'aménageur.

La cession foncière par acte authentique est alors engagée à l'initiative et aux frais de l'aménageur, cette cession constituant l'aboutissement du processus de transfert.

Tant que la cession n'est pas actée, l'aménageur reste en charge de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages.

Des mises en service anticipées avec raccordement aux installations de Caen la mer peuvent être réalisées préalablement à la cession, sous réserve de son accord exprès.

Pour mémoire, l'ouverture à la circulation publique des voiries entraîne de fait leur soumission aux pouvoirs de police de la circulation du maire, et ce indépendamment des procédures de réception et de cession.

Article 16 - Procédure d'intégration des voies privées existantes

Si les propriétaires d'une voie privée ouverte à la circulation publique souhaitent l'intégration de cette voie dans le domaine public routier, ils doivent solliciter Caen la mer par une demande écrite signée de tous les propriétaires concernés.

Caen la mer est seul juge de l'opportunité d'intégrer la voie en prenant notamment en considération le fait que :

- La voie a un usage public ;
- Sa géométrie permet le retournement des camions des pompiers, camions de collecte des déchets ménagers et des balayeuses ;
- L'aménagement est sécurisé pour toutes les catégories d'utilisateurs ;
- Les propriétaires sont expressément et unanimement d'accord pour céder gratuitement la voie ;
- La voie est en bon état d'entretien. A défaut, il peut être demandé aux riverains soit de réaliser à leurs frais les travaux de remise en état ou de remise en conformité nécessaires, soit de provisionner les sommes correspondantes dans le cadre d'une opération programmée ultérieurement par Caen la mer.

S'il résulte que Caen la mer est favorable au classement de cette voie, il sera demandé aux propriétaires de fournir l'ensemble des documents techniques permettant de valider la conformité des ouvrages réalisés. A défaut, des investigations complémentaires pourront être demandées par Caen la mer afin de lever toutes les incertitudes.

Une fois ces conditions remplies, la cession foncière par acte authentique est alors engagée à l'initiative et aux frais des propriétaires.

Article 17 - Déclassement du domaine public routier

Afin qu'un bien cesse de faire partie du domaine public, une procédure de déclassement doit obligatoirement être instruite. Au préalable, le bien devra être désaffecté, c'est-à-dire qu'il n'est plus mis à disposition du public ou qu'il n'est plus utile à la réalisation d'un service public.

Le déclassement doit toujours être exprès et ne doit jamais être implicite.

Suite au déclassement, le bien rejoint alors le domaine privé de la collectivité sur lequel le règlement de voirie ne s'applique pas.

Article 18 - Accès

L'accès est un droit de riveraineté.

Cependant, le nombre et les conditions de localisation et de construction des entrées charretières dans l'emprise du domaine de la voirie sont soumis à la délivrance d'une **permission de voirie** par le gestionnaire de la voirie permettant de procéder aux travaux nécessaires (aménagement d'un bateau notamment, ou pose d'un miroir). Ces travaux sont aux frais du permissionnaire, étant à son bénéfice exclusif.

La délivrance d'une permission de voirie ne dédouane pas le permissionnaire d'obtenir d'autres autorisations éventuellement exigées par d'autres législations, notamment en matière d'urbanisme.

Article 19 - Clôtures et plantations

Sauf règles locales spécifiques (PLU, règlement de lotissement), tout arbre d'une hauteur supérieure à 2,00 m devra être planté à une distance minimale de 2,00 m des voies publiques. De même, pour les haies, une distance minimale de plantation de 0,50 m est suffisante lorsque les plantations ne dépassent pas 2,00 m de hauteur.

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.

Les branches d'arbres qui avancent sur le sol du domaine public routier communautaire doivent être coupées à l'aplomb des limites de ce domaine et à la diligence des propriétaires.

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

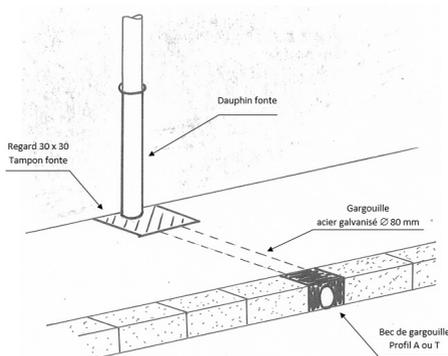
Sous réserve de compatibilité avec les dispositions figurant dans les différents Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), toute clôture en limite de domanialité devra être pourvue d'un muret, d'une bordurette, d'un soubassement béton, d'une longrine ou de tout autre dispositif permettant de lutter contre la migration et le développement des racines susceptibles de porter atteinte à la conservation du domaine public routier.

Article 20 - Gargouilles

Conformément à l'article 640 du code civil, les riverains dont le fond est supérieur à la voie peuvent déverser les eaux pluviales qui s'écoulent naturellement sans que la main de l'homme y ait contribué. Les modalités techniques d'évacuation des eaux pluviales et de raccordement aux canalisations d'eaux pluviales sont précisées dans le règlement d'assainissement.

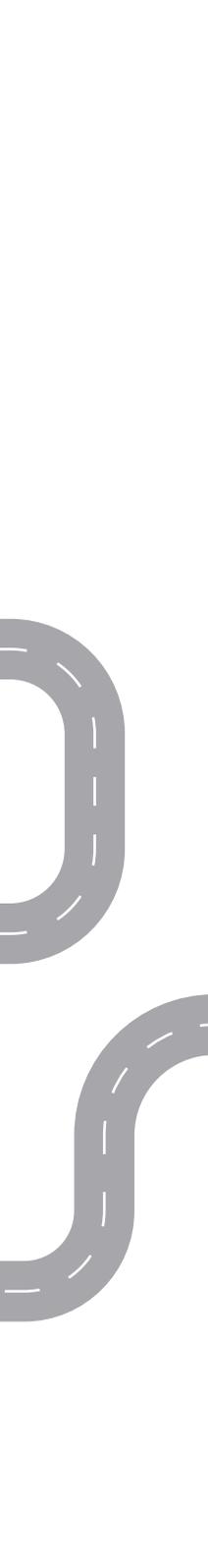
En l'absence de canalisations établies sous la voie publique, les eaux pluviales salubres peuvent être conduites au caniveau ou au fossé bordant les voies publiques.

En présence d'un trottoir, celles-ci seront canalisées jusqu'au fil d'eau par une descente de gouttières et une gargouille ainsi que leurs équipements de raccordement, comme illustré ci-après et dans la mesure du possible.



S'agissant d'un équipement propre, la réalisation des travaux sous domaine public sera à la charge du bénéficiaire et soumise à la délivrance d'une **autorisation** qui en précisera les modalités.

Le curage et l'entretien de ces installations, y compris leur renouvellement en cas de vétusté, relèvent également de la responsabilité du riverain en tant que propriétaire de l'ouvrage et unique bénéficiaire. En cas de dégradation accidentelle, il lui appartient également d'en rechercher l'origine et le responsable afin d'engager les recours nécessaires.



B. CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

B.1 SAUVEGARDE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

Article 21 - Définitions des intervenants

21.1 - *Permissionnaires*

Les permissionnaires de voirie sont les bénéficiaires d'une permission de voirie. Ils sont autorisés à effectuer des travaux comportant occupation et emprise sur le domaine public routier.

21.2 - *Concessionnaires*

Ce sont les bénéficiaires d'une concession de voirie. La Communauté urbaine Caen la mer autorise le concessionnaire à construire sur la voirie des installations ayant un but d'utilité publique et d'en assurer ensuite l'exploitation à son profit moyennant une redevance versée à l'autorité concédante.

21.3 - *Occupants de droit*

Ce sont les intervenants qui peuvent occuper de droit le domaine public routier sans que le gestionnaire ne puisse s'y opposer. Il s'agit des gestionnaires de réseaux de transport et de distribution d'énergie électrique ou de gaz, ainsi que les gestionnaires des oléoducs. Ils ne sont pas soumis à une demande d'occupation du domaine public (permission de voirie) mais à une demande d'accord technique préalable.

Article 22 - Procédure de coordination des travaux

Selon l'article L.115-1 du Code de la Voirie Routière, les permissionnaires, concessionnaires, occupants de droits ainsi que les propriétaires, affectataires ou utilisateurs des voies publiques et de leurs dépendances doivent communiquer périodiquement aux maires des communes concernées le programme des travaux qu'ils envisagent de réaliser ainsi que le calendrier de leur exécution.

En lien avec le service gestionnaire de la voirie, le maire porte alors à leur connaissance les projets de réfection des voiries.

Un calendrier de l'ensemble des travaux sur l'agglomération est ensuite établi, publié et notifié aux services concernés.

A l'exception des interventions non programmables, des incidents, des urgences avérées ou des nécessités publiques, le maire peut donc interdire tous les travaux qui n'auraient pas fait l'objet d'une procédure de coordination.

De la même manière, le maire peut ordonner la suspension des travaux engagés sans coordination.

Un arrêté de suspension des travaux est alors notifié à l'entreprise et au maître de l'ouvrage, précisant les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des usagers et les éventuelles conditions de remise en état de la voirie.

Article 23 - Principes d'intervention

Afin d'intervenir sur le domaine public routier, l'intervenant doit satisfaire successivement aux dispositions suivantes :

- Disposer d'un droit d'occuper le domaine public : concessionnaire, permissionnaire, occupant de droit, ... ;
- Disposer d'une permission de voirie ou d'un accord technique établi par le service gestionnaire de la voirie, lequel fixe les modalités d'exécution ;
- Disposer des réponses et/ou des récépissés, valides et complets, délivrés par les autres occupants concernés aux Déclarations de projets de Travaux (DT) et aux Déclarations d'Intention de Commencement de Travaux (DICT) faites conformément à la réglementation applicable à proximité des ouvrages souterrains et aériens ;
- Disposer **obligatoirement d'un arrêté temporaire de circulation**, délivré par le maire de la commune concernée ou l'autorité compétente.

Pour tous travaux aux abords du tramway, il est nécessaire de réaliser en parallèle une demande d'intervention ou essais auprès du délégataire exploitant le réseau de tramway.

Pour les Routes à Grande Circulation (RGC), l'instruction de l'arrêté de circulation nécessite l'accord préalable du Préfet. Ces voies permettent notamment d'assurer la continuité des itinéraires principaux, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois militaires et la desserte économique du territoire. La liste de ces voies est fixée par décret et consultable sur le site de la Préfecture du Calvados.

Article 24 - Interventions sur voirie neuve



Lorsque la demande de travaux concerne une chaussée ou un trottoir dont le revêtement n'a pas atteint 3 (trois) ans d'âge, celle-ci sera refusée par Caen la mer sans faire l'objet d'une décision motivée et sous réserve que la réfection de voirie ait bien fait l'objet d'une procédure de coordination.

Au-delà, la demande de travaux pourra être refusée au regard de l'intérêt de la voie.

Des dérogations pourront être accordées de manière expresse, au cas par cas, moyennant éventuellement des sujétions techniques d'exécution de type fonçage ou forage dirigé, de remblaiement de type auto-compactant et de sur-largeur de réfection.

(Exemple : réfection au carré, étendue à la demi-chaussée ou au trottoir en pleine largeur).

Certaines interventions peuvent effectivement faire l'objet d'une autorisation exceptionnelle à la suite d'une demande motivée auprès de Caen La Mer. Cette demande sera instruite au regard des cas expressément prévus ci-dessous :

- Les travaux urgents destinés à assurer la sécurité des tiers ;
- Branchements ou travaux assimilés nouveaux et isolés (dont renforcement de puissance et changement d'énergie) ;
- Branchements ou travaux assimilés suite au changement de locataire ou de propriétaire ;
- Branchements ou travaux assimilés suite au changement d'affectation d'immeuble ;
- Motifs économiques d'un tiers isolé (dont renforcement de puissance et changement d'énergie).

Article 25 - Etat des lieux préalable

Avant toute chose, l'intervenant pourra solliciter auprès de la Communauté urbaine Caen la mer l'établissement d'un état des lieux contradictoire avant travaux, 5 semaines avant la date prévisionnelle du début des travaux. La Communauté urbaine se devra de répondre sous 4 semaines. Un constat d'huissier peut être établi aux frais de l'intervenant et fera foi.

L'état de la voirie pourra aussi être consigné dans le mémoire de constat initial dans le cadre d'une procédure judiciaire de référé préventif.

A défaut et sous réserve d'une vétusté caractérisée de la voirie, le domaine public est réputé en bon état.

Article 26 - Dispositions applicables aux interventions et aux implantations des réseaux

26.1 - Maintien des cheminements et de la circulation

Les occupations et travaux sur le domaine public routier ne doivent pas entraver la libre circulation générale, en particulier des piétons, des personnes en situation de handicap, des cyclistes, des véhicules des services incendie et de secours.

Au même titre, les travaux ne devront pas non plus entraver le bon écoulement des eaux pluviales. A défaut, des déviations devront être mises en place par l'intervenant afin d'assurer la continuité des déplacements en lien avec le pouvoir de police du maire.

26.2 - Dispositions relatives à l'amiante et aux Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP)

L'intervenant identifie les risques et les évalue en s'appuyant sur toute ressource documentaire ou équivalente dont il dispose afin de permettre le repérage avant travaux de l'amiante et des HAP dans les enrobés routiers.



Afin de mettre à jour les bases documentaires sur le domaine public routier, les résultats des analyses de recherche d'amiante et de HAP par les intervenants, devront être transmis à la Communauté urbaine Caen la mer.

En l'absence d'informations disponibles ou en cas d'informations incomplètes, l'intervenant fera réaliser à ses frais une analyse de la composition des revêtements bitumineux permettant de diagnostiquer la présence d'amiante et de HAP dans les liants bitumineux et/ou les granulats. Dans l'hypothèse où l'absence d'amiante ou de HAP n'est pas prouvée, ou que des analyses en laboratoire qualifiés ont révélé la présence d'amiante ou de HAP, il conviendra d'appliquer des mesures permettant de réduire l'exposition des exécutants et des riverains des chantiers aux poussières et résidus.

Au vu des résultats de son évaluation des risques, l'intervenant détermine le type d'opération qu'il compte faire réaliser, définit le cadre juridique applicable, les conditions de son organisation et le niveau de compétence requis des entreprises. L'exécutant interviendra en prenant en compte les aspects techniques de sécurité, de protection de la santé de son personnel et de gestion des déchets. Les déblais contenant de l'amiante ou des HAP devront être éliminés selon les règles du code de l'Environnement en matière de traitement des déchets dangereux, à la charge financière de l'intervenant.

26.3 - Les ouvrages et les équipements en superstructure

Les plaques, tampons, regards de visite ou tout autre ouvrage émergeant sur la voirie doivent être conformes aux règles techniques et aux normes en vigueur.

Lors de leur pose, ces ouvrages doivent affleurer le revêtement de voirie existant.

Ils devront fournir toutes garanties de résistance au trafic et de sécurité contre les arrachements intempestifs et contre la formation de ressauts sur chaussées ou trottoirs. Les émergences devront porter les mentions de la classe de résistance, de la norme de référence, et de l'organisme de certification. Les ouvrages ou les équipements en superstructure devront être aussi discrets que possible et leur implantation devra être faite en limite du domaine public routier de façon à ne pas gêner les cheminements piétons et à ne pas présenter de danger pour les usagers de la voie publique. Une largeur minimale de **1,40 m**, libre de tout obstacle, doit toujours être conservée pour les trottoirs. Dans le cas où la largeur du cheminement est inférieure à 0,90 m, toute implantation d'ouvrage ou d'équipement en superstructure sera en principe interdite.

26.4 - Les ouvrages et les équipements en souterrain



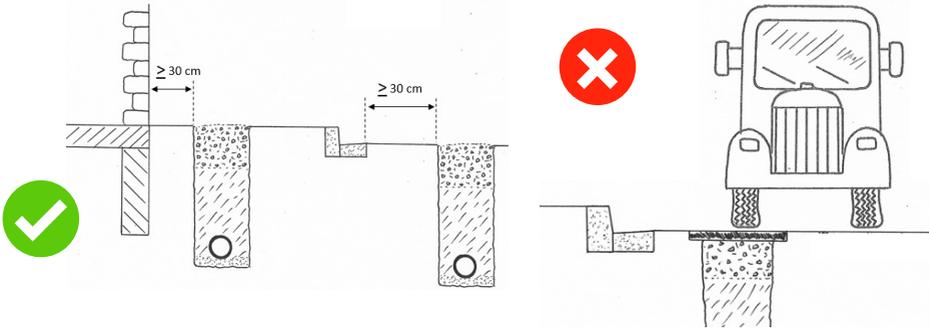
Les réseaux enterrés doivent être implantés en priorité sous trottoir ou accotement, sauf impossibilité technique ou avis contraire. Au besoin, les services de Caen la mer pourront exiger la dépose préalable d'anciens réseaux abandonnés au frais des concessionnaires propriétaires.

La résistance mécanique des ouvrages de toute nature enfouis dans le sol sera calculée pour supporter, en fonction de la profondeur, les sollicitations statiques et dynamiques du trafic. Toutes les dispositions seront prises pour que ces ouvrages soient bien protégés contre la corrosion interne et externe. L'implantation des ouvrages ou des équipements en souterrain devra prendre en compte la largeur des fouilles et les ancrages éventuels et respecter les distances minimales de sécurité par rapport aux réseaux déjà existants dans le sol conformément aux normes en vigueur.

Les conduites de réseaux peuvent également emprunter des propriétés privées sous réserve de l'obtention de servitude de passage ou d'autorisation expresse auprès de leurs propriétaires.

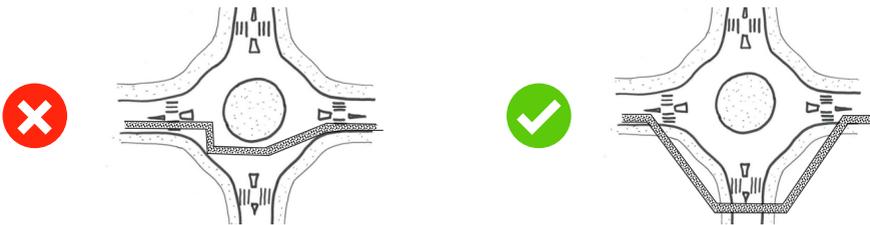
Par dérogation, l'implantation sous chaussée peut être autorisée et strictement réservée aux réseaux de transport et de distribution, à l'exception des branchements particuliers.

Sur chaussée, les réseaux seront positionnés en dehors des bandes de roulement et à une distance minimale de 0,30 m de toute construction, y compris bordures et caniveaux de manière à ne pas les déstabiliser.



Les traversées de chaussées se feront toujours suivant le cheminement le plus court, en règle générale perpendiculairement au sens de circulation.

Au niveau des ronds-points et carrefours à sens giratoire, il conviendra de privilégier le passage sous les accotements ainsi que les voies d'entrée et de sortie afin de ne pas impacter l'anneau central.



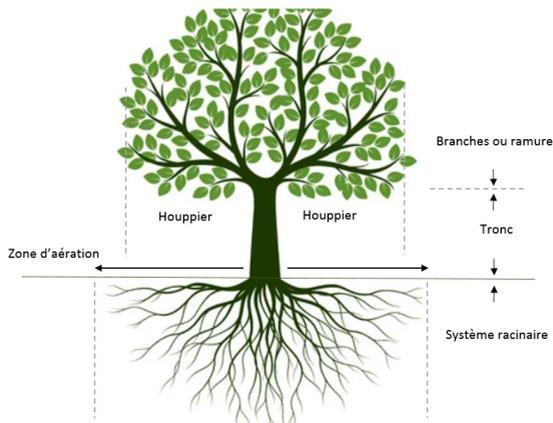
En cas d'impossibilité technique, la collectivité devra délivrer son accord exprès pour déroger à cette règle et sans que cela ne dédouane l'exécutant de ses responsabilités notamment en cas de désordres.

L'intervenant est notamment tenu d'opérer à ses frais le renforcement de la structure support et/ou des appuis souterrains fragilisés par la mise à jour des cavités ou de carrières souterraines, connues ou inconnues, réglementées ou non dans le cadre des Plans de Prévention des Risques naturels prévisibles (PPRN) et notamment du Plan de Prévention Multi-Risques de la Basse Vallée de l'Orne.

D'une manière générale, la totalité des organes de coupure devra être accessible en permanence afin que toute intervention d'urgence demeure possible sur l'ensemble des réseaux de distribution.

26.5 - Protection des espaces verts et arbres d'alignement

De manière générale, tout terrassement est interdit dans le périmètre de protection des arbres qui se définit comme la projection du houppier de l'arbre au sol.



Les blessures infligées aux arbres constituent des portes d'entrée à divers parasites susceptibles de contribuer au dépérissement et à la fragilisation des sujets.

De même toute suppression de racines importantes dites racines maîtresses qui participent à l'ancrage de l'arbre au sol peut diminuer la stabilité de l'arbre et entraîner son dépérissement rapide.

De ce fait, il est notamment interdit de porter atteinte à l'intégrité des arbres, en particulier :

- De mutiler les troncs par des chocs ou d'y appuyer du matériel ;
- De couper des branches ou des racines sans accord préalable de Caen la mer. En tout état de cause, il est interdit de couper des racines d'un diamètre supérieur à **8 cm**. Si cela se produit, le service gestionnaire doit en être averti ;
- De déposer au pied des arbres (Zone d'aération) des déblais, remblais, matériaux ou autres produits et de modifier l'altimétrie du terrain dans cette même zone ;
- De déverser des produits nocifs pour l'environnement (Hydrocarbures, laitance, détergents, produits phytosanitaires, ...).

A titre exceptionnel, Caen la mer peut autoriser la réalisation de tranchée à proximité des arbres en respectant une distance minimale de **2,00 m**.

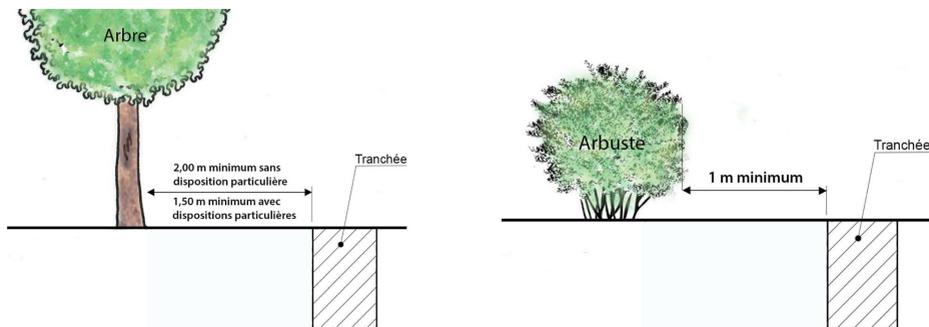
Dans ce cas, le terrassement à proximité des grosses racines sera obligatoirement manuel ou par aspiration mécanique afin de limiter les blessures.

Pour les arbres exceptionnels, des sujétions d'exécution pourront être demandées comme un fonçage ou forage dirigé.

A l'intérieur de ce périmètre rapproché, la mise en place d'un dispositif anti-racine pourra également être exigé à l'interface de la paroi de la tranchée.

Un enclos rigide d'une hauteur minimale de 2,00 m sera réalisé autour de chaque arbre à préserver. A minima, un corset de protection rapprochée devra être mis en place au moyen de planches jointives maintenues autour du tronc sur une hauteur minimale de 2,00 m.

Tout autre dispositif devra faire l'objet d'une validation par Caen la mer.



Sur les surfaces végétalisées, les travaux ne peuvent commencer qu'après récupération des végétaux et autres sujets par le service gestionnaire de Caen la mer. Toute dérogation devra faire l'objet d'un accord exprès de Caen la mer.

Un élagage préventif pourra être réalisé si besoin par les services de la collectivité ou en cas de blessure.

Enfin, Caen la mer se réserve la possibilité de demander le report des travaux sur la période de repos de l'arbre ou de la végétation et en dehors des périodes de gel ou de sécheresse.

26.6 - Profondeur des réseaux ou couverture

Les profondeurs des réseaux ou couvertures correspondent à la distance entre la génératrice supérieure de la canalisation ou de l'ouvrage et la surface du sol. Tous les réseaux souterrains dans le sous-sol sont établis selon des profondeurs minimales définies par nature de réseau par les normes et les arrêtés techniques en vigueur. Ces profondeurs sont données à titre indicatif dans le tableau ci-dessous. En cas de difficulté technique et notamment d'encombrement du sous-sol, l'intervenant devra prendre des dispositions techniques adaptées permettant de garantir la sécurité des ouvrages en accord avec la Communauté urbaine Caen la mer et en conformité avec la norme en vigueur. La solution à privilégier est d'approfondir le nouveau réseau en le plaçant sous les réseaux existants. Pour les distances entre les réseaux, l'intervenant doit respecter la norme relative aux règles de distances entre les réseaux enterrés.

NATURE DES RESEAUX	COUVERTURE MINIMALE (cm)	
	Chaussée, parking, piste cyclable ...	Trottoir, accotements ...
Eaux pluviales et eaux usées	100	100
Eau potable $\varnothing < 250$ mm	100	100
$\varnothing > 250$ mm	120	120
Electricité	85	65
Gaz	80	70
Eclairage public		
Signalisation tricolore	80	60
Télécommunication	80	60
Réseau chaleur	120	120

26.7 - Avertisseur de réseaux enterrés

Conformément aux normes en vigueur, un dispositif avertisseur devra être posé à 0,20 mètre minimum au-dessus de tout ouvrage enterré (sauf technique de tubage ou de fonçage). Ce grillage devra être de couleur et de largeur appropriée en conformité avec la norme relative aux dispositifs avertisseurs pour câbles et canalisations enterrés.

Selon la norme en vigueur chaque réseau doit respecter les couleurs suivantes :

- Eau potable : bleu ;
- Assainissement : marron ;
- Télécommunications : vert ;
- Electricité : rouge ;
- Gaz : jaune ;
- Chauffage urbain : violet ;
- Autres réseaux : blanc ;

26.8 - Réseaux hors d'usage

Dans le cadre de travaux dans le sous-sol communautaire et de la découverte d'une ou plusieurs canalisations hors d'usage, dans l'intérêt de la voirie et pour des raisons de sécurité des usagers, la Communauté urbaine Caen la mer se réserve le droit d'en demander la dépose.

Dans le cas de réseau constitué en matériaux amiantés le démontage immédiat pourra être exigé par Caen la mer.

Cette dépose sera à la charge financière du propriétaire de l'ouvrage, selon des dispositions d'exécution et de financement à convenir avec Caen la mer ou avec l'intervenant concerné.

A défaut, les travaux nécessaires pourront être engagés sous le régime de l'intervention d'office aux conditions de l'article 41.

Tout réseau hors d'usage non déposé continue de figurer dans la base de données de son gestionnaire ainsi que sur les plans fournis en réponses aux DT et DICT où leur mise hors exploitation doit apparaître clairement.

26.9 - Abandon de réseau

Pour les réseaux humides, les canalisations avant d'être abandonnées doivent être obturées ou éventuellement comblées lorsqu'elles n'ont pas été extraites du sous-sol. En ce qui concerne la distribution de gaz naturel, il sera fait application des dispositions de l'arrêté ministériel portant règlement de sécurité de la distribution de gaz combustible par canalisation à savoir que l'opérateur de réseau met en œuvre les moyens nécessaires pour que les canalisations et les équipements abandonnés ou non exploités ne puissent présenter aucun risque pour la sécurité des personnes et des biens.

La dépose de ces réseaux pourra être exigée par Caen la mer dans les mêmes dispositions que l'article 26.8.

Tout réseau abandonné continue de relever de la responsabilité de son propriétaire, sauf dispositions particulières figurant dans la convention de concession ou lorsqu'une convention de rétrocession a été établie avec Caen la mer.

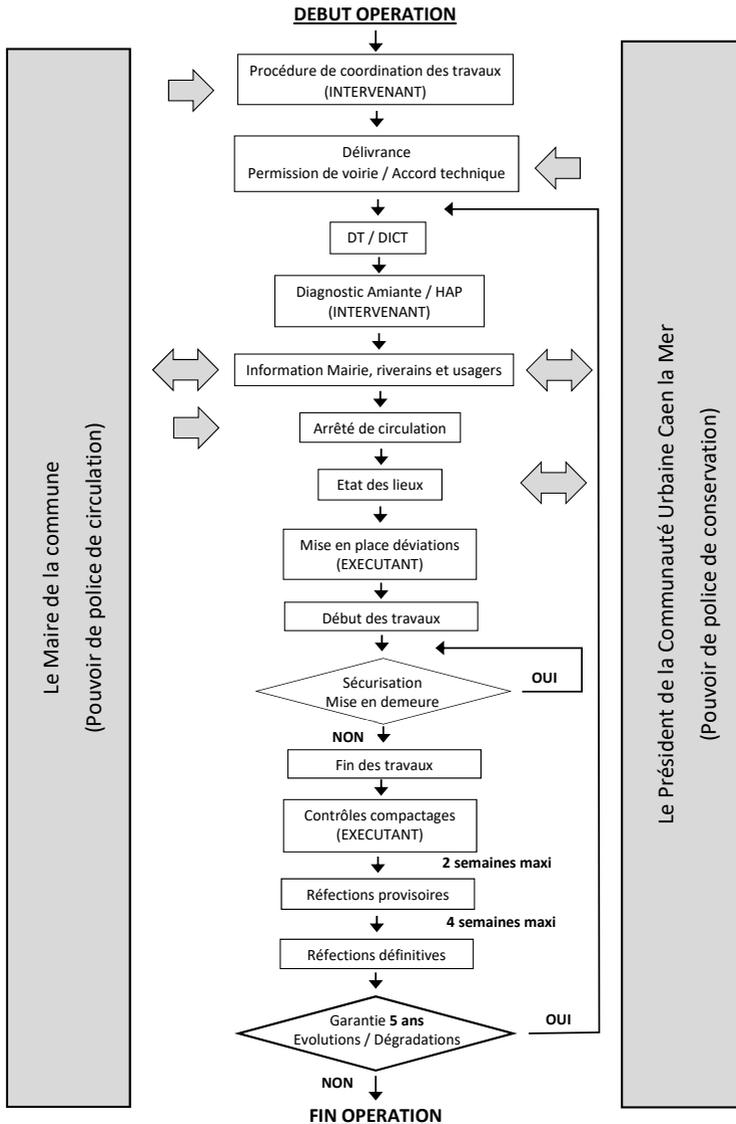
26.10 - Signalisation

L'intervenant doit assurer de jour comme de nuit la signalisation complète du chantier à ses frais et sous sa responsabilité. Elle doit être conforme à la réglementation en vigueur et notamment aux règles fixées par la 8ème partie du Livre I de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, sous réserve de prescriptions ultérieures inscrites dans la permission de voirie. C'est l'arrêté de circulation délivré par le maire qui définit les modalités et les conditions de signalisation. La mise en place, la dépose et la surveillance de la signalisation sont à la charge exclusive de l'intervenant. Dans le cas où l'autorisation prévoit la mise en place d'une signalisation lumineuse, l'installation et le fonctionnement des feux tricolores sont à la charge de l'intervenant. Caen la mer veillera également à la bonne mise en place de la signalisation et au respect des dispositions de l'arrêté.



Article 27 - Déroulement de l'opération

En dehors des interventions urgentes pour réparation, toute intervention sur domaine public doit donc respecter le logigramme décisionnel suivant :



Quelle que soit le type d'intervention (urgente ou programmée) l'intervenant et son exécutant veilleront à informer par tout moyen à leur disposition la Mairie concernée de la planification de leurs travaux.

B.2 REMISE EN ETAT ET RESTITUTION DU DOMAINE PUBLIC



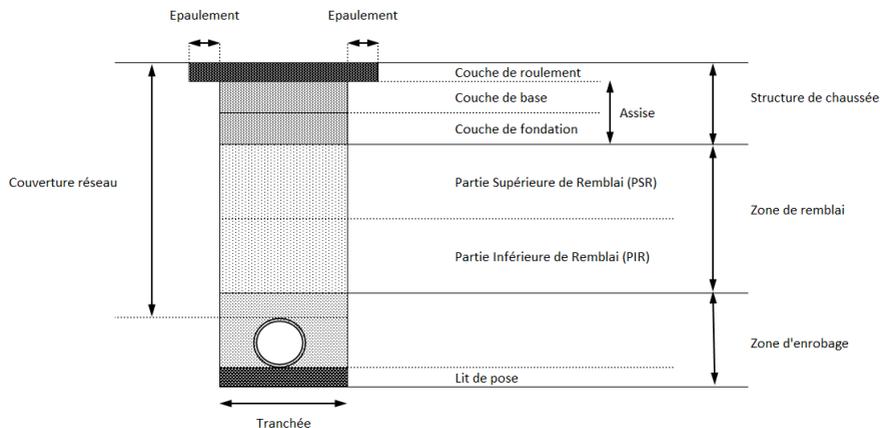
Article 28 - Rappel des règles de l'art

Le règlement de voirie relevant de la police de conservation du domaine public routier, il fixe les modalités d'exécution des travaux de terrassement, de remblaiement, de réfection provisoire et de réfection définitive conformément aux normes techniques et aux règles de l'art.

Ces dernières se réfèrent notamment aux documents suivants :

- Guide technique pour la réalisation des remblais et couches de forme et la classification des matériaux (GTR) du SETRA-LCPC (NFP 11-300) de juillet 2000 ;
- Guide technique de remblayage des tranchées et réfection des chaussées du SETRA-LCPC de mai 1994 et ses notes d'information complémentaires ;
- Norme NF P 98-331 de février 2005 - « Tranchées sous chaussées et dépendances : Ouverture, remblayage, réfection » ;
- Prescriptions techniques issues de la permission de voirie ou de l'accord technique.

Ci-contre le rappel de la terminologie employée :

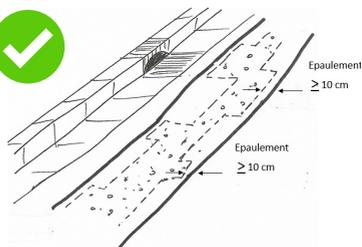
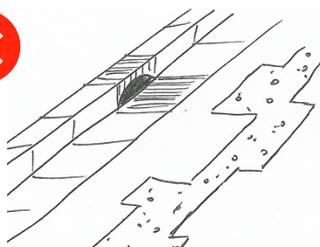


Article 29 - Découpes

Pour les revêtements en béton bitumineux (BB) dits « enrobés », la découpe des bords de la fouille doit être réalisée de façon franche et rectiligne et sur toute leur épaisseur.

La découpe sera faite sans redan, de manière à englober l'ensemble des dégradations et assurer un épaulement minimal de 10 cm de la nouvelle couche de roulement sur le bord de la tranchée.

Il en sera de même pour les revêtements en béton ou pavés lorsque ces derniers sont posés sur une dalle béton.



A noter que toute portion de chaussée découpée mais non terrassée devra également faire l'objet d'une réfection à neuf de sa couche de roulement selon les mêmes dispositions.

Article 30 - Protection des revêtements

En dehors de l'emprise de la tranchée, toute dégradation de revêtement de chaussée ou de trottoir liée aux travaux (griffures, traces de chenilles, arrachement, fissuration, souillures ...) devra être englobée dans la réfection de la tranchée.

Article 31 - Passage sous bordure

La pose de réseaux sans dépose des bordures n'est pas autorisée, notamment pour les branchements à faible profondeur.

Dans le cadre de la remise en état, les bordures en béton seront remplacées par des bordures neuves reposées sur un lit de pose en béton maigre.

Le réemploi des bordures en béton peut être envisagé sous réserve qu'elles n'aient pas été abîmées ou cassées lors de leur dépose et qu'elles soient exemptes de toute trace de mortier ou de béton de pose.

En cas de bordure coulée en place, le passage sous bordure sera autorisé sans dépose moyennant le remblaiement en sous-face par un béton de tranchée autocompactant.

Les bordures en granit seront déposées et stockées avec soin en vue de leur réemploi.

Article 32 - Remblaiement

Les opérations de remblaiement se feront en respectant les règles de mise en œuvre définies par le guide technique SETRA-LCPC « Remblayage des tranchées et réfection des chaussées », les normes en vigueur et les prescriptions techniques issues de la permission de voirie ou de l'accord technique délivré par la Communauté urbaine Caen la mer.

Les coupes types seront données à titre indicatif dans l'accord technique.

Le remblayage doit garantir la stabilité du réseau enterré et celle des terrains adjacents non excavés, et permettre ainsi la réfection de la surface sans délai.



Pour les travaux relatifs aux réseaux d'eau potable et d'assainissement, l'intervenant devra se conformer aux prescriptions techniques du Règlement du service public d'eau potable du syndicat Eau du Bassin Caennais et du Règlement d'assainissement collectif de la Communauté urbaine Caen la mer.

Les matériaux de remblaiement sont spécifiés dans les normes en vigueur et seront soumis à validation de la Communauté urbaine Caen la mer avant toute utilisation.



Les matériaux de déblai, ceux issus du recyclage et les mâchefers pourront être utilisés sous réserve de prescriptions particulières ordonnées spécialement à l'occasion de la délivrance de l'autorisation. L'intervenant devra notamment faire procéder à ses frais à une étude géotechnique afin d'identifier et classer les déblais suivant la norme NF P 11-300 (GTR) de manière à déterminer la possibilité et les conditions de réutilisation conformément au guide technique « Remblayage des tranchées » et à la norme NF P 98-331.

Les matériaux de déblai devront également respecter les normes en vigueur et satisfaire les conditions de réemploi suivantes :

- Il convient de vérifier l'absence de produits impropres à être mis en remblai (sols médiocres, pollués, vases, déchets historiques, organiques, fers, plastiques, produits de démolition non triés, gros éléments (béton, blocs, agglos) ...);
- Les matériaux doivent correspondre à une des catégories de sols autorisées à être employées en corps de remblai suivant leurs caractéristiques géo-mécaniques et leur classification GTR et faire l'objet avant toute décision de réemploi d'un contrôle d'homogénéité.

En aucun cas les matériaux suivants ne doivent être réutilisés en remblais :

- Les matériaux susceptibles de provoquer des tassements ultérieurs ;
- Les matériaux combustibles ;
- Les matériaux contenant des composants ou des substances susceptibles d'être dissous ou lessivés ou d'endommager les réseaux ou d'altérer la qualité de la ressource en eau ;
- Les matériaux évolutifs ;
- Les sols et/ou matériaux gélifs.

Dans le cadre de travaux conduits sous sa maîtrise d'ouvrage, la gestion des déblais issus de l'excavation de sols pollués chimiquement ou biologiquement sera à la charge de l'intervenant. Il devra procéder à l'identification de la nature et du niveau de pollution de ces déblais préalablement à leur traitement dans un centre d'enfouissement ou de traitement agréé. La charge financière de ces actions sera supportée par l'intervenant.

Les matériaux **auto-compactants** sont utilisables en prenant en compte les contraintes inhérentes à chaque chantier et après accord exprès de Caen la mer.

Dans le périmètre de protection des arbres, lorsque le sol n'est pas minéralisé ni circulé, les tranchées seront remblayées avec un mélange de terreau et de sable en évitant l'utilisation de grave calcaire.

Pour finir, le remblaiement entre les racines s'effectuera par apport d'une terre légère.



Lorsque le chantier est arrêté plus de 2 semaines pour des raisons indépendantes de Caen la mer ou en l'absence de toute activité constatée sur site sur la même durée, la collectivité pourra exiger le remblaiement provisoire de toutes les fouilles ou tranchées restées ouvertes ainsi que le rétablissement des cheminements piétons, cyclistes et automobiles.



Article 33 - Mises à niveau

A noter que l'autorisation d'occupation du domaine public accordée dans le cadre d'une permission de voirie ou d'un accord technique est assortie d'une obligation de mise à la cote des émergences de réseaux (tampons, regards, chambres, ...) aux frais de l'occupant dans le cadre des travaux d'entretien, de renouvellement ou d'aménagement de voirie réalisés par Caen la mer.

Cela s'applique également lorsque ces travaux nécessitent le déplacement ou la modification du réseau autorisé afin de maintenir son exploitation ou son accessibilité de manière temporaire ou définitive.

Article 34 - Réfection définitive des structures de voirie (Coupes types)

34.1 - Classes de trafic

La réfection définitive de la structure de chaussée est uniquement fonction du trafic poids lourd (PL) supporté par la voie au moment des travaux.

Par poids lourd, on entend tout véhicule de plus de 3,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC).

La classe de trafic est déterminée à partir de la Moyenne Journalière Annuelle (MJA) du trafic poids lourds exprimée en PL / jour / sens.

Classe trafic PL :	④	③	②	①	①	①
MJA :	0	50	150	300	750	

Cas particuliers :

- Chaussées 2x2 voies : Le trafic pris en compte est celui de la voie la plus chargée ;
- Chaussées étroites < 5,50 m : Le trafic considéré est celui cumulé sur les 2 voies afin de prendre en compte le chevauchement des bandes de roulement.

A défaut de comptage récent et/ou précis, on peut considérer les hypothèses suivantes :

- En l'absence de comptage différencié, trafic PL = 5% du trafic tous véhicules confondus ;
- Pour les comptages anciens, taux de croissance annuel moyen du trafic = 2%.

En l'absence de tout comptage, on peut se référer au statut de la voie et à sa fonction pour déterminer la classe de trafic à prendre en compte :

STATUT	FONCTION	CLASSE DE TRAFIC
Zones Artisanales (ZA)	Zones accueillant une activité industrielle, commerciale ou tertiaire générant un fort trafic de poids lourds.	① Avec ou sans ligne de transport en commun
Réseau primaire	Voies structurantes à fonction circulatoire prépondérante assurant une liaison interurbaine ou une traversée d'agglomération	② Avec ou sans ligne de transport en commun
Réseau secondaire	Voies de distribution inter-quartier	③ ou ② si ligne de transport en commun
Réseau tertiaire	Voies de desserte locale, à l'intérieur du quartier, à usage des riverains et services de proximité	④ ou ③ si ligne de transport en commun

34.2 - Sous chaussées et aires circulées

Les réfections types des structures de chaussées sont fonction de la nature des revêtements existants et de la classe de trafic de la voie.

Les structures de voirie comportent généralement les couches suivantes :

Couche de roulement

Couche de base

Couche de fondation

Pour les chaussées à trafic modéré, les couches de base et de fondation peuvent être confondues. Les réfections définitives des tranchées sur chaussée pourront s'inspirer des coupes types ci-dessous en fonction de la classe de trafic.



Ces structures sont données à titre indicatif sans que cela n'engage la responsabilité de la Communauté urbaine Caen la mer.

Il appartient à l'intervenant et à l'exécutant de vérifier le dimensionnement de la structure de chaussée et d'en contrôler la bonne mise en œuvre.

STRUCTURES	CLASSE DE TRAFIC			
	④	③	②	①
Couche de roulement	5 cm BBSG	8 cm BBSG	6 cm BBSG	8 cm BBSG
Couche de base	20 cm GNT	25 cm GNT	10 cm GB	14 cm GB
Couche de fondation	25 cm GNT	25 cm GNT	11 cm GB	14 cm GB

BBSG : Béton Bitumineux Semi Grenu 0/10 de classe 2 minimale
Appellation européenne EB 10 roulement ou liaison
Autre type de matériau sous réserve d'accord du gestionnaire de la voirie

GB : Grave Bitume 0/20 de classe 2 minimale
Appellation européenne EB 20 assise
Autre type de matériau sous réserve d'accord du gestionnaire de la voirie

GNT : Grave Non Traitée 0/40

Observations :

L'emploi de matériaux recyclés en substitution de la GNT est autorisé après validation par Caen la mer de la fiche technique du matériau permettant de le caractériser sans ambiguïté selon la classification GTR qui précisera ses conditions d'emploi.



En dehors des chemins ruraux (CR), l'emploi d'enduit gravillonné en réfection de la couche de roulement est interdit quelle que soit la nature du revêtement existant. Son usage est strictement réservé aux réfections provisoires.

34.3 - Sous trottoirs et aires piétonnes



Les réfections définitives des tranchées sur trottoirs sont fonction de la nature du revêtement existant.

Les granulats et la teinte des liants doivent être similaires à l'existant.

Ci-joint les principaux types de revêtements rencontrés :

	Enrobé	Asphalte	Pavés, dallage	Enduit	Béton	Sable stabilisé
SURFACES	BB 0/6 ou 0/10	Asphalte	Dépose, Repose	Bi-couche + Imprégnation	Béton désactivé 350 kg/m ³ Armé ou fibré	Sable stabilisé 5% ciment
	Ep. 5 cm	Ep. 2 cm	Joints résine		Ep. 10 cm	Ep. 12 cm
SUPPORTS	GNT 0/31,5	Béton 250kg/m ³ Taloché, lissé	Béton 350kg/m ³	Grave 20/40	GNT 0/31,5	GNT 0/31,5
	Ep. 15 cm	Ep. 10 cm	Ep. 20 cm	Ep. 15 cm	Ep. 15 cm	Ep. 15 cm

Pour tout autre type de revêtement, il conviendra de se conformer aux prescriptions spécifiques de la collectivité.

Observations :

L'emploi de matériaux recyclés en substitution de la GNT est autorisé après validation par Caen la mer de la fiche technique du matériau permettant de le caractériser sans ambiguïté selon la classification GTR qui précisera ses conditions d'emploi.



Sauf accord exprès de Caen la mer, les réfections sur trottoir devront respecter l'altimétrie existante ainsi que les profils en long et en travers avant travaux.

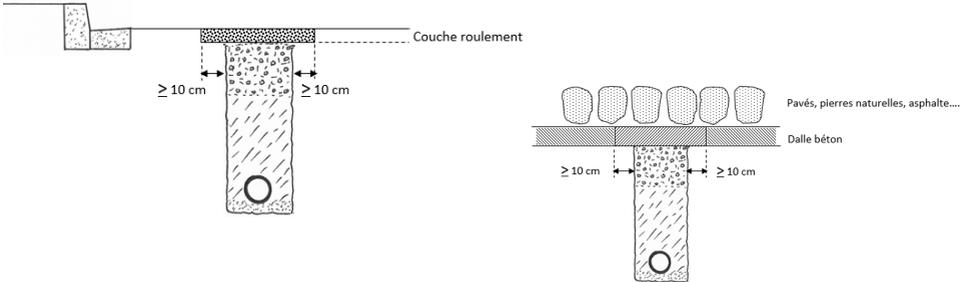
Article 35 - Cas particulier de l'asphalte

Les réfections définitives en asphalte sont dues par l'intervenant au même titre que les autres types de revêtement mais différent par leurs modalités de mise en œuvre.

Dans un premier temps, la tranchée sera réfectionnée par l'exécutant jusqu'au béton de pose en ménageant une réservation de 2 cm pour l'asphalte. Un enrobé à froid provisoire et affleurant devra être mis en œuvre en lieu et place de l'asphalte, le temps de programmer la réfection définitive.

Article 36 - Epaulements

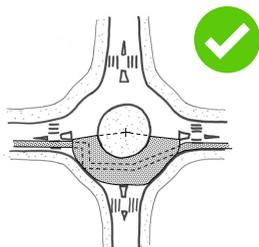
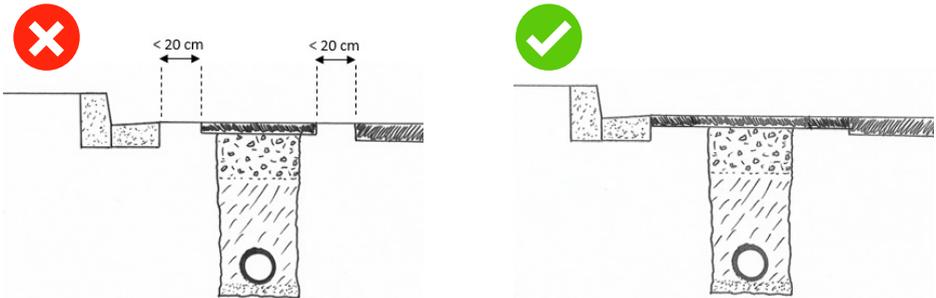
Après remblaiement et avant réfection définitives des structures de voirie, une découpe des bords de fouilles et tranchées doit être réalisée afin d'assurer un épaulement minimum de 10 cm du nouveau revêtement sur la structure en place, comme illustré ci-dessous.



Article 37 - Réfection en surlargeur

37.1 - Sur chaussée

Lorsque la nouvelle couche de roulement de la tranchée se situe à moins de 20 cm des bordures / caniveaux ou du joint de chaussée d'une couche de roulement ou tranchée existante, la réfection sera réalisée de manière à assurer la continuité de la nouvelle couche de roulement avec ces dernières et supprimer ces délaissés.



Concernant les ronds-points, lorsqu'aucune alternative n'a été trouvée à la traversée de l'anneau central, la réfection définitive de la couche de roulement sera réalisée en pleine largeur avec des joints de chaussées disposés de façon radiale, comme illustré ici.

37.2 - Sur trottoir

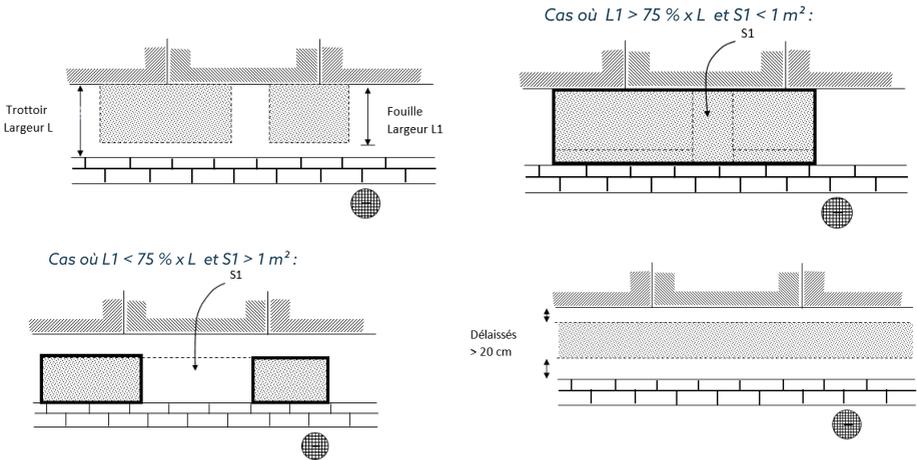
Lorsque la tranchée / fouille fait plus de 75 % de la largeur du trottoir, la réfection sera réalisée en pleine largeur.

Toute pièce isolée de revêtement existant de moins de 1 m² située dans l'emprise des réfections doit également être incluse dans la réfection globale.

Aucun délaissé ne doit être inférieur à 0,20 m de large, mesuré après épaulement.

Ces dispositions s'appliquent aux tronçons de trottoir concernés par les travaux d'un seul intervenant.

En cas d'intervenants multiples, les modalités de réfection seront définies en concertation avec Caen la mer avant tous travaux.



Article 38 - Délais

38.1 - Réfections provisoires

Cela consiste à établir une structure de chaussée en partie provisoire en attente de la réfection définitive. Elle doit permettre d'imperméabiliser le domaine public routier et le rendre utilisable sans danger.

L'ensemble des prescriptions techniques est rappelé lors de la délivrance de la permission de voirie ou de l'accord technique préalable s'agissant des concessionnaires de réseaux d'énergie. Jusqu'à la réalisation de la réfection définitive, l'intervenant devra intervenir immédiatement dès sa connaissance, pour tout problème de tassement, de nid de poule, ou de déformation pouvant être cause de danger ou d'insécurité pour les usagers et riverains des voies concernées.



Une réfection provisoire en enduit bicouche ou enrobé à froid doit être réalisée par l'intervenant à l'avancement du chantier dès lors que la tranchée ou le tronçon de tranchée est remblayée depuis plus de 2 semaines. La réfection provisoire doit être maintenue en état le temps de la réfection définitive, autant que nécessaire.

38.2 - Réfections définitives

Il s'agit de la remise en état des chaussées et des trottoirs dans leur structure prescrite à titre définitif. L'ensemble des prescriptions techniques est rappelé lors de la délivrance de la permission de voirie ou de l'accord technique préalable s'agissant des concessionnaires de réseaux d'énergie.



La réfection définitive doit être réalisée sous 4 semaines à compter de la date de réalisation de la dernière réfection provisoire.

Dans le cas particulier de l'asphalte, la réfection définitive devra être réalisée dans un délai de un (1) an à compter de la réfection provisoire.

Au-delà de cette période, Caen la mer appliquera les dispositions prévues à l'article 41.

Lorsque la tranchée précède une opération d'aménagement de l'espace public par Caen la mer, sa réfection définitive pourra être réalisée dans le cadre de cette même opération et déléguée à un tiers désigné par la collectivité moyennant l'établissement d'une convention fixant les modalités de réception du support, de garantie et de participation financière de chacun.

En tout état de cause, Caen la mer ne pourra exiger plus que ce que le présent règlement de voirie impose aux intervenants sur le domaine public.

Article 39 - Réception des travaux et seuils admissibles

39.1 - Remblaiement des tranchées

Objectifs de densification :

Afin d'éviter les tassements ultérieurs et assurer une bonne tenue mécanique de la tranchée et des structures de voiries existantes, chaque couche de remblai doit répondre à des critères de compacité caractérisée par la mesure en place de sa masse volumique moyenne (ρ_{dm}) et de sa masse volumique en fond de couche (ρ_{dfc}) comparées aux valeurs de la masse volumique à l'optimum proctor normal (ρ_{dOPN}) et de la masse volumique à l'optimum proctor modifié (ρ_{dOPM}) obtenues en laboratoire.

On distingue par ordre d'exigence croissante les objectifs de densification ci-après :

Objectif de densification **q4**, s'appliquant aux parties inférieures de remblai et aux parties supérieures de remblai non sollicitées par des charges lourdes.

$\rho_{dm} = 95 \% \rho_{dOPN}$

$\rho_{dfc} = 92 \% \rho_{dOPN}$

Objectif de densification **q3**, s'appliquant aux parties supérieures de remblai subissant des sollicitations dues à l'action du trafic et à la couche sous la surface dans les cas sans charge lourde.

pdm = 98,5 % pdOPN

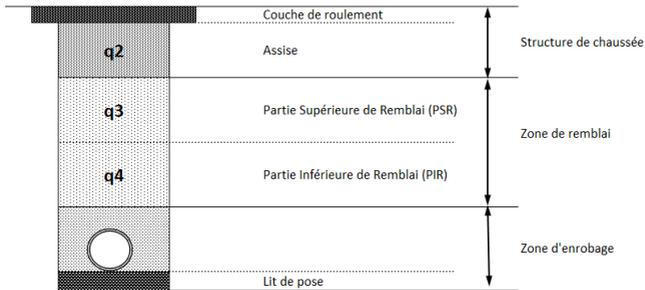
pdfc = 96 % pdOPN

Objectif de densification **q2**, s'appliquant aux couches d'assises de la chaussée.

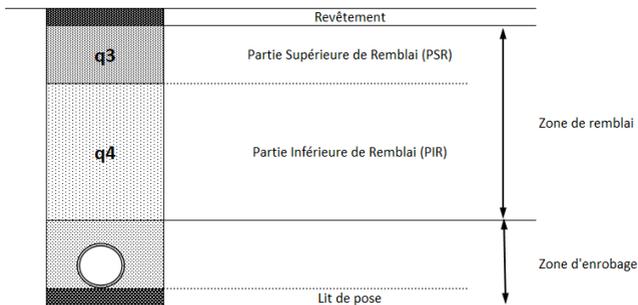
pdm = 97 % pdOPM

pdfc = 95 % pdOPM

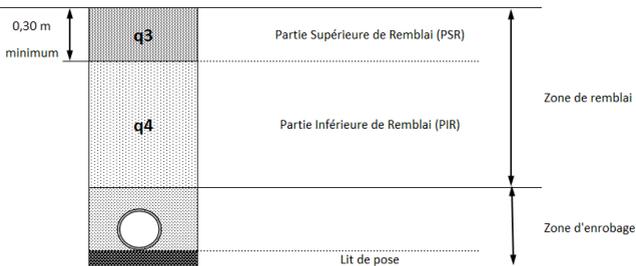
Tranchée sous chaussée :



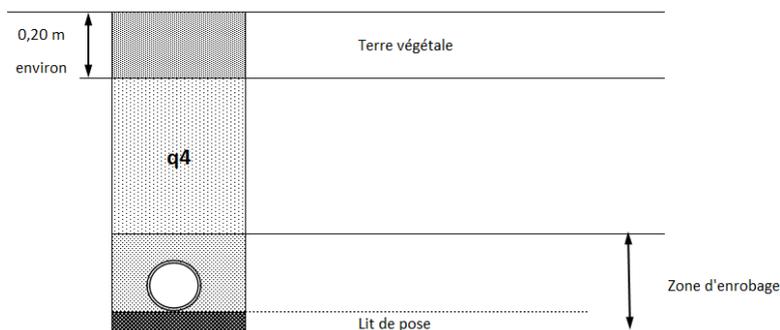
Tranchée sous trottoir :



Tranchée sous accotement :



Tranchée sous espace vert :



L'intervenant pourra se référer à la version en vigueur de la norme **NFP 98-331** « Chaussées et dépendances - Tranchées : ouverture, remblayage, réfection » et au **guide technique du SETRA-LCPC** « Remblayage des tranchées et réfection des chaussées » qui définissent les objectifs de densification et les modes opératoires de compactage pour y parvenir.

39.2 - Contrôle de la qualité

Le contrôle de compactage est dû par l'intervenant au service gestionnaire de la voirie et à ses frais.

Il permet de vérifier la bonne exécution des remblais de tranchées sur le domaine public routier, la nature des matériaux mis en œuvre et leurs épaisseurs par rapport aux objectifs réglementaires. Le contrôle sera conforme aux normes en vigueur.

Les contrôles seront réalisés par l'exécutant ou un laboratoire extérieur conformément aux dispositions prises par l'intervenant maître d'ouvrage. Ils seront effectués pendant l'exécution des travaux et avant la réfection définitive de la tranchée.

Le contrôle de compactage sera effectué avec un pénétromètre sur toute la hauteur remblayée ou avec un gamma-densimètre sur chaque couche unitaire mise en œuvre.

La fréquence est au minimum d'un contrôle tous les 50 m de tranchée longitudinale ou un contrôle par section homogène de tranchée : section entre deux regards, deux chambres de visite,

Pour les fouilles ponctuelles et les branchements en traversée de chaussée, des contrôles de compactage pourront également être réalisés sur demande expresse de Caen la mer, en fonction du contexte et des voies impactées.

L'intervenant tiendra les rapports d'essais à disposition de la Communauté urbaine Caen la mer qui pourra les réclamer pendant toute la durée de la garantie.

Par ailleurs, Caen la mer se réserve le droit de faire réaliser des contrôles de compactage de manière inopinée sur les chantiers de son choix.

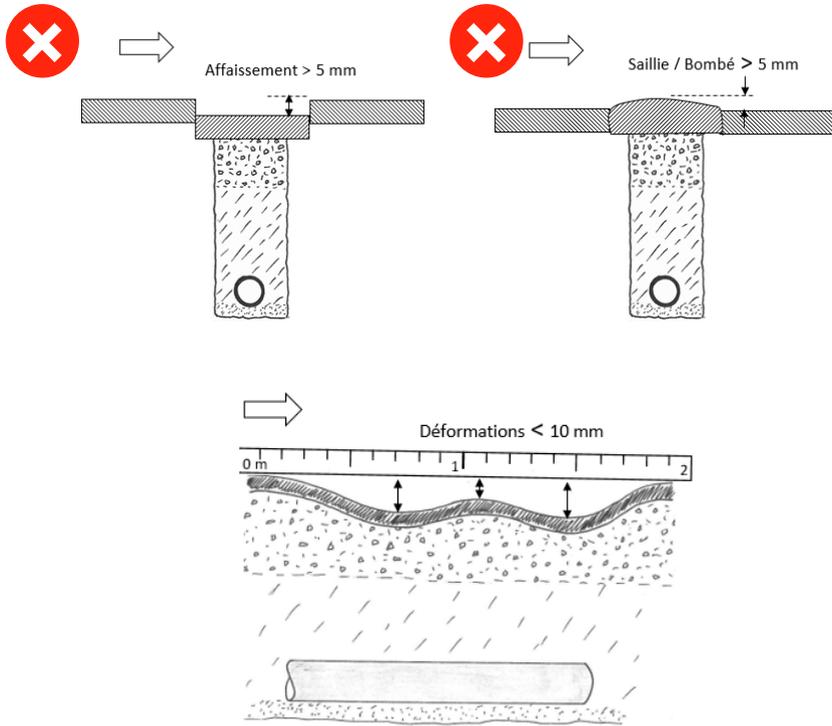
En cas de résultats non conformes, les frais liés à ces contrôles seront mis à la charge de l'intervenant concerné.

39.3 - Uni de la chaussée et état de surface

La notion d'uni de la chaussée caractérise la régularité et la permanence de son profil. On qualifie donc d'uni une chaussée dont les profils en long et en travers sont exempts de dénivellations et d'ondulations.

Durant la période de garantie prévue à l'article 40.2, la réfection définitive doit donc respecter ce principe de planéité et ne présenter aucune altération de sa surface :

- Aucune altération surfacique de la couche de roulement et de ses rives : fissuration, désenrobage, plumage, ressuage, pelade, ... ;
- Pas de profil bombé (convexe), en saillie du revêtement de chaussée existant
- Aucune dénivellation ou désaffleurement en rive ;
- Aucun affaissement général ou déformation ponctuelle mesuré à la règle de 2 m



Cela vaut également pour la dégradation des abords de la tranchée consécutivement aux travaux.

Les marquages routiers partiellement ou entièrement effacés par les réfections de tranchées devront être restaurés à l'identique aux frais de l'intervenant en utilisant les mêmes natures et nuances de produit que ceux prescrits par le service gestionnaire de la voirie.

Concernant les marquages en lien avec la sécurité (ligne continue, passage piéton, stop, cédez-le-passage) des panneaux signalant l'absence provisoire de marquage seront apposés le temps nécessaire.

La réfection des marquages sera réalisée dans un délai d'un mois à compter de la fin du chantier, dès lors que les conditions d'application des produits sont réunies.



Les valeurs seuil admissibles sont rappelées dans le tableau ci-dessous :

Éléments contrôlés	Constat	Seuil admissible	Mesures correctives en cas de manquement
Découpe de chaussée	Non franche ou en redans	Non admissible	Reprise intégrale du revêtement de voirie
	Absence d'épaulement		
	Présence de délaissés ou pièces isolées		
Contrôle de planéité	Déformation	Profil en long : 10 mm maxi (règle de 2m)	Reprise intégrale de la structure de voirie
	Saillie/bombé	Profil de travers : + 5 mm maxi	
	Dénivellation	Profil en travers : - 5 mm maxi	
Qualité de la surface	Pelade	> 10% de la surface	Reprise intégrale du revêtement de voirie
	Plumage		
	Ressurage		
	Nid de poule		
Etanchéité	Absence joint de chaussée	Non admissible	Reprise joint manquant
Marquage routier	Altération partielle ou complète	Non admissible	Réfection selon la largeur de la bande



En cas de reprise suite au constat d'une non-conformité, la même garantie s'appliquera sur la nouvelle réfection avec les mêmes seuils de tolérance.

39.4 - Espaces verts

Si malgré les mesures de protection prises, l'arbre venait à être blessé ou à dépérir, le préjudice financier pour la collectivité pourra être estimé sur la base de la valeur du sujet calculé à partir de l'application disponible gratuitement en ligne <https://www.baremedelarbre.fr>

Ce barème de l'arbre est un outil d'évaluation objectif s'appuyant sur une base de données scientifiques rigoureuses.

Il s'articule autour de deux volets :

- La Valeur Intégrale Evaluée de l'arbre (VIE) exprimée en euros sur la base des données renseignées relatives à l'écologie, l'environnement, le paysage, les protections réglementaires, les dimensions et l'état de l'arbre, son caractère remarquable ;
- Le Barème d'Évaluation des Dégâts causés à l'arbre (BED) qui permet de quantifier le préjudice subi en prenant en compte différents paramètres selon que la dégradation concerne l'arbre entier, le houppier, le tronc et/ou les racines. Ceci en vue de calculer le montant d'un éventuel dédommagement représentant une proportion de VIE.

La collectivité se réserve le droit de réclamer une indemnisation du préjudice subi estimé sur cette base.

Article 40 - Obligation de résultats et Délai de garantie

40.1 - 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. 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 demeure entièrement responsable des dommages liés aux conséquences directes et indirectes de ses travaux.

40.2 - Délai de garantie



Les réfections définitives sont assorties d'un délai de garantie de 5 (cinq) années à compter de leur date de réalisation. A défaut d'autre justificatif, c'est la date de fin de l'arrêt de circulation du chantier qui fait foi.

Cette garantie s'étend à la réparation de tous les désordres affectant la stabilité de la tranchée et de ses abords. Elle concerne également la pérennité des revêtements de la voirie, de ses accessoires et des équipements de sécurités (bordures, regards, marquage routier, signalisation verticale, joint de chaussée, ...)

Cette garantie de 5 ans est une exigence réglementaire qui n'interfère pas dans les relations contractuelles existant entre l'intervenant et son exécutant. A ce titre, l'intervenant ne saurait évoquer une garantie de parfait achèvement d'une durée inférieure pour se soustraire à cette obligation.

La garantie de 5 ans est prolongée d'autant sur les portions de tranchées reprises sous garantie.

Article 41 - Mise en demeure

Lorsque Caen la mer constate que les réfections ne sont pas conformes aux prescriptions techniques ou dépassent les valeurs seuils admissibles ou que les délais prévus dans le règlement ne sont pas respectés, elle pourra mettre en demeure l'intervenant afin d'y remédier selon les modalités suivantes :

- Saisine de l'intervenant par tout moyen approprié permettant de signaler les désordres constatés ;
- En l'absence de réponse ou d'intervention dans un délai raisonnable, envoi d'un courrier de mise en demeure (lettre recommandée) ;
- Réponse attendue de l'intervenant sous 10 jours ouvrés (hors week-end et jour férié) accusant réception de la mise en demeure et informant la collectivités des mesures correctives envisagées et sous quel délai.



En l'absence de réponse de l'intervenant ou si les mesures envisagées par ce dernier sont insuffisantes ou ne sont pas suivies d'effet, Caen la mer pourra engager d'office les travaux de mise en conformité qu'elle juge nécessaire aux frais exclusifs de l'intervenant, selon les dispositions de l'article 44, 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.

Article 42 - Intervention d'urgence

En dehors des heures ouvrées, en cas d'aléas techniques, d'intempéries ou d'évènements accidentels générant un risque pour les usagers et riverains ou mettant en péril l'intégrité du domaine public, le service gestionnaire de la voirie se réserve le droit d'intervenir par tous moyens appropriés, afin de sécuriser tout chantier en cours, sans mise en demeure préalable et sans qu'il y ait nécessairement une faute de la part de l'intervenant ou de l'exécutant.

En l'absence de l'exécutant sur site et dans l'impossibilité de joindre ce dernier, Caen la mer peut également intervenir d'office sans mis en demeure préalable lorsque la sécurité des usagers du domaine public est en cause.

Cela concerne notamment :

- Un défaut ou une anomalie de signalisation ;
- Une fouille sous circulation non remblayée ou partiellement ;
- Une dégradation brutale de la réfection provisoire ou définitive ;
- Un problème d'accessibilité ;
- ...

Les frais engagés pourront être imputés à l'intervenant par l'autorité compétente.

Article 43 - Récolements

A l'issue des travaux, il sera demandé à l'intervenant de fournir un plan de récolement des ouvrages de génie civil de surface appartenant à Caen la mer et qui auraient été modifiés.

Exemple : bordures, îlots, massifs,

Le plan sera fourni sur un support numérique compatible avec la nomenclature utilisée par Caen la mer, dans un délai de 3 mois à compter de l'achèvement des travaux.

Les Plans d'Ouvrages Exécutés s'appuieront sur un levé topographique réalisé par un géomètre à charge du maître d'ouvrage. Ils seront complétés par les entreprises ayant réalisés les travaux et le maître d'œuvre, et visés par ce dernier.

Les relevés topographiques et les projets de VRD seront obligatoirement rattachés en planimétrie et altimétrie aux systèmes ci-dessous :

- Projection conique conforme Lambert 93 (CC49), du système géodésique RGF93 ;
- Rattachement en IGN 69 pour l'altimétrie ;
- Données de type vectoriel 2D et 3D issues de logiciels de CAO/DAO.

L'ensemble des données fournies devront également respecter le cahier des prescriptions de Caen la mer concernant :

- Les échelles et unités de dessin ;
- Les formats et type de cotations ;
- Les formats et types de texte ;
- Les formats des fichiers d'échange.

B.3 - DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 44 - Recouvrement des frais engagés

Le coût d'intervention d'urgence ou le coût des travaux de mise en conformité réalisés en lieu et place de l'intervenant sera mis à la charge de celui-ci, augmenté du taux maximal de frais généraux précisés à l'article R141-21 du Code de la Voirie Routière :

- 20 % du montant des travaux hors taxe pour la tranche de 1 € à 2287 € ;
- 15% du montant des travaux hors taxe pour la tranche de 2287 € à 7622 € ;
- 10% du montant des travaux hors taxe pour la tranche au-delà de 7622 €.

Le montant des travaux ou des interventions sera facturé soit sur la base du coût réel supporté par Caen la mer (facture d'entreprise), soit selon les tarifs en vigueur approuvés par le conseil communautaire (intervention en régie)

En cas d'intervenants multiples (tranchée commune), les frais de recouvrement seront imputés à l'ensemble des intervenants au prorata des largeurs de tranchée occupée par leurs réseaux respectifs.

A ce montant pourra s'ajouter les amendes prévues au titre de l'article R116-2 du code de la Voirie Routière :

« Seront punis d'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe ceux qui :

1° Sans autorisation, auront empiété sur le domaine public routier ou accompli un acte portant ou de nature à porter atteinte à l'intégrité de ce domaine ou de ses dépendances, ainsi qu'à celle des ouvrages, installations, plantations établis sur ledit domaine ;

[...]

6° Sans autorisation préalable, auront exécuté un travail sur le domaine public routier »

B.4 - ALEAS

Article 45 - Découverte fortuite

L'intervenant devra respecter les dispositions relatives aux fouilles archéologiques et à la découverte d'objets trouvés lors de ses travaux.

Les objets mis au jour appartiendront, sauf preuve du contraire, au propriétaire de la voie.

Ils devront être déclarés sans délai au maire de la commune concernée et remis, dans le cadre de la réglementation en vigueur, au Commissariat de Police ou à la Brigade de Gendarmerie territorialement compétent.

La poursuite des travaux sera conditionnée à l'accord préalable du maire et du Service d'Archéologie du Calvados dépendant du Conseil Départemental.

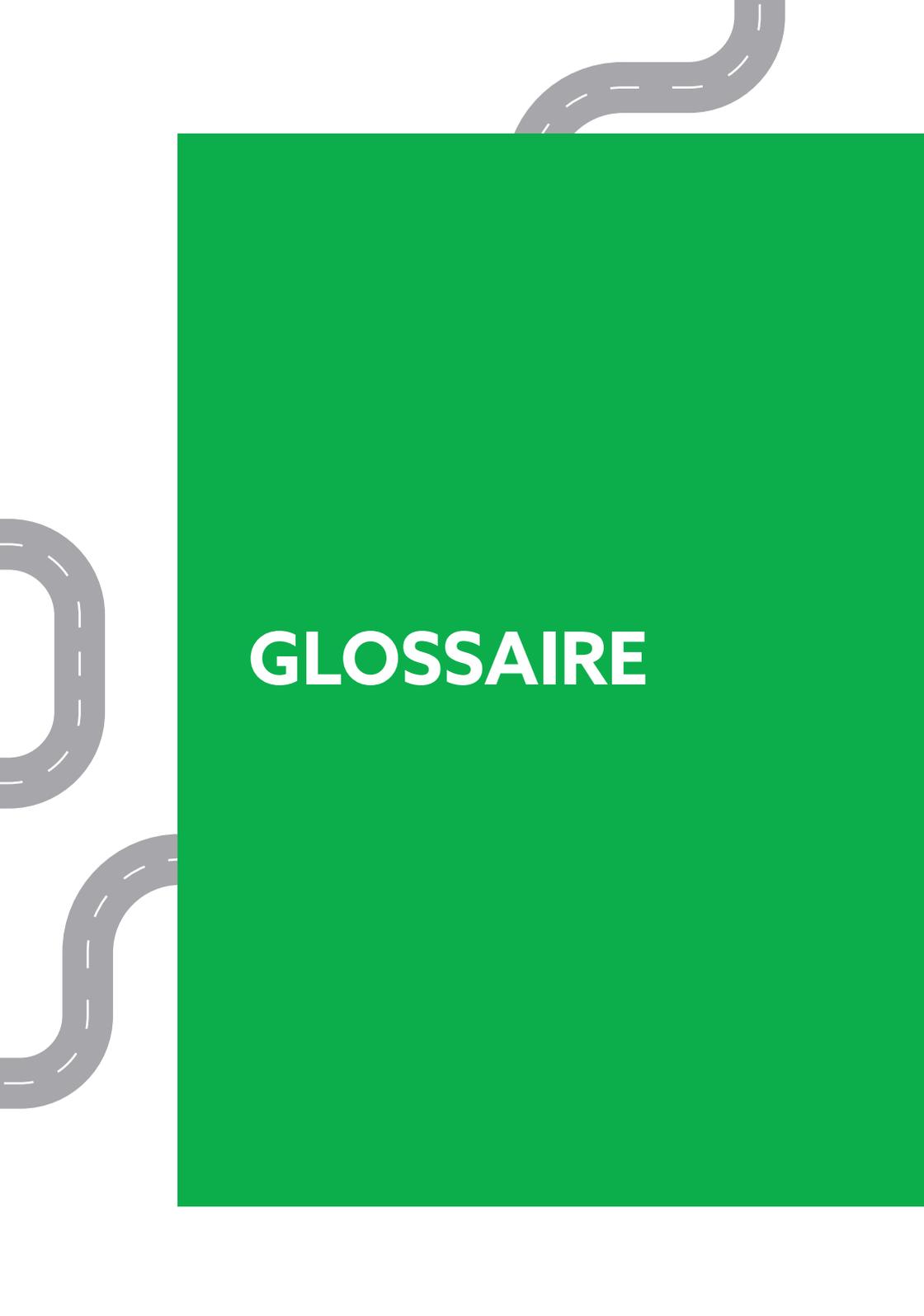
En cas de découverte d'engin de guerre (grenades, obus, munitions de petit calibre, bombes...), l'activité du chantier sera suspendue immédiatement et un périmètre de sécurité établi autour de l'engin afin de prévenir toute intrusion.

L'engin ne devra absolument pas être manipulé.

Le maire de la commune ainsi que les forces de l'ordre territorialement compétentes doivent être prévenus.

Au besoin, l'exécutant pourra les assister dans leur démarche en attendant l'intervention éventuelle du service de déminage mandaté par la Préfecture.



The image features a white background with several decorative grey lines that resemble road markings or paths. These lines are positioned at the top, left, and bottom edges of the page. A large, solid green rectangular block covers the right and bottom portions of the page. The word "GLOSSAIRE" is printed in white, bold, uppercase letters on the green background.

GLOSSAIRE

A

ATU - Avis de Travaux Urgents

B

BHNS - Bus à Haut Niveau de Service

BB - Béton Bitumineux

BBSG - Béton Bitumineux Semi Grenu

C

CAO-DAO - Conception/Dessin Assisté par Ordinateur

CGPPP - Code Général de la Propriété des Personnes Publiques

CR - Chemin Rural

D

DICT - Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux

DT - Déclaration de projet de Travaux

DPR - Domaine Public Routier

G

GB - Grave Bitume

GNT - Grave Non Traitée

GTR - Guide Technique de Réalisation des remblais et des couches de forme (Norme NFP 11-300)

H

HAP - Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques, reconnus comme des polluants organiques persistants

L

LCPC - Laboratoire Central des Ponts et Chaussées

M

MJA - Moyenne Journalière Annuelle (Donnée de trafic routier)

O

OPM - Optimum Proctor Modifié (Densité maximale d'un matériau compacté obtenue en laboratoire par essai proctor modifié)

OPN - Optimum Proctor Normal (Densité maximale d'un matériau compacté obtenue en laboratoire par essai proctor normal)

P

PA - Permis d'Aménager

PL - Poids Lourd

PLU - Plan Local d'Urbanisme

PPRN - Plan de Prévention des Risques Naturels

PTAC - Poids Total Autorisé en Charge

R

RGC - Route à Grande Circulation

S

SETRA - Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes

V

VRD - Voiries et Réseaux Divers

