# Guide de la voirie départementale

Octobre 2017

CHER
DÉPARTEMENT 18

# PRÉAMBULE

Le 17 octobre 2011, l'Assemblée départementale a validé la 1re version du guide de la voirie départementale, qui décrivait la politique routière du Conseil départemental et les objectifs fixés, notamment en termes d'organisation et de niveaux de service.

À l'issue de cette approbation, une démarche qualité interne à la Direction des routes a été mise en œuvre pour décliner, puis préciser les modalités de mise en œuvre des objectifs assignés aux services dans le cadre de ce guide.

Il a été ainsi possible de formaliser un certain nombre de procédures et de rendre homogènes les pratiques dans les différents centres de gestion de la route et centres d'exploitation de la Direction des routes.

Maintenant, après six années de mise en œuvre, il s'est avéré qu'une actualisation de ce guide était devenue nécessaire pour permettre de prendre en compte :

- l'évolution de l'organisation des services de la collectivité et notamment de la Direction des routes ;
- l'actualisation de notre patrimoine routier ;
- la validation de plusieurs expérimentations évoquées dans la première version du guide ;
- la mise en œuvre de pratiques nouvelles liées à l'évolution qualitative et environnementale des produits et matériaux utilisés en techniques routières ;
- l'ajustement de certains niveaux de service aux évolutions qualitatives des matériaux, aux nouvelles technologies et aux moyens effectivement disponibles ;
- les changements intervenus dans la législation et la réglementation ;
- le besoin d'apporter des précisions dans la rédaction de certaines fiches suite à l'évaluation interne de leur mise en œuvre.

Telles sont les principales raisons de la mise à jour de ce guide, votée par l'Assemblée départementale le 16 octobre 2017.

Ce document ne constitue en aucun cas un outil de programmation financière d'amélioration du réseau routier départemental.

# Sommaire


## 1. PRÉAMBULE

## 2. LE PATRIMOINE ROUTIER

**Fiche 2.1** Classification du réseau routier départemental du Cher ..... **9**
**Fiche 2.2** Autoroutes et routes nationales du Cher ..... **27**
**Fiche 2.3** Routes à grande circulation ..... **31**
**Fiche 2.4** Connaissance du trafic ..... **37**
**Fiche 2.5** Ouvrages d'art ..... **43**
**Fiche 2.6** Système d'information géographique ..... **45**
**Fiche 2.7** Cas particuliers de patrimoine ..... **49**

## 3. LA GESTION ET LA CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC

**Fiche 3.1** Règlement de la voirie départementale ..... **129**
**Fiche 3.2** Commissionnement et assermentation des agents ..... **131**

## 4. L'EXPLOITATION

**Fiche 4.1** Astreinte générale ..... **135**
**Fiche 4.2** La surveillance active ..... **139**
**Fiche 4.3** La viabilité hivernale ..... **145**
**Fiche 4.4** Les barrières de dégel ..... **153**
**Fiche 4.5** Interventions en cas d'incident ou d'accident ..... **165**
**Fiche 4.6** Procédures d'exploitation chantiers et déviations ..... **169**
**Fiche 4.7** Prêt de signalisation temporaire ..... **179**
**Fiche 4.8** Arrêtés de circulation ..... **181**
**Fiche 4.9** Transports exceptionnels ..... **197**

# 5. L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER


**Fiche 5.1** Réparations de chaussées ..... **211**

**Fiche 5.2** Fossés – Aqueducs pour entrées charretières ..... **217**

**Fiche 5.3** Fauchage et débroussaillage ..... **219**

**Fiche 5.4** Élagage ..... **223**

**Fiche 5.5** Plantations d'alignement ..... **227**

**Fiche 5.6** Dérasement ..... **229**

**Fiche 5.7** Nettoyage des dépendances – Ramassage des poubelles ..... **231**

**Fiche 5.8** Ouvrages d'art – Gestion, surveillance et entretien ..... **233**

**Fiche 5.9** Autres équipements ..... **235**

**Fiche 5.10** Travaux d'entretien en agglomération ..... **237**


# 6. L'INVESTISSEMENT


**Fiche 6.1** Définitions des caractéristiques techniques ..... **243**

**Fiche 6.2** Améliorations du réseau hors agglomération ..... **251**

**6.2-a** Réseau d'intérêt interdépartemental - Travaux hors agglomération ..... **253**

**6.2-b** Réseau d'intérêt départemental - Travaux hors agglomération ..... **259**

**6-2-c** Réseau d'intérêt local - Travaux hors agglomération ..... **263**

**Fiche 6.3** Traversée d'agglomération ..... **267**

**Fiche 6.4** Travaux d'investissement chaussées ..... **279**

**6-4-a** Amélioration de la résistance mécanique des couches de chaussées ..... **281**

**6-4-b** Réseau secondaire - Purges et reprofilages ..... **287**

**6-4-c** Renforcement de chaussées ..... **291**

**Fiche 6.5** Ouvrages d'art – Travaux de réhabilitation ou de construction ..... **295**

**Fiche 6.6** Signalisation verticale ..... **299**

**Fiche 6.7** Signalisation horizontale ..... **307**

**Fiche 6.8** Dispositifs de retenue ..... **313**

**Fiche 6.9** Aménagements ponctuels de sécurité ..... **317**

**Fiche 6.10** Itinéraires cyclables ..... **319**

**Fiche 6.11** Autres équipements ..... **323**

## ANNEXE : textes codifiés de référence ..... 327

2

# Le patrimoine routier

# CLASSIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

## Définition

La classification du réseau routier départemental est un découpage de ce réseau en catégories de routes homogènes sur le plan du trafic, des caractéristiques physiques et de l'importance économique.

## Objectifs

La classification du réseau routier départemental a pour but :

- de prendre en compte prioritairement les trafics routiers et notamment le trafic poids lourds, indicateur de l'activité économique ;
- d'intégrer l'activité touristique de certains pôles ;
- de permettre une cohérence d'aménagement, d'entretien et d'exploitation des différentes catégories de routes ;
- de fixer les priorités d'aménagement des axes routiers.

## Exposé

### *A. Rappel*

La classification antérieure du réseau établie en 1995 était décomposée en cinq catégories selon les critères suivants :

**catégorie 1A :** réseau d'intérêt régional : il s'agissait des itinéraires inscrits au schéma routier de la Région qui cofinançait les opérations d'aménagement retenues avec le Département, ces liaisons supportaient en général un trafic de plus de 1500 véhicules par jour ;

**catégorie 1B :** axes routiers non classés au schéma de la Région mais qui assuraient la desserte des principaux pôles économiques et touristiques du Département. En général, le trafic y était supérieur à 1500 véhicules par jour ;

**catégorie 2A :** routes assurant la desserte des chefs-lieux de cantons et supportant un trafic de plus de 750 véhicules par jour ;

**catégorie 2B :** cette catégorie concernait d'anciennes routes de catégorie 3 qui bénéficiaient d'un marquage axial ;

**catégorie 3 :** le reste du réseau.

La classification de 2009, construite sur la base d'informations qui dataient de 1995, est devenue inadaptée pour plusieurs raisons :

- l'évolution disparate des trafics selon les axes routiers sur le territoire du département du Cher (incidences liées aux ouvertures des autoroutes A20, A71, A85, A77, évolution de certains pôles économiques et touristiques) ;
- le transfert d'environ 190 km de routes nationales dans le cadre de la loi du 13 août 2004 (trafics importants variant de 3500 à 12000 véhicules par jour) ;
- le transfert d'environ 26 km de routes départementales aux communes ;
- la fin du cofinancement des nouvelles opérations routières par l'État et la Région ;
- la suppression du schéma routier régional.

## ***B. Méthodologie***

La méthode utilisée pour le nouveau classement de 2009 a consisté à vérifier, par ordre de priorité, les critères suivants :

- 1. les trafics significatifs de l'activité économique du département ;
- 2. la classification des infrastructures routières des départements limitrophes ;
- 3. les programmes d'actions de « Cher 2015 » qui visent à développer l'attractivité du Cher ;
- 4. la continuité d'itinéraire.

En particulier, afin de mettre en exergue le trafic poids lourds qui constitue un indicateur de l'activité d'un territoire, une carte des trafics « conventionnels » a été établie.

Ce trafic conventionnel a été fixé à la somme du trafic tous véhicules, augmenté de 9 fois le trafic poids lourds. Cette représentation en trafic « conventionnel » a permis de souligner les trafics des véhicules légers sur les axes routiers qui assurent les liaisons domicile – travail et également le trafic « poids lourds », révélateur de l'activité économique.

**$T_{conv}$ = (trafic tous véhicules / jour + (trafic poids lourds / jour x 9))**

*($T_{conv}$ : On adoptera dans la suite du document le terme de trafic conventionnel)*

Quatre seuils de trafics conventionnels ont été retenus à partir de cette formule et ont conduit au classement en quatre catégories selon les quatre seuils suivants :

| Catégories proposées | Seuils |
|---|---|
| Catégorie 3 | Inférieur à 2000 véhicules par jour |
| Catégorie 2 | De 2001 à 5000 véhicules par jour |
| Catégorie 1B | De 5001 à 10000 véhicules par jour |
| Catégorie 1A | Supérieur à 10000 véhicules par jour |

À partir de ce critère, une première classification est apparue. La prise en compte des autres critères a conduit à quelques ajustements de la classification. La classification finale a été la suivante :

**Tableau récapitulatif de la classification des réseaux au 23 juin 2009**

| Classification | Définitions | Longueur (kilomètres) |
|---|---|---|
| 1A | Réseau d'intérêt interdépartemental | 157,225 |
| 1B | | 399,370 |
| 2 | Réseau d'intérêt départemental | 1033,498 |
| 3 | Réseau d'intérêt local | 3031,689 |
| TOTAUX | | **4621,782** |

## *Catégorie 1A*

**Ce réseau assure des liaisons interdépartementales stratégiques. Elles permettent de relier les pôles économiques du Cher entre eux et vers d'autres régions.**

**Il s'agit du réseau sur lequel les enjeux d'un point de vue économique, mais également en termes de sécurité, sont les plus élevés. Il requiert par conséquent les plus hauts niveaux de service.**

**C'est un réseau limité en longueur et qui présente la particularité d'un trafic conventionnel supérieur à 10 000 véhicules par jour.**

Le réseau de catégorie 1A est composé seulement de trois axes routiers. Le trafic total de ces trois routes est largement influencé par le trafic de transit et se traduit par un trafic conventionnel supérieur à 10 000 véhicules par jour.

## *Catégorie 1B*

**Ce réseau assure des liaisons interdépartementales et départementales. Elles permettent de relier les pôles économiques du Cher entre eux et vers d'autres régions.**

**Il s'agit du réseau sur lequel les enjeux d'un point de vue économique sont élevés, mais inférieurs au réseau de catégorie 1A, dont le trafic conventionnel est compris entre 5 000 et 10 000 véhicules par jour.**

Cette catégorie est composée :

- de routes départementales qui assurent des liaisons interdépartementales, mais dont le trafic conventionnel est compris entre 5 000 et 10 000 véhicules par jour ;
- de routes départementales qui relient des pôles importants d'un point de vue économique à l'intérieur du département.

## *Catégorie 2*

**Ce réseau assure des liaisons départementales. Elles permettent de relier entre eux les villes et les villages qui présentent des enjeux importants d'un point de vue économique ou touristique.**

**Ces enjeux se traduisent par des seuils du trafic conventionnel compris entre 2 000 et 5 000 véhicules par jour.**

Cette catégorie est composée :

- de routes qui relient des pôles importants d'un point de vue économique à l'intérieur du département ;
- de routes qui assurent un rôle important de liaison domicile - travail en périphérie des grandes agglomérations du département ;
- de routes qui relient les pôles touristiques non desservis par le réseau interdépartemental ;
- de routes dont les trafics conventionnels sont compris entre 2 000 et 5 000 véhicules par jour ;
- de routes dont les trafics conventionnels sont inférieurs, mais très proches de 2 000 véhicules par jour. Il s'agit ainsi d'anticiper sur l'évolution du trafic qui pourrait, très prochainement, franchir le seuil du trafic conventionnel de 2 000 véhicules par jour.

## *Catégorie 3*

**Il s'agit du reste du réseau qui présente un intérêt local et dont les trafics conventionnels moyens sont inférieurs à 2 000 véhicules par jour.**

**Résultat**
Les conséquences chiffrées du linéaire de routes par catégorie, comparées au classement de 1995, sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

| *Classement retenu le 23/06/2009* | | | Classement de 1995 | | Différences (kilomètres) |
|---|---|---|---|---|---|
| **Catégories** | **Définitions** | **Longueurs (kilomètres)** | **Catégories** | **Longueurs (kilomètres)** | |
| 1A | Réseau d'intérêt interdépartemental | 157,225 | 1A | 396,705 | - 239,480 |
| 1B | | 399,370 | 1B | 250,646 | +148,724 |
| 2 | Réseau d'intérêt départemental | 1033,498 | 2A + 2B | 895,349 | +138,149 |
| 3 | Réseau d'intérêt local | 3031,689 | 3 | 2926,478 | + 105,211 |
| **TOTAUX** | | **4621,782** | | **4469,178** | **+152,604** |

Ce tableau prend en compte le linéaire complémentaire de routes départementales lié au transfert des routes nationales intervenu en 2006 correspondant aux routes suivantes :

- RD 2076 (ex RN 76) : 93,938 km transférés au Département classés en catégorie 1A ;
- RD 2144 (ex RN 144) : 50,156 km transférés au Département et classés en catégorie 1B ;
- RD 2020 (ex RN 20) : 10,039 km transférés au Département et classés en catégorie 1B ;
- 4,188 km classés en catégorie 2 et 13,600 km classés en catégorie 3 ;
- RD 2151 (ex RN 151 et 2151) : 1,734 km transféré au Département et classés en catégorie 1B et 4,739 classés en catégorie 3.

**L'évolution du classement routier départemental liée au déclassement au profit de la Ville de Bourges de routes départementales fin 2009**
La délibération de la Commission permanente en date du 23 décembre 2009 a conduit au déclassement de 12,5 km de routes départementales au profit de la Ville de Bourges, selon le détail suivant :

- RD 2$^{E}$ : chaussée de Chappe ;
- RD 16 : route de La Chapelle-Saint-Ursin, du boulevard de l'Avenir au carrefour ;
- giratoire de la rocade Ouest de Bourges (non compris) ;
- RD 23 : rue Louis-Mallet et route de Marmagne, de la rue Jean-Jacques Rousseau au carrefour giratoire de la rocade Ouest de Bourges (non compris) ;
- RD 106 : rue de Lazenay, du boulevard Joffre à la limite de commune ;
- RD 976 : avenues Mitterrand-Bérégovoy-Renan, place Malus, rue de Sarrebourg, rue des Hémerettes, place du 8 mai 1945 (carrefour giratoire de la rocade Est de Bourges non compris) ;
- RD 976$^{E}$ : avenue des Prés-le-Roi, de la place du Général-Leclerc à la limite de commune.

## *Le transfert de 5 km de la RD 2076 à la ville de Vierzon en 2013*

Environ 5 km de la RD 2076 située en agglomération de Vierzon ont été transférés à la ville de Vierzon le 30 octobre 2013.
La section transférée se situe entre le carrefour avec la RD 27 (carrefour des Bourbiers) et l'échangeur Ouest avec l'autoroute A20.

## *Mise en service de la Rocade Nord-Est de Bourges en juin 2015*

Cette nouvelle rocade constituée de la RD 400 et de la RD 402 a été mise en service le 16 juin 2015. L'ancienne rocade constituée de la RD 151 (route des Quatre-Vents) n'a, à l'heure actuelle, pas encore été cédée à la Ville de Bourges dans sa section comprise entre la RD 33 (route de Saint-Michel) et la RD 940 (avenue du Général-de-Gaulle).

Par ailleurs, les longueurs ci-après prennent en compte l'ensemble des transferts et ajustements de linéaire entre le 1er janvier 2010 et le 1er septembre 2017, notamment liés à la réalisation ponctuelle de travaux (création de giratoires par exemple) qui entraînent régulièrement des évolutions à la marge de linéaire.

Enfin, pour le réseau secondaire de 3e catégorie, il est proposé de le subdiviser en deux sous-catégories :

- catégorie 3a qui supporte un trafic routier supérieur à 400 véhicules/jour ainsi que certaines sections de routes de trafic inférieur mais qui assurent la desserte de bourgs, de sites touristiques importants ou une continuité d'itinéraire ;
- catégorie 3b qui supporte un trafic routier inférieur à 400 véhicules/jour.

Les niveaux de service sur le réseau de catégorie 3b pourront être inférieurs à ceux sur le réseau de catégorie 3a, ils seront définis dans les différentes fiches du présent guide de la voirie départementale.

La consistance du réseau de catégorie 3b sera définie par un arrêté du Président du Conseil départemental.

**Ainsi, au 01/09/2017, la nouvelle classification du réseau routier départemental est détaillée dans le tableau ci-dessous :**

| ***Évolution classement 2017 suite à différents transferts*** | | | **Classement de 2010** | | **Différences (kilomètres)** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Catégories** | **Définitions** | **Longueurs (kilomètres)** | **Catégories** | **Longueurs (kilomètres)** | |
| 1A | Réseau d'intérêt interdépartemental | 156,232 | 1A | 157,225 | - 0,993 |
| 1B | | 379,064 | 1B | 394,350 | - 15,286 |
| 2 | Réseau d'intérêt départemental | 1039,949 | 2A + 2B | 1025,365 | + 14,584 |
| 3 | Réseau d'intérêt local | 3029,881 | 3 | 3031,689 | - 1,808 |
| **TOTAUX** | | **4605,126** | | **4608,629** | **- 3,503** |

La carte des catégories de routes et les tableaux du réseau routier par catégorie figurent en pièces jointes.

## *Références*

Délibération du 17 octobre 2011 validant le guide de la voirie.

## *Sources documentaires*

Les mesures de trafic du réseau routier départemental du Cher en 2013.
La classification des réseaux routiers des départements limitrophes.

## *Pièces jointes*

- Carte des catégories de routes
- Tableau du réseau catégorie 1A
- Tableau du réseau catégorie 1B
- Tableau du réseau catégorie 2
- Tableau du réseau catégorie 3

*Fiche 2-1*

Classification du réseau routier départemental
au 01 - 09 - 2017
Conseil départemental du Cher
Direction des Routes
Légende

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT INTERDÉPARTEMENTAL – Catégorie 1A | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | **PRD + Abs** | **PRF + Abs** | **Longueur** |
| D400 | PR0 + 0 | PR20 + 385 | 13556 |
| D2076 | PR0 + 0 | PR56 + 535 | 56023 |
| D2076 | PR67 + 959 | PR104 + 1194 | 32283 |
| D940 | PR56 + 733 | PR109 + 595 | 52531 |
| **TOTAL RÉSEAU D'INTÉRÊT INTERDÉPARTEMENTAL – Catégorie 1A** | | | **154393** |

***Fiche 2-1***

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT INTERDÉPARTEMENTAL – Catégorie 1B | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | **PRD + Abs** | **PRF + Abs** | **Longueur** |
| D12 | PR87 + 705 | PR88 + 258 | 540 |
| D27 | PR0 + 0 | PR2 + 143 | 2146 |
| D32 | PR0 + 0 | PR1 + 901 | 1903 |
| D40 | PR25 + 0 | PR27 + 872 | 2207 |
| D60 | PR25 + 364 | PR25 + 831 | 467 |
| D151 | PR3 + 094 | PR3 + 406 | 312 |
| D151 | PR7 + 091 | PR7 + 893 | 802 |
| D251 | PR0 + 0 | 1 + 189 | 1189 |
| D260 | PR0 + 0 | PR3 + 216 | 3174 |
| D300 | PR0 + 0 | PR3 + 442 | 3397 |
| D301 | PR0 + 0 | PR0 + 153 | 153 |
| D402 | PR0 + 0 | PR0 + 511 | 511 |
| D918 | PR0 + 0 | PR14 + 673 | 14683 |
| D918[B] | PR0 + 0 | PR0 + 340 | 340 |
| D920 | PR46 + 523 | PR56 + 289 | 9758 |
| D925 | PR2 + 0 | PR29 + 511 | 27365 |
| D925E | PR0 + 0 | PR0 + 258 | 258 |
| D926 | PR34 + 530 | PR66 + 850 | 32406 |
| D940 | PR7 + 199 | PR7 + 734 | 535 |
| D940 | PR53 + 0 | PR56 + 734 | 2811 |
| D943 | PR0 + 0 | PR20 + 106 | 19981 |
| D944 | PR34 + 0 | PR73 + 794 | 39342 |
| D944EB (1) | PR0 + 0 | PR0 + 514 | 514 |
| D944EV (2) | PR0 + 0 | PR0 + 179 | 179 |
| D951 | PR30 + 460 | PR68 + 273 | 38649 |
| D955 | PR0 + 0 | PR51 + 964 | 52046 |
| D976 | PR0 + 0 | PR52 + 678 | 52621 |
| D976[E] | PR0 + 444 | PR0 + 385 | 385 |
| D2020 | PR0 + 0 | PR10 + 453 | 10004 |
| D2076 | PR62 + 0 | PR67 + 959 | 5766 |
| D2144 | PR0 + 0 | PR49 +727 | 50115 |
| D2151 | PR22 + 442 | PR24 + 173 | 1732 |
| **TOTAL RÉSEAU D'INTÉRÊT INTERDÉPARTEMENTAL – Catégorie 1B** | | | **376291** |

(1) EB : embranchement en direction de Bourges
(2) EV : embranchement en direction de Vierzon

Total du réseau de catégorie 1 : 535,296 km

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT DÉPARTEMENTAL – Catégorie 2 | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | **PRD + Abs** | **PRF + Abs** | **Longueur** |
| D2 | PR0 + 0 | PR1 + 1088 | 1390 |
| D3 | PR10 + 964 | PR58 + 512 | 47211 |
| D4 | PR0 + 0 | PR19 + 435 | 18940 |
| D6 | PR0 + 0 | PR58 + 262 | 58314 |
| D7 | PR79 + 0 | PR86 + 394 | 6488 |
| D8 | PR0 + 0 | PR20 + 789 | 20808 |
| D9 | PR0 + 0 | PR2 + 446 | 2430 |
| D10 | PR0 + 0 | PR28 + 084 | 28159 |
| D11 | PR0 + 0 | PR20 + 594 | 20818 |
| D12 | PR14 + 235 | PR87 + 705 | 69064 |
| D12$^{E}$ | PR0 + 0 | PR0 + 095 | 95 |
| D13 | PR18 + 041 | PR36 + 312 | 18321 |
| D16 | PR2 + 0 | PR21 + 630 | 19332 |
| D19 | PR12 + 291 | PR14 + 972 | 2683 |
| D20 | PR9 + 621 | PR15 + 054 | 5284 |
| D22 | PR23 + 402 | PR27 + 785 | 4408 |
| D23 | PR0 + 0 | PR22 + 546 | 22772 |
| D26 | PR11 + 526 | PR14 + 497 | 2947 |
| D27 | PR2 + 143 | PR36 + 616 | 34452 |
| D28 | PR0 + 0 | PR28 + 428 | 28511 |
| D30 | PR7 + 867 | PR50 + 317 | 42461 |
| D31 | PR0 + 0 | PR1 + 750 | 1761 |
| D33 | PR0 + 0 | PR10 + 183 | 10056 |
| D35 | PR0 + 0 | PR29 + 626 | 29388 |
| D35 | PR52 + 435 | PR53 + 769 | 1341 |
| D36 | PR17 + 634 | PR22 + 490 | 4943 |
| D40 | PR0 + 0 | PR2 + 838 | 2847 |
| D45 | PR7 + 295 | PR20 + 437 | 13421 |
| D45 | PR29 + 828 | PR34 + 532 | 4524 |
| D45$^{E}$ | PR0 + 0 | PR4 + 157 | 4129 |
| D46 | PR23 + 660 | PR28 + 838 | 5105 |
| D54 | PR0 + 0 | PR1 + 610 | 1595 |
| D56 | PR17 + 794 | PR18 + 714 | 908 |
| D57 | PR0 + 0 | PR2 + 862 | 2928 |
| D58 | PR0 + 0 | PR12 + 557 | 12576 |
| D58$^{E}$ | PR0 + 0 | PR0 + 475 | 475 |
| D59 | PR0 + 0 | PR6 + 796 | 6874 |
| D60 | PR0 + 0 | PR25 + 364 | 25788 |
| D61 | PR0 + 0 | PR0 + 165 | 165 |
| D61$^{E}$ | PR0 + 0 | PR0 + 231 | 231 |
| D63 | PR11 + 870 | PR12 + 802 | 936 |
| D64 | PR0 + 0 | PR12 + 323 | 12357 |
| D64 | PR21 + 334 | PR23 + 591 | 1714 |
| D65 | PR26 + 131 | PR40 + 225 | 13854 |
| D68 | PR35 + 586 | PR38 + 564 | 3007 |
| D71 | PR22 + 876 | PR23 + 364 | 457 |
| D73 | PR0 + 0 | PR23 + 676 | 23758 |
| D73$^{E}$ | PR0 + 0 | PR0 + 777 | 777 |

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT DÉPARTEMENTAL – Catégorie 2 - suite | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | **PRD + Abs** | **PRF + Abs** | **Longueur** |
| D75 | PR0 + 0 | PR5 + 943 | 5966 |
| D79[E] | PR0 + 0 | PR0 + 891 | 891 |
| D82 | PR10 + 879 | PR14 + 606 | 3485 |
| D83 | PR0 + 289 | PR4 + 672 | 4447 |
| D88 | PR14 + 201 | PR15 + 906 | 1708 |
| D90 | PR0 + 0 | PR9 + 310 | 7635 |
| D90[E] | PR0 + 0 | PR0 + 1655 | 1654 |
| D106 | PR3 + 0 | PR10 + 472 | 6769 |
| D107 | PR3 + 605 | PR17 + 805 | 14786 |
| D110 | PR10 + 230 | PR12 + 584 | 2356 |
| D110[E] | PR0 + 0 | PR1 + 577 | 1579 |
| D151 | PR0 + 0 | PR3 + 094 | 3087 |
| D151 | PR3 + 406 | PR7 + 091 | 6953 |
| D155 | PR0 + 0 | PR6 + 784 | 6760 |
| D160 | PR0 + 0 | PR4 + 029 | 3902 |
| D183 | PR0 + 0 | PR6 + 079 | 6034 |
| D219 | PR0 + 0 | PR4 + 786 | 4778 |
| D401 | PR0 + 0 | PR1 + 269 | 1273 |
| D751 | PR0 + 0 | PR12 + 344 | 12288 |
| D920 | PR0 + 0 | PR18 + 092 | 18034 |
| D920 | PR40 + 745 | PR46 + 523 | 5765 |
| D920 | PR56 + 289 | PR69 + 685 | 13329 |
| D922 | PR0 + 0 | PR6 + 878 | 6877 |
| D922[E] | PR0 + 0 | PR1 + 647 | 1637 |
| D923 | PR0 + 0 | PR67 + 303 | 67381 |
| D924 | PR0 + 0 | PR15 + 469 | 15518 |
| D926 | PR0 + 0 | PR34 + 518 | 34327 |
| D940 | PR0 + 0 | PR7 + 199 | 7196 |
| D940 | PR7 + 734 | PR33 + 838 | 26105 |
| D943[E] | PR0 + 0 | PR3 + 703 | 3679 |
| D948 | PR0 + 0 | PR5 + 563 | 5562 |
| D951 | PR0 + 0 | PR30 + 460 | 30639 |
| D953 | PR15 + 0 | PR47 + 920 | 32759 |
| D997 | PR0 + 0 | PR32 + 041 | 31760 |
| D2020 | PR10 + 453 | PR11 + 712 | 1184 |
| D2020 | PR14 + 603 | PR17 + 402 | 2762 |
| D2020[E] | PR0 + 0 | PR0 + 238 | 238 |
| **TOTAL RÉSEAU D'INTÉRÊT DÉPARTEMENTAL – Catégorie 2** | | | **1041906** |

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT LOCAL – Catégorie 3 | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | **PRD + Abs** | **PRF + Abs** | **Longueur** |
| D1 | PR0 + 0 | PR21 + 859 | 21747 |
| D1[E] | PR0 + 0 | PR2 + 394 | 2394 |
| D3 | PR0 + 0 | PR10 + 964 | 10004 |
| D3[E] | PR0 + 0 | PR14 + 546 | 14591 |
| D4 | PR19 + 435 | PR23 + 227 | 4047 |
| D4[E] | PR0 + 0 | PR4 + 128 | 4148 |
| D6[E] | PR0 + 0 | PR3 + 705 | 3729 |
| D7 | PR0 + 0 | PR44 + 866 | 44738 |
| D7[E] | PR0 + 0 | PR0 + 223 | 223 |
| D8[E] | PR0 + 0 | PR4 + 968 | 4969 |
| D10 | PR28 + 84 | PR77 + 737 | 49738 |
| D10[E] | PR0 + 0 | PR9 + 400 | 9408 |
| D11 | PR20 + 594 | PR43 + 1007 | 18718 |
| D12 | PR0 + 0 | PR14 + 235 | 14299 |
| D13 | PR0 + 0 | PR18 + 041 | 17858 |
| D14 | PR0 + 0 | PR34 + 583 | 34694 |
| D15 | PR0 + 0 | PR45 + 320 | 38129 |
| D15[E] | PR0 + 0 | PR3 + 780 | 3769 |
| D16[E] | PR0 + 0 | PR7 + 945 | 7974 |
| D18 | PR14 + 0 | PR45 + 1118 | 32179 |
| D18[E] | PR0 + 0 | PR11 + 33 | 10865 |
| D19 | PR0 + 0 | PR12 + 291 | 12287 |
| D19[B] | PR0 + 0 | PR1 + 533 | 1532 |
| D19[E] | PR0 + 0 | PR2 + 356 | 2357 |
| D20 | PR0 + 0 | PR9 + 621 | 8951 |
| D20 | PR15 + 054 | PR45 + 425 | 30280 |
| D20[E] | PR0 + 0 | PR3 + 968 | 3962 |
| D21 | PR0 + 0 | PR15 + 763 | 15761 |
| D22 | PR0 + 0 | PR23 + 402 | 23428 |
| D22 | PR27 + 785 | PR45 + 607 | 17781 |
| D23[E] | PR0 + 0 | PR2 + 535 | 2527 |
| D24 | PR0 + 0 | PR9 + 213 | 9241 |
| D24[E] | PR0 + 0 | PR6 + 082 | 6114 |
| D25 | PR0 + 0 | PR45 + 198 | 45454 |
| D26 | PR0 + 0 | PR11 + 526 | 11578 |
| D26 | PR14 + 497 | PR17 + 264 | 2481 |
| D26[E] | PR0 + 0 | PR0 + 212 | 212 |
| D27 | PR36 + 616 | PR46 + 788 | 10203 |
| D27[E] | PR0 + 0 | PR0 + 537 | 537 |
| D29 | PR0 + 0 | PR17 + 1006 | 18134 |
| D29[E] | PR0 + 0 | PR13 + 295 | 13299 |
| D30 | PR0 + 0 | PR7 + 867 | 7896 |
| D30 | PR50 + 317 | PR62 + 088 | 11816 |
| D30[E] | PR0 + 0 | PR5 + 756 | 5764 |
| D31 | PR1 + 750 | PR14 + 410 | 12672 |
| D33 | PR10 + 183 | PR21 + 362 | 11332 |
| D34 | PR0 + 0 | PR47 + 955 | 48270 |
| D34[E] | PR0 + 0 | PR16 + 738 | 16781 |

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT LOCAL – Catégorie 3 - suite | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | **PRD + Abs** | **PRF + Abs** | **Longueur** |
| D35 | PR29 + 626 | PR52 + 435 | 22877 |
| D36 | PR0 + 0 | PR17 + 634 | 17843 |
| D36 | PR22 + 490 | PR41 + 151 | 18504 |
| D37 | PR0 + 0 | PR28 + 391 | 28508 |
| D38 | PR0 + 0 | PR26 + 383 | 26507 |
| D39 | PR0 + 0 | PR24 + 828 | 24892 |
| D41 | PR0 + 0 | PR24 + 915 | 24589 |
| D41[E] | PR0 + 0 | PR9 + 322 | 8913 |
| D42 | PR0 + 0 | PR12 + 884 | 12907 |
| D43 | PR0 + 0 | PR53 + 131 | 53290 |
| D43[E] | PR0 + 0 | PR1 + 473 | 1477 |
| D44 | PR0 + 0 | PR27 + 1161 | 28210 |
| D44[E] | PR0 + 0 | PR0 + 855 | 855 |
| D45 | PR0 + 0 | PR7 + 295 | 7363 |
| D45 | PR20 + 437 | PR29 + 828 | 7792 |
| D45 | PR34 + 532 | PR49 + 252 | 14728 |
| D46 | PR0 + 0 | PR23 + 660 | 23732 |
| D46 | PR28 + 838 | PR53 + 244 | 22929 |
| D46[E] | PR0 + 0 | PR2 + 592 | 2597 |
| D47 | PR0 + 0 | PR15 + 696 | 15791 |
| D48 | PR0 + 0 | PR19 + 460 | 19938 |
| D49 | PR0 + 0 | PR20 + 216 | 19904 |
| D49[E] | PR0 + 0 | PR4 + 865 | 4862 |
| D50 | PR0 + 0 | PR32 + 145 | 17354 |
| D50E | PR0 + 0 | PR8 + 352 | 8373 |
| D51 | PR0 + 0 | PR22 + 686 | 22726 |
| D51[E] | PR0 + 0 | PR2 + 621 | 2633 |
| D52 | PR0 + 0 | PR37 + 396 | 37435 |
| D52[E] | PR0 + 0 | PR2 + 271 | 2297 |
| D53 | PR0 + 0 | PR22 + 802 | 22810 |
| D53[E] | PR0 + 0 | PR5 + 365 | 5361 |
| D54 | PR1 + 610 | PR18 + 722 | 16960 |
| D54[B] | PR0 + 0 | PR0 + 263 | 263 |
| D54[E] | PR0 + 0 | PR0 + 267 | 267 |
| D55 | PR0 + 0 | PR38 + 544 | 38530 |
| D55[E] | PR0 + 0 | PR0 + 170 | 170 |
| D56 | PR0 + 0 | PR17 + 794 | 17725 |
| D56 | PR18 + 714 | PR28 + 366 | 9810 |
| D57 | PR2 + 862 | PR20 + 389 | 17619 |
| D58 | PR12 + 557 | PR34 + 990 | 22402 |

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT LOCAL – Catégorie 3 - suite | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | **PRD + Abs** | **PRF + Abs** | **Longueur** |
| D59 | PR6 + 796 | PR44 + 712 | 37449 |
| D59[B] | PR0 + 0 | PR0 + 215 | 215 |
| D59[E] | PR0 + 0 | PR0 + 774 | 774 |
| D61 | PR0 + 175 | PR8 + 152 | 7992 |
| D62 | PR0 + 0 | PR28 + 111 | 28091 |
| D62[B] | PR0 + 0 | PR0 + 86 | 86 |
| D62[E] | PR0 + 0 | PR0 + 199 | 199 |
| D63 | PR0 + 0 | PR11 + 870 | 11849 |
| D63 | PR12 + 802 | PR13 + 087 | 283 |
| D64 | PR12 + 323 | PR21 + 334 | 9034 |
| D65 | PR0 + 0 | PR26 + 131 | 26073 |
| D65[E] | PR0 + 0 | PR3 + 599 | 3600 |
| D66 | PR0 + 0 | PR24 + 684 | 24719 |
| D66[E] | PR0 + 0 | PR1 + 087 | 1092 |
| D66E[B] | PR0 + 0 | PR0 + 950 | 950 |
| D67 | PR0 + 0 | PR9 + 679 | 9694 |
| D68 | PR0 + 0 | PR35 + 586 | 35147 |
| D68[E] | PR0 + 0 | PR0 + 762 | 762 |
| D69 | PR0 + 0 | PR24 + 768 | 24827 |
| D70 | PR0 + 0 | PR30 + 728 | 30899 |
| D71 | PR0 + 0 | PR22 + 876 | 22988 |
| D71 | PR23 + 364 | PR30 + 504 | 7196 |
| D71[E] | PR0 + 0 | PR0 + 1033 | 1033 |
| D72 | PR0 + 0 | PR19 + 333 | 19379 |
| D72[E] | PR0 + 0 | PR5 + 096 | 5128 |
| D73 | PR23 + 676 | PR36 + 688 | 13092 |
| D74 | PR0 + 0 | PR28 + 063 | 28307 |
| D75 | PR5 + 943 | PR16 + 139 | 10254 |
| D76 | PR0 + 0 | PR34 + 1010 | 35080 |
| D77 | PR0 + 0 | PR6 + 868 | 6910 |
| D77[E] | PR0 + 0 | PR5 + 979 | 5989 |
| D78 | PR0 + 0 | PR13 + 664 | 13661 |
| D79 | PR0 + 0 | PR46 + 658 | 46668 |
| D80 | PR0 + 0 | PR12 + 050 | 12231 |
| D81 | PR0 + 0 | PR15 + 741 | 15775 |
| D82 | PR4 + 0 | PR10 + 879 | 6698 |
| D83 | PR0 +0 | PR0 + 289 | 289 |
| D84 | PR0 + 0 | PR14 + 482 | 14477 |
| D84[E] | PR0 + 0 | PR1 + 682 | 1690 |
| D85 | PR0 + 0 | PR18 + 943 | 19157 |

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT LOCAL – Catégorie 3 - suite | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | **PRD + Abs** | **PRF + Abs** | **Longueur** |
| D86 | PR0 + 0 | PR24 + 836 | 25066 |
| D86[E] | PR0 + 0 | PR0 + 238 | 238 |
| D87 | PR0 + 0 | PR10 + 527 | 10566 |
| D88 | PR0 + 0 | PR14 + 201 | 14250 |
| D88 | PR15 + 906 | PR26 + 295 | 10480 |
| D88[E] | PR0 + 0 | PR4 + 923 | 4933 |
| D89 | PR0 + 0 | PR23 + 644 | 23737 |
| D89[E] | PR0 + 0 | PR1 + 210 | 1210 |
| D90 | PR9 + 310 | PR9 + 771 | 461 |
| D90[A] | PR0 + 0 | PR1 + 1046 | 2046 |
| D91 | PR0 + 0 | PR26 + 683 | 26714 |
| D92 | PR0 + 0 | PR24 + 518 | 24538 |
| D92[B] | PR0 + 0 | PR0 + 053 | 53 |
| D92[E] | PR0 + 0 | PR0 + 1039 | 1039 |
| D93 | PR0 + 0 | PR22 + 801 | 22318 |
| D93[E] | PR0 + 0 | PR0 + 221 | 221 |
| D94 | PR0 + 0 | PR5 + 574 | 5587 |
| D94[E] | PR0 + 0 | PR4 + 995 | 5046 |
| D95 | PR0 + 0 | PR4 + 391 | 4401 |
| D96 | PR0 + 0 | PR6 + 873 | 6918 |
| D97 | PR0 + 0 | PR20 + 354 | 20310 |
| D97[E] | PR0 + 0 | PR2 + 919 | 2910 |
| D98 | PR0 + 0 | PR8 + 804 | 8760 |
| D99 | PR0 + 0 | PR9 + 153 | 9142 |
| D99[E] | PR0 + 0 | PR7 + 566 | 7572 |
| D100 | PR0 + 0 | PR12 + 1028 | 13012 |
| D101 | PR0 + 0 | PR10 + 005 | 9966 |
| D102 | PR0 + 0 | PR13 + 619 | 13699 |
| D103 | PR0 + 0 | PR12 + 511 | 12496 |
| D104 | PR0 + 0 | PR27 + 856 | 27870 |
| D105 | PR0 + 0 | PR4 + 933 | 4935 |
| D106 | PR10 + 472 | PR24 + 262 | 13812 |
| D107 | PR0 + 0 | PR3 + 605 | 3591 |
| D107[E] | PR0 + 0 | PR0 + 687 | 687 |
| D108 | PR0 + 0 | PR7 + 661 | 7701 |
| D109 | PR0 + 0 | PR10 + 737 | 11078 |
| D110 | PR0 + 0 | PR10 + 230 | 10244 |
| D110 | PR12 + 584 | PR12 + 992 | 408 |
| D111 | PR0 + 0 | PR10 + 072 | 10013 |
| D111[E] | PR0 + 0 | PR3 + 829 | 3731 |

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT LOCAL – Catégorie 3 - suite | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | **PRD + Abs** | **PRF + Abs** | **Longueur** |
| D112 | PR0 + 0 | PR16 + 732 | 16898 |
| D113 | PR0 + 0 | PR10 + 589 | 10302 |
| D114 | PR0 + 0 | PR10 + 239 | 10299 |
| D115 | PR0 + 0 | PR14 + 153 | 14203 |
| D116 | PR0 + 0 | PR6 + 394 | 6518 |
| D117 | PR0 + 0 | PR1 + 512 | 1521 |
| D118 | PR0 + 0 | PR5 + 073 | 5072 |
| D119 | PR0 + 0 | PR8 + 866 | 8813 |
| D120 | PR0 + 0 | PR2 + 166 | 2168 |
| D121 | PR0 + 0 | PR0 + 896 | 896 |
| D122 | PR0 + 0 | PR0 + 584 | 584 |
| D123 | PR0 + 0 | PR6 + 128 | 6179 |
| D124 | PR0 + 0 | PR0 + 531 | 531 |
| D125 | PR0 + 0 | PR1 + 359 | 1371 |
| D126 | PR0 + 0 | PR0 + 445 | 445 |
| D127 | PR0 + 0 | PR1 + 740 | 1733 |
| D128 | PR0 + 0 | PR1 + 660 | 1658 |
| D129 | PR0 + 0 | PR5 + 406 | 5362 |
| D130 | PR0 + 0 | PR5 + 134 | 5100 |
| D131 | PR0 + 0 | PR2 + 324 | 2306 |
| D132 | PR0 + 0 | PR15 + 614 | 15472 |
| D133 | PR0 + 0 | PR0 + 917 | 917 |
| D134 | PR0 + 0 | PR4 + 285 | 4263 |
| D134$^{E}$ | PR0 + 0 | PR1 + 862 | 1855 |
| D135 | PR0 + 0 | PR2 + 736 | 2742 |
| D136 | PR0 + 0 | PR7 + 012 | 6948 |
| D137 | PR0 + 0 | PR0 + 533 | 533 |
| D138 | PR0 + 0 | PR4 + 034 | 4038 |
| D139 | PR0 + 0 | PR1 + 502 | 1460 |
| D140 | PR0 + 0 | PR6 + 591 | 6570 |
| D141 | PR0 + 0 | PR0 + 587 | 587 |
| D142 | PR0 + 0 | PR5 + 280 | 5251 |
| D143 | PR0 + 0 | PR1 + 753 | 1745 |
| D144 | PR0 + 0 | PR13 + 566 | 13519 |
| D145 | PR0 + 0 | PR6 + 055 | 6061 |
| D146 | PR0 + 0 | PR2 + 577 | 2569 |
| D147 | PR0 + 0 | PR0 + 332 | 332 |
| D148 | PR0 + 0 | PR6 + 276 | 6337 |
| D149 | PR0 + 0 | PR3 + 253 | 3247 |
| D150 | PR0 + 0 | PR2 + 315 | 2331 |

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT LOCAL – Catégorie 3 - suite | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | **PRD + Abs** | **PRF + Abs** | **Longueur** |
| D152 | PR0 + 0 | PR18 + 030 | 18056 |
| D153 | PR0 + 0 | PR7 + 408 | 7416 |
| D154 | PR0 + 0 | PR7 + 686 | 7717 |
| D156 | PR0 + 0 | PR5 + 583 | 5515 |
| D157 | PR0 + 0 | PR6 + 258 | 6214 |
| D158 | PR0 + 0 | PR8 + 661 | 8621 |
| D159 | PR0 + 0 | PR4 + 188 | 4170 |
| D160 | PR4 + 029 | PR21 + 975 | 18254 |
| D161 | PR0 + 0 | PR0 + 179 | 179 |
| D162 | PR0 + 0 | PR7 + 108 | 7072 |
| D163 | PR0 + 0 | PR10 + 1067 | 10956 |
| D164 | PR0 + 0 | PR8 + 365 | 8285 |
| D165 | PR0 + 0 | PR1 + 806 | 1808 |
| D166 | PR0 + 0 | PR10 + 407 | 10518 |
| D167 | PR0 + 0 | PR1 + 629 | 1642 |
| D168 | PR0 + 0 | PR15 + 483 | 15500 |
| D169 | PR0 + 0 | PR2 + 920 | 2938 |
| D170 | PR0 + 0 | PR3 + 572 | 3549 |
| D171 | PR0 + 0 | PR14 + 801 | 14795 |
| D172 | PR0 + 0 | PR4 + 430 | 4425 |
| D173 | PR0 + 0 | PR2 + 266 | 2245 |
| D174 | PR0 + 0 | PR4 + 773 | 4746 |
| D175 | PR0 + 0 | PR6 + 833 | 6792 |
| D176 | PR0 + 0 | PR11 + 719 | 11668 |
| D176$^{E}$ | PR0 + 0 | PR1 + 862 | 1777 |
| D177 | PR0 + 0 | PR2 + 335 | 2349 |
| D178 | PR0 + 0 | PR1 + 865 | 1864 |
| D179 | PR0 + 0 | PR5 + 842 | 5771 |
| D180 | PR0 + 0 | PR12 + 571 | 12564 |
| D181 | PR0 + 0 | PR8 + 107 | 8070 |
| D182 | PR0 + 0 | PR10 + 357 | 10319 |
| D184 | PR0 + 0 | PR5 + 257 | 5274 |
| D185 | PR0 + 0 | PR5 + 183 | 5051 |
| D186 | PR0 + 0 | PR19 + 141 | 19214 |
| D186$^{E}$ | PR0 + 0 | PR0 + 172 | 172 |
| D187 | PR0 + 0 | PR17 + 1075 | 17950 |
| D188 | PR0 + 0 | PR3 + 155 | 3161 |
| D189 | PR0 + 0 | PR2 + 523 | 2506 |
| D190 | PR0 + 0 | PR15 + 855 | 15790 |
| D191 | PR0 + 0 | PR3 + 604 | 3594 |

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT LOCAL – Catégorie 3 - suite | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | **PRD + Abs** | **PRF + Abs** | **Longueur** |
| D192 | PR0 + 0 | PR2 + 761 | 2755 |
| D193 | PR0 + 0 | PR1 + 654 | 1660 |
| D194 | PR0 + 0 | PR3 + 313 | 3318 |
| D195 | PR0 + 0 | PR2 + 155 | 2139 |
| D196 | PR0 + 0 | PR12 + 029 | 12108 |
| D197 | PR0 + 0 | PR7 + 1006 | 8137 |
| D198 | PR0 + 0 | PR6 + 691 | 6652 |
| D199 | PR0 + 0 | PR10 + 250 | 10199 |
| D200 | PR0 + 0 | PR6 + 1000 | 7013 |
| D201 | PR0 + 0 | PR6 + 577 | 6495 |
| D202 | PR0 + 0 | PR4 + 583 | 4555 |
| D203 | PR0 + 0 | PR5 + 120 | 5090 |
| D204 | PR0 + 0 | PR4 + 773 | 4774 |
| D205 | PR0 + 0 | PR8 + 937 | 8904 |
| D206 | PR0 + 0 | PR6 + 774 | 6746 |
| D207 | PR0 + 0 | PR2 + 302 | 2300 |
| D208 | PR0 + 0 | PR4 + 848 | 4814 |
| D209 | PR0 + 0 | PR0 + 338 | 338 |
| D210 | PR0 + 0 | PR5 + 184 | 5188 |
| D211 | PR0 + 0 | PR2 + 943 | 2943 |
| D212 | PR0 + 0 | PR5 + 1008 | 6044 |
| D213 | PR0 + 0 | PR4 + 887 | 4915 |
| D214 | PR0 + 0 | PR2 + 539 | 2521 |
| D215 | PR0 + 0 | PR3 + 675 | 3659 |
| D216 | PR0 + 0 | PR2 + 163 | 2146 |
| D217 | PR0 + 0 | PR3 + 052 | 3011 |
| D218 | PR0 + 0 | PR4 + 720 | 4707 |
| D220 | PR0 + 0 | PR3 + 528 | 3517 |
| D221 | PR0 + 0 | PR2 + 987 | 2987 |
| D222 | PR0 + 0 | PR4 + 591 | 4561 |
| D223 | PR0 + 0 | PR3 + 038 | 3028 |
| D224 | PR0 + 0 | PR0 + 1102 | 1102 |
| D225 | PR0 + 0 | PR3 + 725 | 3763 |
| D226 | PR0 + 0 | PR2 + 119 | 2127 |
| D227 | PR0 + 0 | PR10 + 549 | 10446 |
| D228 | PR0 + 0 | PR2 + 896 | 2880 |
| D229 | PR0 + 0 | PR1 + 070 | 1115 |
| D230 | PR0 + 0 | PR8 + 511 | 8492 |
| D231 | PR0 + 0 | PR9 + 471 | 9600 |
| D232 | PR0 + 0 | PR2 + 724 | 2733 |

| TABLEAU DU RÉSEAU D'INTÉRÊT LOCAL – Catégorie 3 - suite | | | |
|---|---|---|---|
| D233 | PR0 + 0 | PR2 + 202 | 2175 |
| D234 | PR0 + 0 | PR7 + 380 | 7343 |
| D235 | PR0 + 0 | PR0 + 213 | 213 |
| D236 | PR0 + 0 | PR7 + 391 | 7328 |
| D237 | PR0 + 0 | PR3 + 363 | 3334 |
| D252 | PR0 + 0 | PR6 + 713 | 6748 |
| D259 | PR0 + 0 | PR1 + 452 | 1451 |
| D307 | PR0 + 0 | PR3 + 843 | 3833 |
| D307[E] | PR0 + 0 | PR0 + 769 | 769 |
| D330 | PR0 + 0 | PR0 + 485 | 485 |
| D359 | PR0 + 0 | PR4 + 470 | 4473 |
| D918[G] | PR0 + 0 | PR0 + 186 | 186 |
| D920 | PR18 + 092 | PR40 + 745 | 22572 |
| D920 | PR69 + 685 | PR70 + 382 | 671 |
| D940[E] | PR0 + 0 | PR0 + 351 | 351 |
| D2020 | PR11 + 712 | PR14 + 603 | 2881 |
| D2020 | PR17 + 402 | PR28 + 261 | 10707 |
| D2151 | PR18 + 0 | PR22 + 442 | 4735 |
| **TOTAL RÉSEAU D'INTÉRÊT LOCAL – Catégorie 3** | | | **3029090** |

# AUTOROUTES ET ROUTES NATIONALES DU CHER

## Objectif

Compte tenu des transferts de routes nationales ayant eu lieu ces dernières années, de la construction des autoroutes A20 et A71, il y a lieu de déterminer les limites de domanialité entre le domaine routier départemental et celles des autoroutes et routes nationales, ainsi que les limites d'intervention, d'exploitation, de gestion du domaine (public ou privé), d'entretien, des différents maîtres d'ouvrage.

## Exposé

### *1. Autoroute A71 – secteur concédé à Autoroutes Paris-Rhin Rhône (APRR)*

a) La gestion

Deux conventions passées avec la société APRR ont été approuvées par délibération du Conseil général du Cher du 18 septembre 1988, puis du 19 décembre 1989. Elles précisent, au niveau des rétablissements de routes départementales qui franchissent l'autoroute, les limites de compétences d'APRR et du Département sur les ouvrages d'art franchissant l'A71.
Une convention actualisée regroupant ces deux conventions, ainsi que celle relative aux ouvrages sur la RD 2144 (ex RN 144) a été élaborée entre le Département et la société APRR. Elle intègre également un article spécifique à la circulation des transports exceptionnels sur les ouvrages franchissant l'autoroute A71.
Cette convention sera soumise à l'avis de la Commission permanente du Conseil départemental d'ici fin 2017.

b) L'entretien

Ces conventions précisent que la remise au Département des ouvrages construits par APRR est partielle : elle ne concerne pas les ouvrages, ni une grande partie de leurs accessoires directs qui continuent de faire partie du domaine autoroutier concédé et qui, à ce titre, sont entretenus par APRR :

- cas des passages supérieurs (P-S) : restent domanialité autoroutière la totalité de l'ouvrage ainsi que les accessoires directs, dans la mesure où ils existent :
  - la chape d'étanchéité,
  - les joints de chaussée,
  - les dalles de transition,
  - les parties du remblai situées jusqu'à six mètres à l'arrière des culées,
  - les garde-corps, glissières et barrières de sécurité fixés sur l'ouvrage.
- cas des passages inférieurs (P) : c'est la totalité de l'ouvrage (y compris les semelles de fondations) qui reste domanialité autoroutière.

En revanche, sont remis, sous la responsabilité du Département, les chaussées, les revêtements et tous les autres accessoires de ces ouvrages et notamment : les trottoirs sur ouvrages (P-S) ou sous ouvrages (PI), la signalisation, l'éclairage, les glissières de sécurité sur les rampes d'accès des passages supérieurs, dans la mesure où ces divers équipements existaient à la construction des ouvrages.

c) L'exploitation

Chaque gestionnaire assure l'exploitation (y compris la viabilité hivernale) sur l'intégralité du réseau dont il a la charge.

## *2. Autoroute A71 – secteur concédé à la société Cofiroute*

L'autoroute A71 du péage de Bourges jusqu'à la limite du Loir-et-Cher est concédée à la société Cofiroute.

a) La gestion et entretien

Au niveau des rétablissements de routes départementales qui franchissent l'autoroute, un projet de convention de gestion et exploitation des ouvrages est en phase de finalisation entre le Département et Cofiroute.
Cette convention sera soumise à l'avis de la Commission permanente du Conseil départemental d'ici fin 2017.

b) L'exploitation

Chaque gestionnaire assure l'exploitation (y compris la viabilité hivernale) sur l'intégralité du réseau dont il a la charge.

## *3. Autoroute A20 – gérée par l'État - DIRCO (Direction interrégionale Centre Ouest)*

L'autoroute A20 traverse le département du Cher de la limite de l'Indre sur le territoire de la commune de Graçay jusqu'à sa jonction avec l'A71, sur le territoire de la commune de Vierzon.

a) La gestion et entretien

Nous ne possédons pas de convention avec la DIRCO pour les ouvrages d'art franchissant l'A20, ni de cartes délimitant les domaines routiers départementaux et nationaux.

b) L'exploitation

Chaque gestionnaire assure l'exploitation (y compris la viabilité hivernale) sur l'intégralité du réseau dont il a la charge.

## *4. RN 142 et RN 151 - gérées par l'État - DIRCO*

Trois documents officiels délimitent le réseau routier national :

- décrets n° 2005-1499 et n° 2005-1500 du 5 décembre 2005 fixant la consistance du réseau routier national ;
- transfert de routes nationales dans les agglomérations de Bourges et de Vierzon : courrier du préfet du 3 octobre 2007 ;
- arrêté transfert RNIL n° 2005-1-1565 du 15 décembre 2005.

a) La gestion et entretien

Nous ne possédons pas de convention avec la DIRCO pour les limites d'intervention au niveau des routes nationales.

b) L'exploitation

Chaque gestionnaire assure l'exploitation (y compris la viabilité hivernale) sur l'intégralité du réseau dont il a la charge.

Toutefois, pour des raisons pratiques, la DIRCO assure la viabilité hivernale de la RD 2151 entre la rocade de Bourges et le carrefour giratoire de la Chambre de Commerce.

**Références**

- Convention du 18 septembre 1988 avec la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR)
- Convention du 19 décembre 1988 avec la société SAPRR
- Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales
- Décrets 2005 -1499 et 2005-1500 du 5 décembre 2005
- Arrêté transfert RNIL 2005-1-1565 du 15 décembre 2005
- Courrier du préfet du 3 octobre 2007 concernant le transfert des routes nationales dans les agglomérations de Bourges et de Vierzon
- Délibérations du Conseil municipal du 14 décembre 2007 et de la commission permanente du Conseil général du 21 janvier 2008, concernant le transfert de ex-RN à la ville de Bourges

# ROUTES À GRANDE CIRCULATION

## Définition

Les routes à grande circulation (RGC) sont définies par l'article L110-3 du Code de la route.

## Contexte

Les principales règles encadrant les travaux relatifs à ces routes sont les suivantes :

### *Article R152-1 du code de la voirie routière*

« Constituent des routes à grande circulation les routes qui figurent sur la liste établie en application de l'article L110-3 du code de la route ».

### *Article L110-3 du Code de la route*

« Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies.
Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'État dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination ».

Les modalités d'application sont précisées dans l'article R411-8-1 du Code de la route ci-dessous.

### *Article R411-8 du Code de la route*

« Les dispositions du présent code ne font pas obstacle au droit conféré par les lois et règlements aux préfets, au président du Conseil exécutif de Corse, aux présidents de Conseil départemental et aux maires de prescrire, dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige. Pour ce qui les concerne, les préfets et les maires peuvent également fonder leurs décisions sur l'intérêt de l'ordre public.

Lorsqu'ils intéressent la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation, les arrêtés du président du Conseil départemental ou du maire fondés sur le premier alinéa sont pris après avis du préfet ».

### *Article R.411-8-1 du Code de la route*

« Les projets qui, en vertu du second alinéa de l'article L110-3, doivent être, avant leur mise en œuvre, communiqués au représentant de l'État dans le département, sont les projets ou les mesures techniques de nature à modifier les caractéristiques géométriques ou mécaniques de la route classée à grande circulation ou de l'une de ses voies, en particulier, en affectant les profils en travers, les rayons en plan ou le gabarit ou en prévoyant la mise en place de dispositifs empiétant sur la chaussée ».

### *Articles L111-6 à L111-10 du code de l'urbanisme*

### *Article L111-6*

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L141-19.

***Article L111-7***

L'interdiction mentionnée à l'article L111-6 ne s'applique pas :

1° - aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
2° - aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
3° - aux bâtiments d'exploitation agricole ;
4° - aux réseaux d'intérêt public.

***Article L111-8***

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

***Article L111-9***

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

***Article L111-10***

Il peut-être dérogé aux dispositions de l'article L111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

## Les routes à grande circulation (RGC) dans le département du Cher

La constitution du réseau RGC dans le département du Cher a été fixée par le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, modifié par le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010, et par le décret n° 2016-762 du 8 juin 2016.

La carte jointe en annexe reprend les routes indiquées dans ce décret.

Les conséquences de ce classement sont :

- **Projets d'aménagements sur les itinéraires RGC**

  Les projets doivent être communiqués à la Préfecture pour recueillir un avis du préfet, il s'agit d'un avis simple.

- **Signalisation verticale**

  Une route classée RGC est prioritaire au sens du Code de la route, elle doit donc être équipée :

  - de panneaux de police « voies prioritaires » (début et fin de section) ;
  - d'aucune priorité à droite, les voies adjacentes doivent au minimum avoir un régime de priorité ;
  - d'un « cédez le passage » ou « stop » en cas de danger ;
  - d'une signalisation directionnelle en grande gamme, c'est-à-dire une gamme au-dessus de ce que le Département installe sur ses autres routes (gamme dite « normale »), et donc avec des dimensions supérieures.

• **Arrêtés de circulation**

Les pouvoirs de police de la circulation sur toutes les routes départementales, hors agglomération, relèvent de la compétence du président du Conseil départemental (PCD), en vertu de l'article L3221-4 du Code général des collectivités territoriales.

Toutefois, en vertu de l'article R 411-8 du Code de la route, le PCD doit recueillir l'avis du préfet si l'arrêté porte sur une voie classée à grande circulation et si cet arrêté a pour objet de prescrire des mesures plus rigoureuses que les prescriptions à caractère général prévues par le Code de la route, exigées par la sécurité de la circulation routière (par exemple une limitation de vitesse inférieure aux seuils normaux).

En pratique, les projets d'arrêtés impactant des RGC sont soumis à l'avis de la Préfecture via la Direction départementale des territoires (DDT), ce sont les « avis préfet » délivrés par les divisions de la DDT : ce sont également des avis simples.

• **Marges de recul**

Voir les articles L111-6 et suivants du code de l'urbanisme ci-dessus.

• **Pouvoirs de police du maire**

En matière de police, les pouvoirs dévolus au préfet sur les routes à grande circulation ne font pas obstacle à la mise en application immédiate des mesures de police que le maire juge nécessaire de prendre dans le cas d'urgence résultant notamment de sinistres ou périls imminents.

Les dispositions du Code de la route ne font pas obstacle au droit conféré aux maires de prescrire, dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige. Pour ce qui les concerne, les maires peuvent également fonder leurs décisions sur l'intérêt de l'ordre public.

• **Jours « hors chantier »**

La circulaire n° 96-14 du 6 février 1996 relative à l'exploitation sous chantier sur le réseau routier national fixait un calendrier des jours « hors chantier ».

L'objectif de ces jours « hors chantier » est d'offrir la capacité maximale du réseau routier lors des périodes de grands trafics afin d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire les encombrements.

Dans le département du Cher, les dispositions de cette circulaire sont appliquées sur les routes départementales de catégorie 1 (en général ce sont des ex-routes nationales transférées), ainsi que sur celles classées routes à grande circulation.

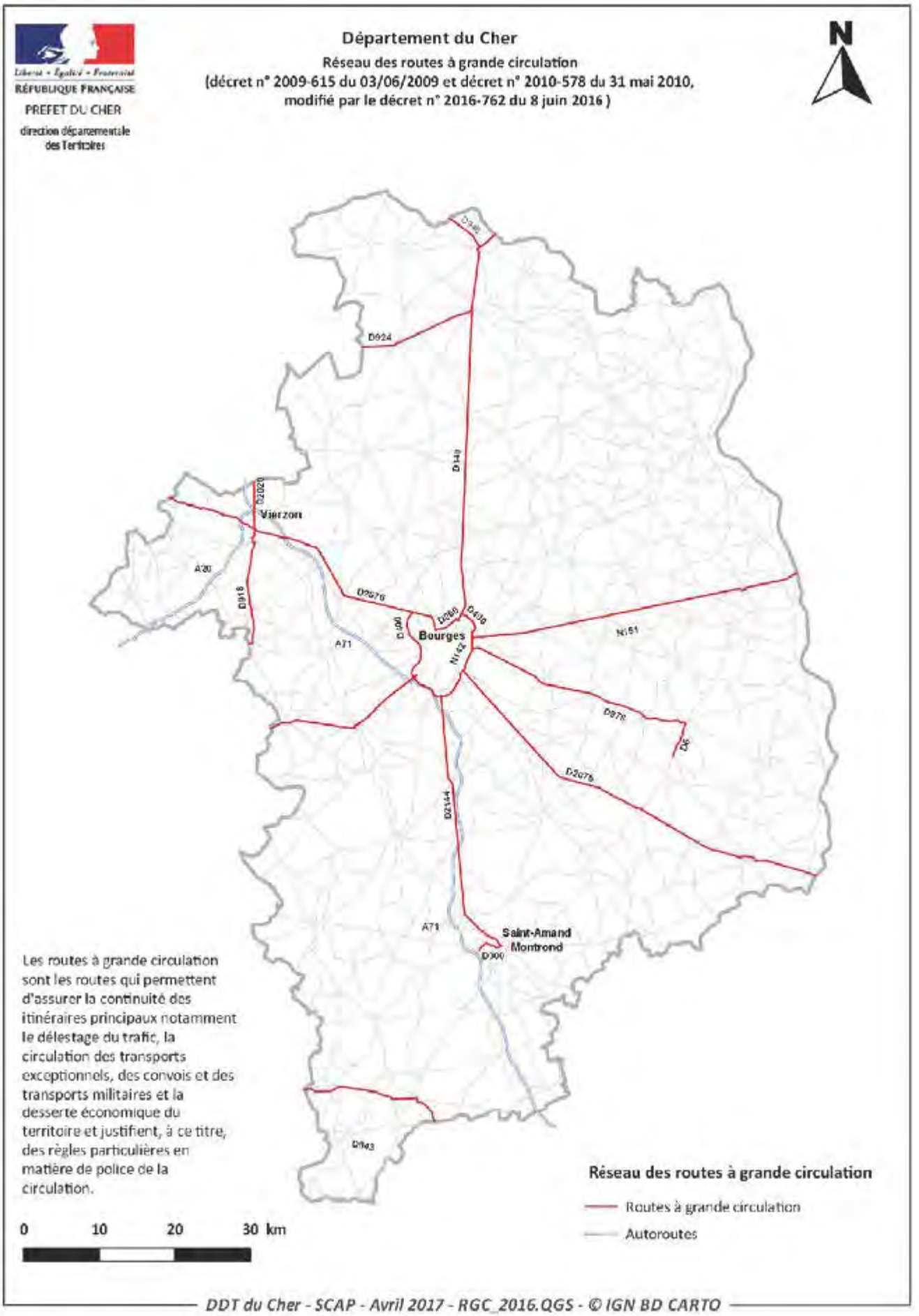
**Pièces jointes**

Carte des RD du Cher classées RGC
Carte de la rocade Nord-Est de Bourges du 12 mai 2015

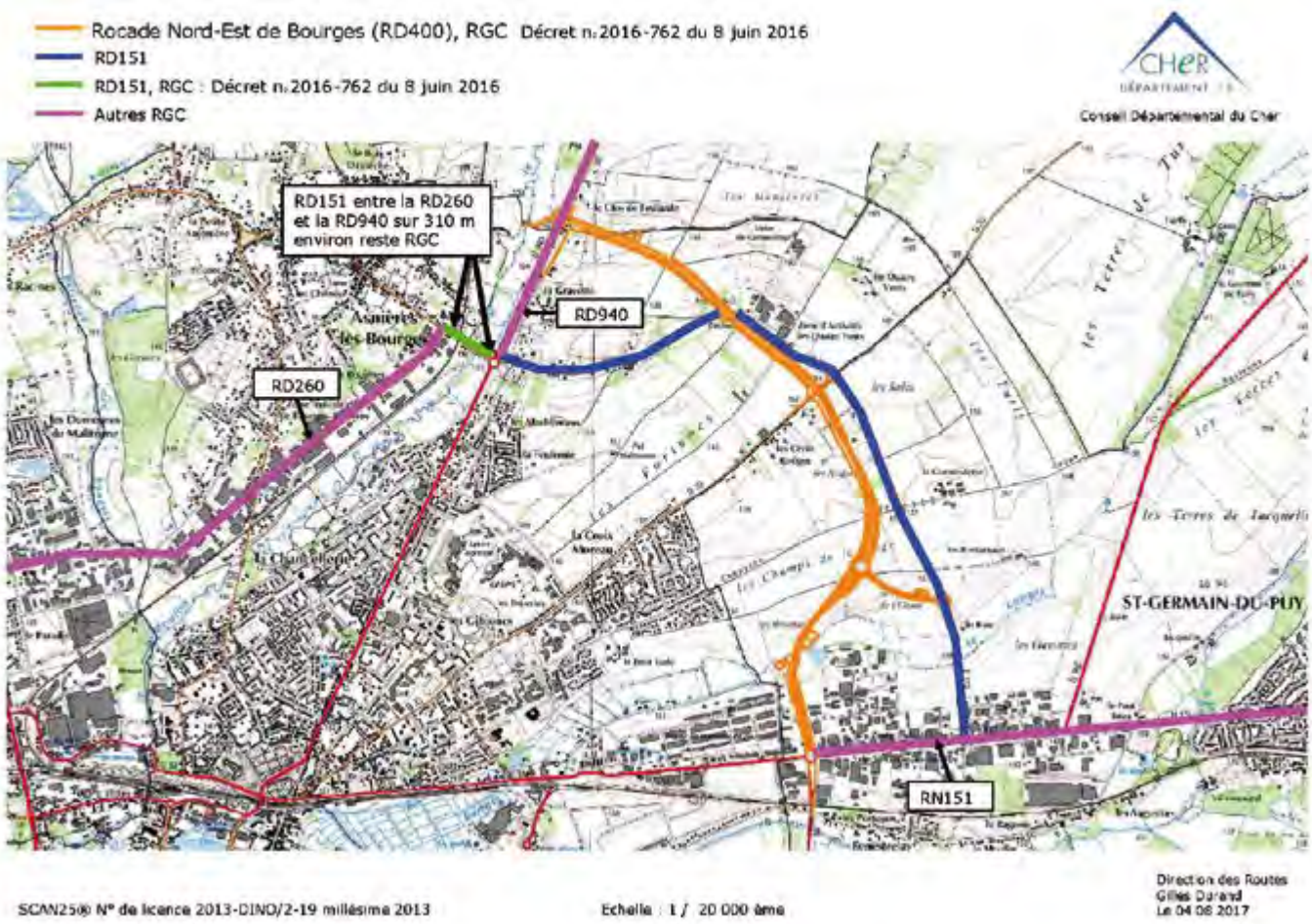
**Références**

- le Code de la route, notamment son article L110-3
- le code de la voirie routière, notamment ses articles L152-1 et R152-1
- le Code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L2213-1 et R2213-1
- le décret n° 2005-1499 du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national
- le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation (Journal Officiel du 5 juin 2009)
- le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation (JO 2.06.10)
- le décret n° 2016-762 du 8 juin 2016 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation (JO 10 06 16)
- la circulaire n° 96-14 du 6 février 1996 relative à l'exploitation sous chantier sur le réseau routier national

*Fiche 2-3*



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DU CHER
direction départementale des Territoires
Département du Cher
Réseau des routes à grande circulation
(décret n° 2009-615 du 03/06/2009 et décret n° 2010-578 du 31 mai 2010, modifié par le décret n° 2016-762 du 8 juin 2016 )
N
D924
D2020
Vierzon
A20
D918
D2076
D400
Bourges
A71
N151
D978
D2076
D2144
A71
Saint-Amand Montrond
D300
D943
Les routes à grande circulation sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation.
0 10 20 30 km
Réseau des routes à grande circulation
Routes à grande circulation
Autoroutes
DDT du Cher - SCAP - Avril 2017 - RGC_2016.QGS - © IGN BD CARTO


Rocade Nord-Est de Bourges (RD400), RGC Décret n.2016-762 du 8 juin 2016
RD151
RD151, RGC : Décret n.2016-762 du 8 juin 2016
Autres RGC
Conseil Départemental du Cher
RD151 entre la RD260 et la RD940 sur 310 m environ reste RGC
RD940
RD260
RN151
ST-GERMAIN-DU-PUY
SCAN25® N° de licence 2013-DINO/2-19 millésime 2013
Echelle : 1 / 20 000 ème
Direction des Routes
Gilles Durand
Le 04 08 2017

# CONNAISSANCE DU TRAFIC

## Définition

Le trafic routier est le nombre de véhicules comptabilisés en moyenne par jour sur une année pour chaque section de voie.

Ce nombre de véhicules peut comprendre tous les véhicules ou distinguer les différentes catégories de véhicules :

- véhicules légers = véhicules jusqu'à 6 m de longueur (comptages sur boucles) ou jusqu'à 3,9 m de distance entre les deux premiers essieux (comptages sur tuyaux),
- poids lourds = véhicules de plus de 6 m de longueur ou avec plus de 3,9 m de distance entre les deux premiers essieux.

## L'organisation des comptages routiers

Le réseau routier départemental du Cher est réparti en sections de comptage qui sont représentatives du maillage routier.

En général, une section de comptage se situe entre 2 carrefours dont le trafic ne varie pas au-delà de 15 %.

## Sections de comptage

Début 2016, les routes départementales étaient réparties en 745 sections, soit 745 points de comptage.

Chaque année, le nombre de sections de comptage est réexaminé afin que les données de trafic soient les plus représentatives des flux de circulation.
Le directeur des routes approuve chaque année la mise à jour de la répartition et du nombre de sections de comptage.

Il y a trois types de comptages :

- Les comptages permanents

  Les comptages permanents par station automatique (comptages en permanence, liaison directe informatique entre les stations et le bureau de l'opérateur du domaine sécurité routière de la Direction des routes) : 56 stations en place au 1er janvier 2016.

  Sur les routes les plus importantes, correspondant aux routes départementales de catégories 1A et 1B, des stations automatiques avec mise en place de boucles dans la chaussée sont progressivement mises en place.

  Ainsi, parmi ces 56 postes de comptage, 8 vont être progressivement équipés de capteurs électromagnétiques de type « silhouettes ». Ce dispositif permettra d'affiner le trafic en 14 classes différentes (véhicules légers, motos, cars, poids lourds classiques, semi-remorques, bus, etc.), pour mieux appréhender la nature du trafic de type poids lourds.

- Les comptages périodiques

  Ils sont effectués par les centres de gestion de la route (CGR) selon la fréquence de quatre fois une semaine dans l'année ou une fois une semaine dans l'année, selon le trafic annuel.

  Les compteurs mesurent 6 jours sur une semaine et les données des 50 compteurs répartis dans les CGR sont relevées manuellement.

  Progressivement, certains comptages qui étaient effectués une fois une semaine dans l'année seront effectués une fois deux semaines dans l'année, afin de mieux appréhender la part du trafic de poids lourds sur certaines routes départementales.

• Les comptages ponctuels

Ils sont effectués par le service gestion de la route, à la demande, pour la réalisation d'études ou l'analyse de problèmes de sécurité.

**L'exploitation des résultats**

Un logiciel permettant de synthétiser les résultats des différents types de compteur a été mis en place depuis 2009.

**Établissement du tableau récapitulatif et de la carte annuelle des trafics routiers**

Le tableau récapitulatif des trafics annuels de l'année n -1 est finalisé au 1er trimestre de l'année n. La synthèse et les commentaires sont réalisés à la même période.
La carte est ensuite établie et éditée au cours du premier trimestre et diffusée aux élus, services et départements limitrophes.
Le trafic routier est représenté en trafic moyen journalier annuel (TMJA) par le cumul des deux sens de circulation.
La carte précise les données des routes départementales, mais aussi celles des routes nationales et des autoroutes.

Les classes de trafic sont les suivantes (en véhicules/jour) :

• plus de 10 000 ;
• de 5 001 à 10 000 ;
• de 2 501 à 5 000 ;
• de 1 001 à 2 500 ;
• de 501 à 1 000 ;
• moins de 500.

Les différentes données de comptage des sections sont représentées sur la carte annuelle des trafics et le tableau récapitulatif des comptages suivants :

• comptages permanents sur boucle : TMJA tous véhicules et % poids lourds de l'année n-1 ;
• comptages périodiques avec tuyaux : TMJA tous véhicules avec ou sans % poids lourds de l'année n-1 ou trafic TMJA ou de la dernière année connue, si aucun comptage n'a été réalisé l'année précédente ;
• extrait de carte détaillée représentant les trafics sur l'agglomération de Bourges ;
• extrait de carte détaillée représentant les trafics sur les autoroutes.

Cette carte annuelle des trafics est assortie de commentaires, qui font notamment apparaître les données suivantes :

• évolution des trafics tous véhicules sur les principales routes départementales sur les cinq dernières années (comprenant variation n-1/n-2 et variation n-1 /n-5) ;
• évolution des trafics poids lourds sur les principales routes départementales sur les cinq dernières années (comprenant variation n-1/n-2 et variation n-1 /n-5).

La dernière année de comptage figure sur le Système d'Information Géographique (SIG) et est tenue à disposition des différents services du Conseil départemental.

## L'organisation des mesures de vitesse

La nécessité de mesures de vitesses découle de demandes externes ou internes à la Direction des routes :

• dans le cadre des projets à l'initiative du Département (opération Loire à vélo, analyse de zones accidentogènes, aménagements divers, expérimentation d'aménagements de sécurité par exemple de type écluses ou chicanes, etc.) ;
• à la demande d'élus qui interpellent le président du Conseil départemental pour des problèmes d'insécurité liée à la vitesse des usagers de la route.

Les demandes de mesures de vitesse sont validées par la Direction des routes en fonction des priorités retenues.

Les mesures de vitesse sont, quant à elles, réalisées par les quatre CGR qui sont dotés depuis début 2009 de radars. Elles s'effectuent sur cinq ou six jours complets, en incluant un week-end.

En revanche, elles ne sont pas réalisées en période de phénomène hivernal (neige, verglas) car les usagers adoptent des vitesses plus modérées liées aux conditions climatiques, faussant ainsi les données.

Parmi ces radars mesurant les vitesses, 10 sont des radars permettant des mesures des deux sens de circulation.

Les centres de gestion de la route de la Direction des routes sont chargés de mettre au point les plannings de mesures de vitesses. Le domaine sécurité routière réalise les analyses des résultats qui sont transmises :

- soit aux services du Conseil départemental en charge des projets concernés ;
- soit aux CGR qui exposeront les résultats aux communes à l'origine de la demande.

## Radar pédagogique

Un « radar pédagogique » affiche la vitesse des usagers au passage d'un capteur. Il s'agit d'un outil de sensibilisation à la sécurité routière.

Il peut être mis en place comme dispositif d'alerte lorsque des travaux importants sont réalisés sous circulation.

## Mise à jour des données de trafics

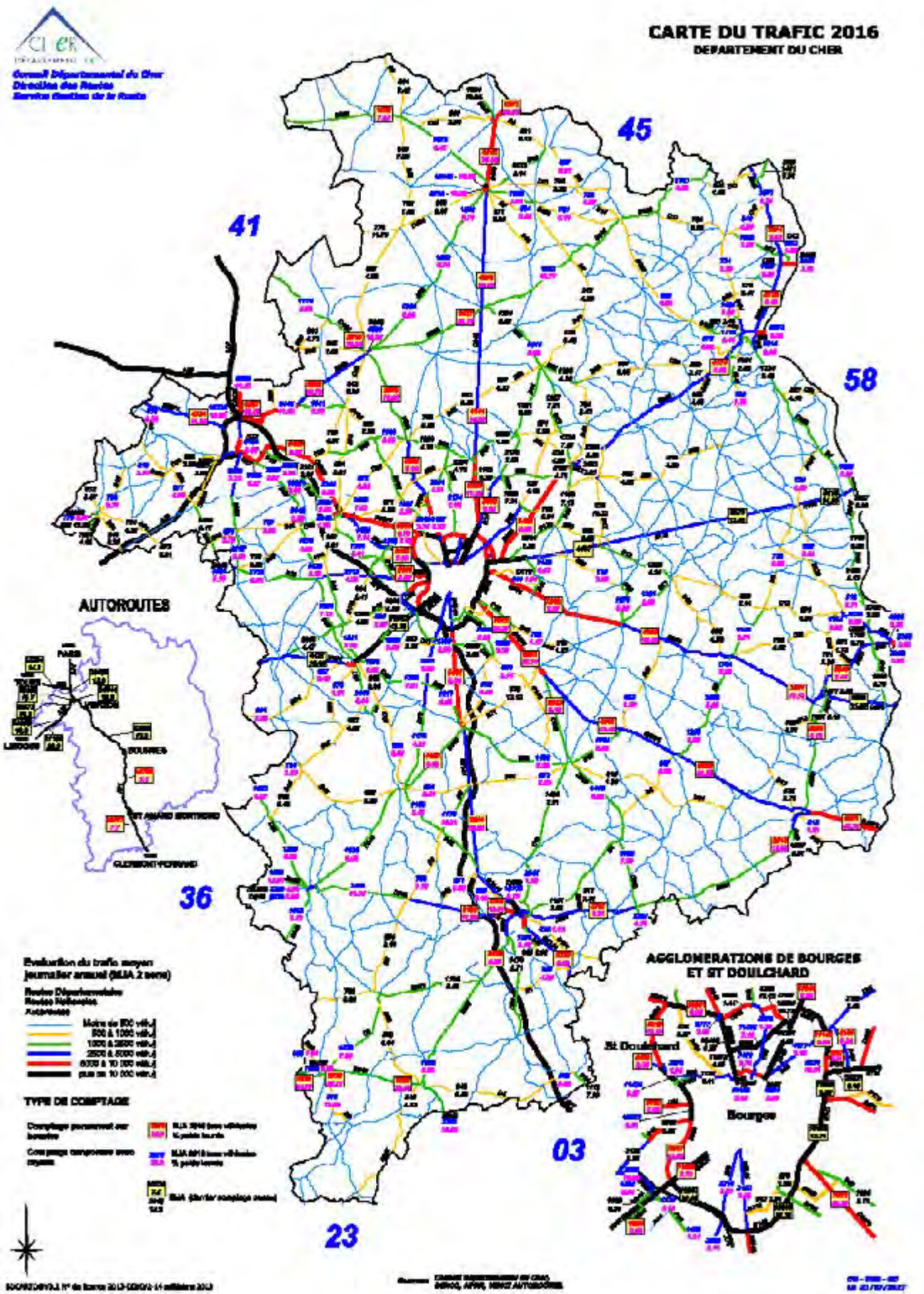
Dans le Système d'Information Géographique (SIG) sont recensées les données de trafic, ainsi que les classes de trafic utiles pour le dimensionnement des chaussées.

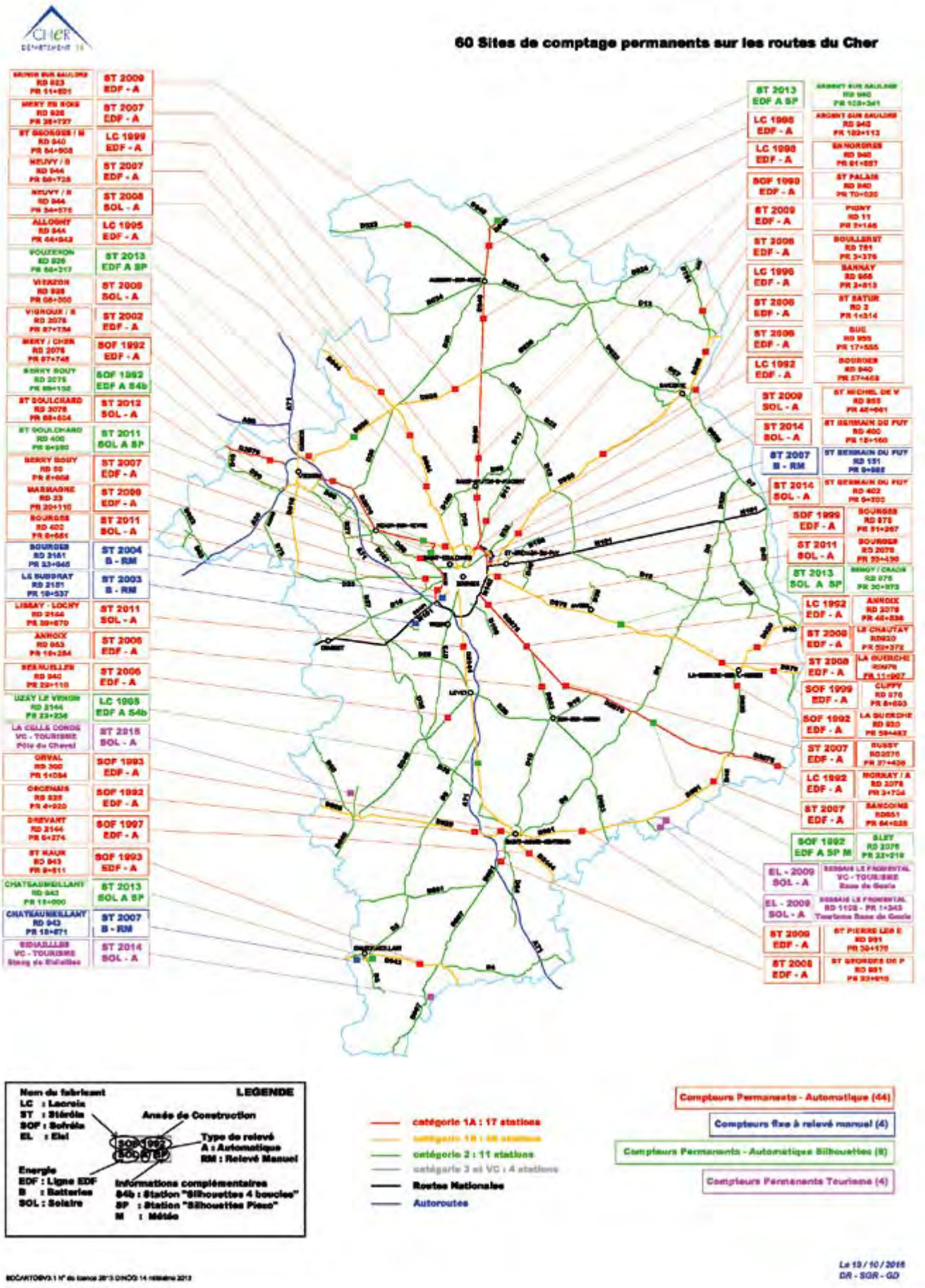
Ces données sont mises à jour chaque année.

## Pièces jointes

- Carte des trafics 2016
- Carte des compteurs permanents sur routes départementales

*Fiche 2-4*


CARTE DU TRAFIC 2016
DEPARTEMENT DU CHER
Conseil Départemental du Cher
Direction des Routes
Service Gestion de la Route
45
41
58
AUTOROUTES
PARIS
BOURGES
ST AMAND MONTROND
CLERMONT-FERRAND
36
03
23
AGGLOMERATIONS DE BOURGES
ET ST DOULCHARD
St Doulchard
Bourges
Evolution du trafic moyen
journalier annuel (MJA 2 sens)
Routes Départementales
Routes Nationales
Autoroutes
TYPE DE COMPTAGE


60 Sites de comptage permanents sur les routes du Cher
LEGENDE
Nom du fabricant
LC : Lacroix
ST : Sterela
SOF : Sofrela
EL : Elsi
Année de Construction
Type de relevé
A : Automatique
RM : Relevé Manuel
Energie
EDF : Ligne EDF
B : Batteries
SOL : Solaire
Informations complémentaires
84b : Station "Silhouettes 4 boucles"
SP : Station "Silhouettes Piezo"
M : Météo
catégorie 1A : 17 stations
catégorie 1B : 26 stations
catégorie 2 : 11 stations
catégorie 3 et VC : 4 stations
Routes Nationales
Autoroutes
Compteurs Permanents - Automatique (44)
Compteurs fixe à relevé manuel (4)
Compteurs Permanents - Automatique Silhouettes (8)
Compteurs Permanents Touristes (4)
Le 19 / 10 / 2016
DR - SGR - GD

# OUVRAGES D'ART

## Objectifs

La connaissance du patrimoine des ouvrages d'art constitue une priorité de gestionnaire pour le Conseil départemental.

Cette tâche revêt plusieurs aspects :

- la connaissance de tous les types d'ouvrages d'art, l'inventaire quantitatif exhaustif ;
- la description qualitative des données de chaque ouvrage, la mise à jour régulière des données.

## Exposé

**Qu'est-ce qu'un ouvrage d'art ?**

Un ouvrage d'art est un élément artificiel qui permet le franchissement d'une brèche (cours d'eau, voies ferrées ou routes, etc.) pour assurer la continuité d'un réseau routier.
Sont également associés aux ouvrages d'art les tunnels, les murs de soutènement et les digues.

Dans le département du Cher, sont considérés comme ouvrages d'art :

- les ponts de plus de 1 m d'ouverture ;
- tous les ponts en maçonnerie, béton armé ou précontraint, métalliques ou mixtes, les murs et ouvrages de soutènement ;
- les remblais routiers faisant office de barrage.

Les ponts d'ouverture inférieure à 1 m sont considérés comme aqueducs.

**Types d'ouvrages**

Outre les ouvrages de soutènement, les digues et les portiques, on distingue principalement six types d'ouvrages :

- ponts voûtes en maçonnerie, ponts cadre béton ;
- ponts dalle en béton armé ou précontraint, ponts à poutre en béton armé ou précontraint ;
- ponts métalliques ;
- buses circulaires ou ovales (métalliques ou béton) de diamètre supérieur ou égal à 1 m.

**Responsabilité juridique et financière – conventions**

Selon le domaine franchi, le Département assure ou non l'entretien et la responsabilité juridique des ponts supportant une route départementale.

### *1. Ouvrages franchissant des cours d'eau ou des canaux*

a) Cas général

La jurisprudence du Conseil d'État a établi que « les ponts ne constituent pas des éléments accessoires des cours d'eau et des canaux qu'ils traversent, mais sont au nombre des éléments constitutifs des voies dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage » (ex : CE, 13 juin 1964, Chervet).

Sauf convention spécifique, le pont, assurant la continuité d'une route, relève donc de la responsabilité du maître d'ouvrage de la route.

Outre les cours d'eau, le Département du Cher est concerné par trois canaux dont le gestionnaire est différent :

- le canal latéral de la Loire, géré par VNF (Voies Navigables de France) ;
- le canal de Berry, géré par le syndicat du canal de Berry ;
- le canal de la Sauldre, géré par le syndicat de l'étang du Puits et du canal de la Sauldre.

b) Cas des ponts limitrophes à d'autres départements

Une convention signée en 1989 pour la Nièvre, 2005 pour l'Allier, 1994 pour l'Indre détermine quel Département prend en charge techniquement l'entretien courant et la direction des travaux de grosses réparations, ainsi que la répartition financière entre les deux départements lors de ces travaux.
Onze ouvrages sont concernés :

- Département de l'Allier : le pont de Grand Fond ;
- Département de la Nièvre : les ponts de Neuvy-sur-Loire, Cosne-sur-Loire, Saint-Thibault, Pouilly-sur-Loire, Fourchambault, le Guétin ;
- Département de l'Indre : les ponts de Migny, Vicq-Exemplet, Reuilly, Prunier.

N.B. : pour le pont de La Perche (Urçay), limitrophe avec l'Allier et celui de Mornay-sur-Allier, limitrophe avec la Nièvre, il n'existe pas de convention de gestion.

## *2. Ouvrages franchissant une voie ferrée*

Réseau Ferré de France (RFF) considère que la jurisprudence du Conseil d'État sur la voie portée est applicable.

Par ailleurs, il existe deux conventions concernant le passage supérieur de Vierzon (RD 32) datant de 1974 et le passage supérieur de Nérondes (RD 976) datant de 1955.

## *3. Ouvrages franchissant une route nationale ou communale*

Le principe de la jurisprudence du Conseil d'État pour les cours d'eau s'applique : le Conseil départemental est donc propriétaire et maître de l'ouvrage.

Une convention passée avec la Ville de Vierzon précise les ponts surveillés et entretenus par le Conseil départemental.

## *4. Ouvrages franchissant une autoroute*

Des conventions existent avec APRR, qui définissent les modalités de participation budgétaire et de suivi en cas d'études et de travaux. Une convention avec COFIROUTE est en cours de discussion.

## Le patrimoine Ouvrages d'Art du Département du Cher

Au 1er septembre 2017, 1124 ouvrages sont recensés dans la base de données « ouvrages d'art ».

* Ponts et buses : 1084

- Les ponts voûtes et dalots en maçonnerie
- Les ponts maçonnerie à poutrelles métalliques

} 80 %

- Les cadres et les portiques béton armé
- Les ponts dalle béton armé ou béton précontraint
- Les ponts à poutres béton armé ou béton précontraint

} 15 %

- Les buses métalliques ou béton armé

} 4 %

- Les ponts mixtes (poutres métalliques et tablier béton)
- Les ponts à treillis métallique

} 1 %

* Murs de soutènement : 34 murs sont recensés actuellement, dont la propriété reste à déterminer

* Portiques : 6.

130 autres murs de soutènement et 28 remblais routiers faisant office de barrages ont été recensés par les centres de gestion de la route, mais restent encore à intégrer dans la base de données.

# SYSTÈME D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE

## Définition

SIG : Système d'Information Géographique.
Le SIG du Conseil départemental du Cher a été développé par la société Géomap avec une base de données stockée dans Oracle et une plate-forme de cartographie Autodesk – Mapguide.
Il comprend plusieurs applications spécifiques servant à différents services du Conseil départemental, dont une propre au domaine des routes.
L'acquisition du SIG Géomap a eu lieu en 1999 et il a été mis en service en 2000, après transfert des données routières de la base « Visage » par le prestataire.

## Objectifs

Mettre à disposition des agents de la Direction des routes un ensemble de données de la base par l'outil SIG.
Mettre à disposition pour les centres de gestion de la route (CGR) certaines rubriques ciblées avec des droits d'accès pour modification (travaux, fauchage, signalisation temporaire, etc.).

## Exposé

Le SIG permet aux agents de réaliser facilement des requêtes spécifiques et ciblées sur les différentes données disponibles et de les cartographier de manière thématique.

### *1. Contenu*

Le Système d'Information Géographique relatif à la gestion du réseau routier départemental comporte plusieurs couches de données dont le contenu est évolutif et fait régulièrement l'objet de compléments :

a) Connaissances techniques, avec les caractéristiques de chaussées :

- localisation,
- largeur,
- historique des travaux de chaussée,
- ouvrage d'art,
- caractéristiques de structures : type de structure, renforcement, épaulements et élargissements, mesures de déflexion, auscultation, présence d'amiante,
- caractéristiques de surface : mesures d'uni, mesures d'adhérence.

b) Administratives avec les autorisations liées à la gestion et à l'exploitation du domaine public :

- communes, cantons, pays, EPCI,
- limites d'agglomérations,
- lieux-dits.

c) Patrimoine :

- classement du réseau,
- ouvrages d'art,
- ouvrages hydrauliques.

d) Gestion du domaine public :

- permissions de voiries,
- conventions,
- plans d'alignement,
- arrêtés de circulation permanents.

e) Accidentologie :

La base de données d'accidents est établie par la DDT pour le Ministère de l'intérieur. Elle est constituée d'un fichier appelé fichier BAAC (Bulletins Analyse Accidents Corporels) qui comprend toutes les informations communiquées par les forces de l'ordre qui sont nécessaires pour procéder à l'analyse détaillée d'un accident.

Une convention, passée avec la DDT, permet aux services du Conseil départemental de consulter gratuitement, télécharger et utiliser ce fichier accidents officiel avec des données complètes et régulièrement mises à jour sur un portail Intranet dont l'accès est limité à quelques agents du service gestion de la route.

Les accidents sont répertoriés par année.

f) Équipements de la route :

- signalisation horizontale (axes et rives),
- signalisation verticale : panneaux d'entrée et sortie d'agglomération, panneaux de police et directionnelle (en cours d'intégration),
- gestion des panneaux de signalisation temporaire,
- glissières de sécurité,
- écrans motards sous glissières.

g) Exploitation de la route :

- trafics annuels sur plusieurs années,
- arrêtés de circulation permanents et temporaires,
- limitations de vitesses, tonnages et gabarits,
- gabarits d'ouvrages d'art,
- circuits de viabilité hivernale par centre de gestion de la route (CGR) et niveau de service
- passages à niveau SNCF,
- itinéraires de déviation lors d'incidents ou d'accidents,
- routes classées routes à grande circulation.

h) Travaux :

- chantiers experts,
- programmation,
- chantiers du centre fonctionnel de la route (CFR),
- entretien des dépendances vertes et des chaussées.

Par ailleurs, un lien est en train d'être créé entre le SIG et la base de données des ouvrages d'art OASIS, qui permettra de consulter les données d'OASIS à partir du SIG.

i) Entretien routier :

- plans de fauchage et état d'avancement de chaque coupe,
- accotements,
- arbres d'alignement,
- plantes invasives,
- patrimoine botanique remarquable.

j) Chaussées :

- investigations (carottages structurels avec recherche d'amiante et hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)),
- mesures de déflexion,
- mesure d'uni longitudinal.

## *2. Mise à jour du SIG - Routes*

À ce jour, les informations proviennent de divers services de la Direction des routes, d'autres services du Conseil départemental ou d'autres administrations de l'État.

Ces informations sont intégrées à la demande ou après autorisation du directeur des routes.

**Références**

- Guide d'utilisation à disposition sur l'Intranet

# CAS PARTICULIERS DE PATRIMOINE

## Objectifs

Le domaine routier départemental se superpose parfois à des domaines appartenant à d'autres organismes. Cela implique de déterminer les limites de domanialité, de préciser les modalités de gestion, d'exploitation et d'entretien.

Cette situation se retrouve dans les cas suivants :

- routes implantées sur d'anciens chemins de halage du canal latéral à La Loire ou traversant ce canal ;
- routes traversant le canal de Berry ;
- routes utilisant les levées de Loire ;
- routes traversant le polygone de tir de Bourges ;
- passages à niveau de Réseau Ferré de France (RFF).

## *1. Canal latéral à La Loire – superposition d'affectation du domaine fluvial et du domaine routier*

Plusieurs sections de routes départementales longeant le canal latéral à la Loire sont implantées sur des dépendances de ce canal, en l'occurrence des anciens chemins de halage.

Pour le département du Cher, cela représente environ 13 km de longueur, répartis sur 4 routes et plusieurs communes.

Deux conventions de superposition d'affectation ont été conclues entre le Conseil départemental et Voies navigables de France (VNF), elles ont été notifiées le 11 septembre 2014 :

- convention RD 7, RD 920 et RD 9 sur le territoire des communes de Herry, Ménétréol-sous-Sancerre, Sancerre et Saint-Satur (annexe I) ;
- convention RD 45 sur le territoire des communes d'Apremont-sur-Allier, Cuffy, Beffes, Saint-Léger-le-Petit, Argenvières et La Chapelle-Montlinard (annexe II).

Ces conventions permettent :

- de préciser la localisation dans ces portions de routes départementales (RD) ;
- de clarifier les obligations de chacune des parties en matière d'entretien et d'exploitation des ouvrages.

Les ponts surplombant des cours d'eau appartiennent au gestionnaire de la voirie portée. Le Conseil départemental, gestionnaire des RD, doit donc assurer la charge de l'entretien de ces ponts.

## *2. Traversées du canal de Berry*

36 ponts permettent aux routes départementales de franchir le canal de Berry, dans les secteurs où il est encore en eau.

Tous ces ponts appartiennent au Département qui en assure donc la gestion et l'entretien.

## *3. Levées de Loire – superposition d'affectation du domaine fluvial et du domaine routier*

Plusieurs sections de routes départementales longeant la Loire ou l'Allier sont implantées sur des levées de protection de ce fleuve et de cette rivière.

Pour le département du Cher, cela représente quelques kilomètres de long, répartis sur plusieurs communes.

Des conventions sont en préparation avec la Direction Départementale des Territoires de la Nièvre.

## *4. Polygone militaire*

Le polygone de tir de Bourges, géré par la DGA techniques terrestres (ex ETBS), est une zone militaire s'étendant de Bourges à Ourouër-les-Bourdelins, réservée aux essais d'artillerie. De par sa fonction, cette zone est régulièrement interdite à la circulation, ce qui implique des conditions de gestion, d'exploitation et d'entretien particulières.

### 4.1. *Routes départementales du Cher traversant ou longeant le polygone*

RD 46 de Soye-en-Septaine à Savigny-en-Septaine et commune d'Osmoy ;

RD 46$^{E}$ de Saint-Just à la RD 15 ;

RD 15 communes de Bourges, Soye-en-Septaine, Crosses, Jussy-Champagne ;

RD 215 de la RD 46$^{E}$ à Crosses ;

RD 71 de Crosses à Avord ;

RD 36 de Jussy-Champagne à Avord ;

RD 10 de Raymond à la RD 976 ;

RD 10$^{E}$ de la RD 10 à Bengy-sur-Craon (en partie) RD 102 de Cornusse à Bengy-sur-Craon (en partie) ;

RD 6 communes d'Ourouër-les-Bourdelins et Flavigny.

Les tirs sont planifiés sur six mois à un an, mais l'information n'est fiable que le jour du tir. Les horaires de fermeture du polygone sont 8h15-12h et 13h30-18h.

Les tirs de nuit ont lieu de 19h à 24h.

### 4.2. *Information du public et du Conseil départemental concernant la fermeture des routes*

- Par articles de presse, dans les 48 heures précédant le tir ;
- Par le site www.inforoute18.fr ou sur le site mobile m.inforoute18.fr dans laquelle la DGA a accès à une fenêtre qui lui est propre ;
- Par répondeur automatique : n° 0248274440.

### 4.3. *Gestion, exploitation et entretien dans le polygone*

Gestion : toutes les permissions de voirie et les autorisations de travaux sur les routes départementales traversant le polygone stipulent que le bénéficiaire doit impérativement prévenir la DGA avant toute intervention. Elles sont transmises à la DGA pour information par le Département.

Exploitation :

- déviation liée à un accident : ce type de déviation ne doit pas emprunter les routes départementales du polygone ;
- déviation liée à des travaux : ce type de déviation ne doit pas emprunter les routes départementales du polygone, sauf impossibilité technique. Dans ce dernier cas, la DGA doit impérativement donner un accord écrit ;
- viabilité hivernale : les routes départementales du polygone sont traitées lorsqu'elles sont ouvertes à la circulation ;
- transports exceptionnels : les routes traversant le polygone ne sont pas classées à grande circulation : elles ne sont donc pas concernées par les transports exceptionnels, sauf demande particulière de la DGA concernant le polygone.

Entretien : la programmation des travaux se fera impérativement en liaison avec la DGA.

Des réunions de travail entre la DGA et le Département n'ont pas encore permis d'aboutir sur un projet de convention.

## 5. *Base aérienne d'Avord*

La base aérienne d'Avord est traversée et longée par les RD 36 et 66. Même si la circulation ne fait pas l'objet d'interdiction de circulation comme le polygone, elle est soumise à des prescriptions particulières (interdiction de s'arrêter et de photographier) qui impliquent des conditions de gestion, d'exploitation et d'entretien particulières.

Gestion : toutes les permissions de voirie et autorisations de travaux sur les routes départementales traversant la base aérienne stipulent que le bénéficiaire doit impérativement prévenir le commandant de la base aérienne au moins 15 jours avant toute intervention.

Elles sont transmises au commandant de la base aérienne pour information par le Département.

Exploitation :

- déviation liée à un accident : pas de consigne particulière ;
- déviation liée à des travaux : pas de consigne particulière ;
- viabilité hivernale : conforme au dossier d'organisation de la viabilité hivernale ;
- transports exceptionnels : les routes traversant la base ne sont pas classées à grande circulation : elles ne sont donc pas concernées par les transports exceptionnels, sauf demande particulière du commandant de la base aérienne.

Entretien : le commandant de la base aérienne doit être prévenu des interventions pour tous les chantiers d'entretien au moins 15 jours avant leur démarrage.

## *6. Passages à niveau*

Gestion : toutes les permissions de voirie et autorisations de travaux sur les routes départementales traversant les passages à niveau stipulent que le bénéficiaire doit impérativement prévenir Réseau Ferré de France (RFF) au moins trois mois avant toute intervention.

Elles sont transmises à RFF pour information par le Département.

Exploitation :

- déviation liée à un accident : pas de consigne particulière ;
- déviation liée à des travaux : pas de consigne particulière ;
- viabilité hivernale : conforme au dossier d'organisation de la viabilité hivernale,
- transports exceptionnels : pas de consignes particulières.

Entretien : les opérations d'entretien doivent être programmées en liaison avec RFF.

Travaux neufs : les aménagements de passages à niveau doivent faire l'objet de conventions avec RFF, fixant notamment la répartition financière des travaux.

Un diagnostic des passages à niveau préoccupants a été réalisé et des travaux entrepris pour améliorer la sécurité.

**Références**

- Loi du 13 juillet 1927 article 25 (Instauration des champs de tirs)
- Code de la défense : article 2161-1
- Code de l'urbanisme article 126-3 (servitudes liées à un champ de tir)
- Code du domaine fluvial et de la navigation intérieure
- Circulaire du 30 mars 1992 relative à la consistance du domaine public fluvial confié à VNF
- PPRI de la base d'Avord
- Arrêté ministériel du 18 mars 1991 concernant la traversée des passages à niveau par les routes
- Décret n° 97-445 du 5 mai 1997 concernant la constitution du patrimoine de Réseau Ferré de France
- Convention VNF RD 7, RD 920 et RD 9 sur le territoire des communes de Herry, Ménétréol-sous-Sancerre, Sancerre et Saint-Satur
- Convention VNF RD 45, sur le territoire des communes d'Apremont-sur-Allier, Cuffy, Beffes, Saint-Léger-le-Petit, Argenvières et La Chapelle-Montlinard

**Source documentaire**

- Guide pratique de la gestion du domaine public

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
Direction Territoriale Centre-Bourgogne
Direction Opérationnelle Ouest

**Convention de mise en superposition d'affectations au profit du Département du CHER (R.D. 7, 926 et 9) à la gestion exercée par l'établissement public administratif VOIES NAVIGABLES DE FRANCE sur le Domaine Public Fluvial.**

VOIE NAVIGABLE : Canal Latéral à la Loire
CONVENTION

Entre:

- d'une part, VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, représenté localement par Monsieur le Directeur Territorial Centre-Bourgogne

Et

- D'autre part, le département du Cher, représenté par Monsieur Jean-Paul SAULNIER Président du Conseil Général du Cher, agissant en vertu de la délibération de la commission permanente (dont une ampliation est annexée à chaque original de la présente convention) en date du 12 mai 2014 désigné sous le terme de bénéficiaire de la présente convention.

- Sur avis de Mme la Directrice départementale des finances publiques du Cher – service du Domaine, en date du 23 septembre 2011

- Sur contreseing, de l'État, représenté localement par Monsieur le Préfet du Cher.

- Vu le code général de la propriété des personnes publiques,
- Vu le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure,
- Vu le code général des collectivités territoriales,
- Vu le code de l'urbanisme,
- Vu la circulaire n°11 du 10 février 1958 du Ministère des Travaux Publics,
- Vu la circulaire du 30 octobre 1958,
- Vu la circulaire n°33 DG du 16 juillet 1959 du Ministère des Finances
- Vu les circulaires n°72-90 du 14 juin 1972 et 80-28 du 22 février 1980 sur la superposition de gestion concernant l'utilisation des chemins de halage,
- Vu la circulaire du 30 mars 1992, relative à la consistance du domaine public fluvial confié à VNF,
- Vu le décret du 6 février 1932, modifié, portant règlement général de police des voies intérieures,
- Vu la loi de finances pour 1991 n°90-1168 du 29 décembre 1990;
- Vu le décret n° 91-796 du 20 août 1991 relatif au domaine confié à Voies Navigables de France par l'article 124 de la loi de finances pour 1991,
- Vu le décret n°91-797 du 20 août 1991 relatif aux recettes instituées au profit de Voies Navigables de France par l'article 124 de la loi de finances pour 1991,
- Vu l'arrêté du 20 décembre 1974 portant règlement particulier de police,
- Vu la loi n°2012-77 du 24 janvier 2012 relative à VNF,
- Vu le décret n°2013-253 du 25 mars 2013 relative aux dispositions de la quatrième partie réglementaire du code des transports,
- Vu la délégation de signature du représentant local de VNF du 31 décembre 2012
- Vu la demande des services du Département du Cher en date du 1er octobre 2010

2

Il a été convenu ce qui suit :

**Article 1er :**

Par la présente convention, L'État autorise la mise en superposition d'affectations de 4135 mètres linéaires de routes départementales pour une superficie estimée à 50800 m² situées le long du Canal Latéral à la Loire en rive gauche, détaillées comme suit :
910 ml pour la RD 7 ;
983 ml pour la RD 920 ;
2242 ml pour la RD 9.

La partie liée à l'infrastructure des routes départementales n° 7, 920 et 9, de largeur variable, situées le long du canal latéral à la Loire, du P.K. 140,860 à 141,770 sur la commune d'HERRY pour la RD 7 ; entre les PK 156,131 à 157,114 sur la commune de MENETREOL-sous-SANCERRE pour la RD 920 ; et du PK 157,114 au PK 159,356 sur les communes de MENETREOL-sous-SANCERRE, SANCERRE et SAINT-SATUR pour la RD 9, objets de la présente superposition d'affectations, et détaillées ci-après, est délimitée et teintée en rouge sur le plan annexé à la présente convention.

Limites de la superposition (de gauche à droite dans le sens amont vers l'aval) :

1) ***RD 7 en rive gauche du canal latéral à la Loire***:

Commune d'HERRY :
- Du P.K. 140,860 au P.K. 141,770 *(910 ml)* : l'emprise de la superposition est comprise entre la limite du domaine public fluvial dans l'axe du fossé et la face arrière de la glissière de sécurité en béton (profil n°1 du document annexé) ;

2) ***RD 920 en rive gauche du canal latéral à la Loire*** :

Commune de MENETREOL-SOUS-SANCERRE :
- Du P.K. 156,131 au P.K. 156,716 *(585 ml)* : l'emprise de la superposition est comprise entre la limite du domaine public fluvial à gauche du fossé et le point haut de l'accotement côté canal (profil n° 2 du document annexé) ;
- Du P.K. 156,716 au PK 157,114 *(398 ml)* : l'emprise de la superposition est comprise entre le fil d'eau du caniveau et le point haut de l'accotement côté canal (profil n° 3 du document annexé) ;

*3) RD 9 en rive gauche du canal latéral à la Loire :*

Communes de MENETREOL-sous-SANCERRE et SANCERRE :
- Du P.K. 157,114 au P.K. 158,523 *(1 409 ml)* : l'emprise de la superposition est comprise entre la gauche du fossé et le point haut de l'accotement côté canal (profil n° 4 du document annexé) ;

Commune de St SATUR :
- Du PK 158,523 au PK 159,084 *(561 ml)* : l'emprise de la superposition est comprise entre la limite du DPF et le point haut de l'accotement côté canal (profil n° 5 annexé) ;
- Du PK 159,084 au PK 159,356 (*272 ml*) : l'emprise de la superposition est comprise entre la limite du DPF côté maisons et la limite de l'occupation temporaire des silos par VALNORD au ras de la bascule (profil n°6 annexé).

Le bénéficiaire devra s'assurer, lors de la signature de la convention et durant toute sa durée, de la parfaite adéquation de l'état de la voirie avec l'objet de la présente convention, notamment vis à vis de la sécurité des usagers.

Article 2 :

L'ÉTAT et Voies Navigables de France, conservent le droit d'apporter au domaine public toutes les modifications nécessaires, sans que le bénéficiaire puisse s'y opposer, ni obtenir aucune indemnité pour les dommages qui en découleraient.

L'ÉTAT et Voies Navigables de France, s'engagent, dans la mesure du possible, à informer le bénéficiaire de la présente convention 2 mois avant le début de travaux importants planifiés. Dans le cas de travaux lourds de 1ère nécessité, brèches ou ruptures de berges par exemple, ils seront réalisés dans l'urgence, sans aucun préavis.

Article 3 :

L'ÉTAT et Voies Navigables de France conservent également le droit, si les besoins de la navigation ou de l'exploitation du domaine public fluvial viennent à l'exiger, de requérir, à l'issue d'un préavis de 2 mois,la suppression de la gestion du terrain en cause, sans que le bénéficiaire puisse s'y opposer, ni obtenir aucune indemnité.

4

**Article 4 :**

Le bénéficiaire ne pourra pas modifier ou supprimer les ouvrages établis sur le domaine public fluvial sans en avoir au préalable, obtenu l'autorisation de VNF.

**Article 5 :**

La partie de la voirie, objet de la superposition d'affectations, continue à faire partie du domaine public fluvial confié à Voies Navigables de France. Dans le cas où ce terrain viendrait à ne plus relever de la voirie du bénéficiaire, sa gestion reviendrait immédiatement, et sans indemnité, à Voies Navigables de France.

VNF conserve le droit de délivrer les autorisations domaniales et percevoir les redevances en découlant pendant toute la durée de la présente superposition d'affectations. Néanmoins, les permissions de voirie et arrêtés d'alignements pourront être délivrées par le Département du Cher, après avis de VNF (subdivision de Briare).

En raison du caractère précaire et révocable de la présente convention, la présente superposition d'affectations ne peut permettre la délivrance d'autorisation de construire sur les terrains desservis par la seule route. En pareille hypothèse, le bénéficiaire assume les conséquences financières découlant de la délivrance d'autorisation de construire sur les terrains desservis par la seule route.

**Article 6 :**

Sauf à ce que les travaux envisagés par le bénéficiaire ne présentent un intérêt pour l'amélioration de l'exploitation des voies navigables confiées à VNF, le bénéficiaire effectue à ses frais exclusifs et après avis de la subdivision de Briare, tous les travaux nécessaires pour prévenir les détériorations du Domaine Public Fluvial supportant la superposition d'affectations.

Le Département du cher assurera sur toute l'emprise du Domaine Public Fluvial mise en superposition d'affectations, selon les plans et profils joints, et comme défini dans l'article 1er de la présente convention, toutes les interventions d'entretien courant (fauchage, débroussaillage, élagage, etc...).

Il doit faire réparer ou reconstruire sans retard et à ses frais les parties de ce domaine endommagées ou détruites du fait de l'usage par le public de la zone de superposition

5

d'affectations.

Il assure en outre l'écoulement des eaux pluviales, ménagères ou autres de façon à ce qu'elles ne stagnent pas sur les dépendances du Domaine Public Fluvial.

Outre l'entretien et l'écoulement des fossés, busage y compris, dans la limite qui lui incombe, et comme définit dans l'article 1er de la présente convention, toutes mesures seront prises quant à la sécurité des usagers de la route. En tout état de cause, le Département du Cher sera seul responsable en cas d'incident ou d'accident.

Au cours des travaux qui peuvent être autorisés par de VNF (subdivision de Briare), le bénéficiaire prend les précautions nécessaires pour éviter tout dommage aux canalisations souterraines et notamment aux câbles et conduites de toute nature (eau, gaz, électricité, téléphone, fibres optiques...) sur les terrains en cause. Il sera responsable des dommages causés par ces travaux. Des DICT auprès des gestionnaires de réseaux devront impérativement être déposées à l'occasion de tous travaux sur le DPF.

**Article 7 :**

La responsabilité découlant de l'entretien du terrain et plantations existantes faisant l'objet de la présente convention est mise à la charge du bénéficiaire suivant des programmes et des prescriptions techniques qui seront soumises à l'approbation préalable de VNF. Toutes mesures doivent être prises pour éviter les chutes de branches et le bénéficiaire reste responsable des dégâts qui sont causés aux embarcations, aux usagers et au tiers soit directement, soit indirectement par suite des travaux d'entretien des plantations riveraines.

Les plantations nouvelles sont soumises aux mêmes règles.

Le bénéficiaire veillera particulièrement, lors du traitement ou de l'entretien de tout ou partie du terrain mis à sa disposition, à employer toute technique alternative aux traitements chimiques traditionnels, plus respectueuse de l'environnement et adaptée au milieu semi-aquatique.

**Article 8 :**

Chaque fois qu'il en est possible, une zone est réservée pour permettre aux

6

mariniers, plaisanciers, pêcheurs, agents du Service de la Navigation et entrepreneurs de dragage de circuler librement soit à pied, soit en automobile, soit avec des grues et autres engins de dragage.

L'accès aux rives, au chemin de halage est maintenu en tout temps. La circulation et le stationnement des véhicules sont réglementés par le bénéficiaire en respectant les exigences du service public de la navigation.

Le Président du Conseil Général du CHER devra prendre un arrêté de mise en service réglementant la circulation ainsi que les conditions d'utilisation de cette route départementale. Les pouvoirs de police seront exercés par leur titulaire conformément aux dispositions en vigueur.

Les agents assermentés du Service de la Navigation restent habilités pour constater les contraventions de leur compétence et dresser procès-verbal.

**Article 9 :**

Le bénéficiaire prend entièrement à sa charge et est responsable de la signalisation règlementaire (verticale et horizontale), informative ou autre, liée à l'exploitation de son infrastructure, ainsi que l'éclairage que l'usage public a rendu nécessaire. Le bénéficiaire est garant du respect de la réglementation et de l'entretien des panneaux. La pose de panneaux informatifs devra respecter la charte signalétique de Voies Navigables de France. Si cette voie est empruntée par un itinéraire de vélo-route du type « Loire à vélo », une signalétique spécifique à cet itinéraire sera autorisée.

Il est responsable des dommages pouvant résulter de l'absence ou du mauvais état de ces éléments.

Il est responsable des dommages pouvant résulter du mauvais état de la voie, d'un défaut de signalisation ou d'éclairage et, d'une manière générale, de l'emploi de la voie par le public.

**Article 10 :**

Les parties de Domaine Public Fluvial faisant l'objet de la superposition d'affectations sont délimitées sur place par un représentant de VNF, en présence du bénéficiaire ou de son représentant, cela conformément aux indications données à l'article 1er de la

7

présente convention.

Les charges d'établissement de la totalité des nouvelles bornes nécessaires pour la délimitation des zones, objet de la superposition d'affectations sont à la charge du bénéficiaire qui reste responsable de leur entretien ultérieur.

**Article 11:**

Le présente convention prendra effet du jour de la date de notification de l'acte au bénéficiaire.

La présente convention est consentie pour une durée de 18 ans, mais pourra prendre fin à la disparition de l'affectation supplémentaire, par décision du bénéficiaire ou décision de retrait prononcée par VNF.

Chaque partie peut, à tout moment, renoncer à cette superposition d'affectations, sous réserve d'un préavis de 6 mois notifié par lettre recommandée avec avis de réception.

Pour le Département du Cher, la désaffection de fait devra être suivie d'un acte formel de déclassement du domaine public secondaire. En pareille hypothèse, le bénéficiaire doit réaliser à ses frais exclusifs tous les travaux de remise en état du site rendus nécessaires par le plan de récolement dressé par le service de navigation afin de rendre ces terrains conformes à leur destination initiale.

Après disparition de l'affectation secondaire, seule demeurera l'affectation initiale.

Dans ce cas, la gestion des terrains reviendra immédiatement à VNF, aucune indemnité ne sera due par l'État, notamment à raison des ouvrages, installations et aménagements qui auraient pu être édifiés par le bénéficiaire.

Les droits des tiers sont dans tous les cas réservés.

**Article 12 :**

La présente convention est accordée à titre gratuit.

**Article 13 :**

La présente convention ne permet pas la délivrance de droits réels au sens de l'article L 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques.

Fait à NEVERS en autant d'originaux que de parties,

21 JUIL. 2014

**LE DÉPARTEMENT DU CHER,**
**(Bénéficiaire de la présente convention)**

02/07/2014

**LE PREFET**
**Pour contreseing**
Pour la Préfète et par délégation,
le Sous-Préfet de St Amand Montrond,

Francis BLONDEAU

**VOIES NAVIGABLES DE FRANCE,**
Le Directeur Territorial Centre Bourgogne,

CONSEIL GENERAL DU CHER
CS 30322
18023 BOURGES Cedex

Frédéric LASFARGUES

Notification faite au bénéficiaire le 11 SEP. 2014

9

Direction Territoriale Centre Bourgogne
Direction Opérationnelle Ouest
Bureau Gestion Domaniale
Subdivision Navigation de Briare

Département du Cher

# Convention de superposition d'affectations de terrain dépendant du Domaine Public Fluvial confié à Voies Navigables de France au profit du département du Cher sur des sections du Canal latéral à la Loire concernant les Routes Départementales n°7, 920 et 9.

## 1 - Tableau récapitulatif

## *Fiche 2-7 - annexe I*

DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare – St Satur

### SUPERPOSITION DE GESTION DE LA RD 7, RD 920 et RD 9 DANS LE DEPARTEMENT DU CHER

Nota : Le cheminement est réalisé d'amont en aval du canal latéral à la Loire

| Secteur | Commune | Page | Section | Route | Du PK | Au PK | Distance (Km) | Largeur (m) | Surface (m²) | PK du profil en travers |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| S 1 | Herry | 5-1 | BL | RD n° 7 | 140,860 | 141,570 | 0,710 | | | P1 – 141,445 |
| | | 5-2 | BL | RD n° 7 | 141,570 | 141,770 | 0,200 | | | |
| | | | | **RD n° 7** | | | **0,910** | 11,95 | **10 875** | |
| S 2 | Ménétréol | 5-3 | A2 | RD n° 920 | 156,131 | 156,348 | 0,217 | | | |
| | | 5-4 | A2 | RD n° 920 | 156,348 | 156,716 | 0,368 | | | P2 – 156,410 |
| | | | | | | | 0,585 | 10,15 | 5 938 | |
| S 3 | Ménétréol | 5-5 | A2 | RD n° 920 | 156,716 | 157,114 | 0,398 | | | P3 – 157,044 |
| | | | | | | | 0,398 | 7,80 | 3 104 | |
| | | | | **RD n° 920** | | | **0,983** | | **9 042** | |
| S 4 | Ménétréol | 5-6 | A2 | RD n° 9 | 157,114 | 157,426 | 0,312 | | | |
| | | 5-7 | ZB | RD n° 9 | 157,426 | 157,783 | 0,357 | | | |
| | | | | | | | 0,669 | 14,60 | 9 767 | |
| S 4 | Sancerre | 5-8 | ZC | RD n° 9 | 157,783 | 158,523 | 0,740 | | | P4 – 157,816 |
| | | | | | | | 0,740 | 14,60 | 10 804 | |
| S 4 | Saint Satur | 5-9 | AI | RD n° 9 | 158,523 | 158,769 | 0,246 | | | |
| | | | | | | | 0,246 | 14,60 | 3 592 | |
| S 5 | Saint Satur | 5-9 | AI | RD n° 9 | 158,769 | 158,864 | 0,095 | | | P5 – 158,814 |
| | | 5-10 | AI | RD n° 9 | 158,864 | 158,984 | 0,120 | | | |
| | | 5-11 | AE | RD n° 9 | 158,984 | 159,084 | 0,100 | | | |
| | | | | | | | 0,315 | 12,60 | 3 969 | |
| S 6 | Saint Satur | 5-11 | AE | RD n° 9 | 159,084 | 159,204 | 0,120 | | | |
| | | 5-12 | AE | RD n° 9 | 159,204 | 159,356 | 0,152 | | | P6 – 159,256 |
| | | | | | | | 0,272 | 12,00 | 3 264 | |
| | | | | **RD n° 9** | | | **2,242** | | **31 396** | |

| | | |
|---|---|---|
| **Longueur totale de la superposition de gestion :** | **4,135** | **Km** |

| | | |
|---|---|---|
| **Surface totale de la superposition de gestion :** | **51 313** | **m²** |

050422 Superpo 18.xls

1-1

Direction Territoriale Centre Bourgogne
Direction Opérationnelle Ouest
Bureau Gestion Domaniale
Subdivision Navigation de Briare

Département du Cher

# Convention de superposition d'affectations de terrain dépendant du Domaine Public Fluvial confié à Voies Navigables de France au profit du département du Cher sur des sections du Canal latéral à la Loire concernant les Routes Départementales n°7, 920 et 9.

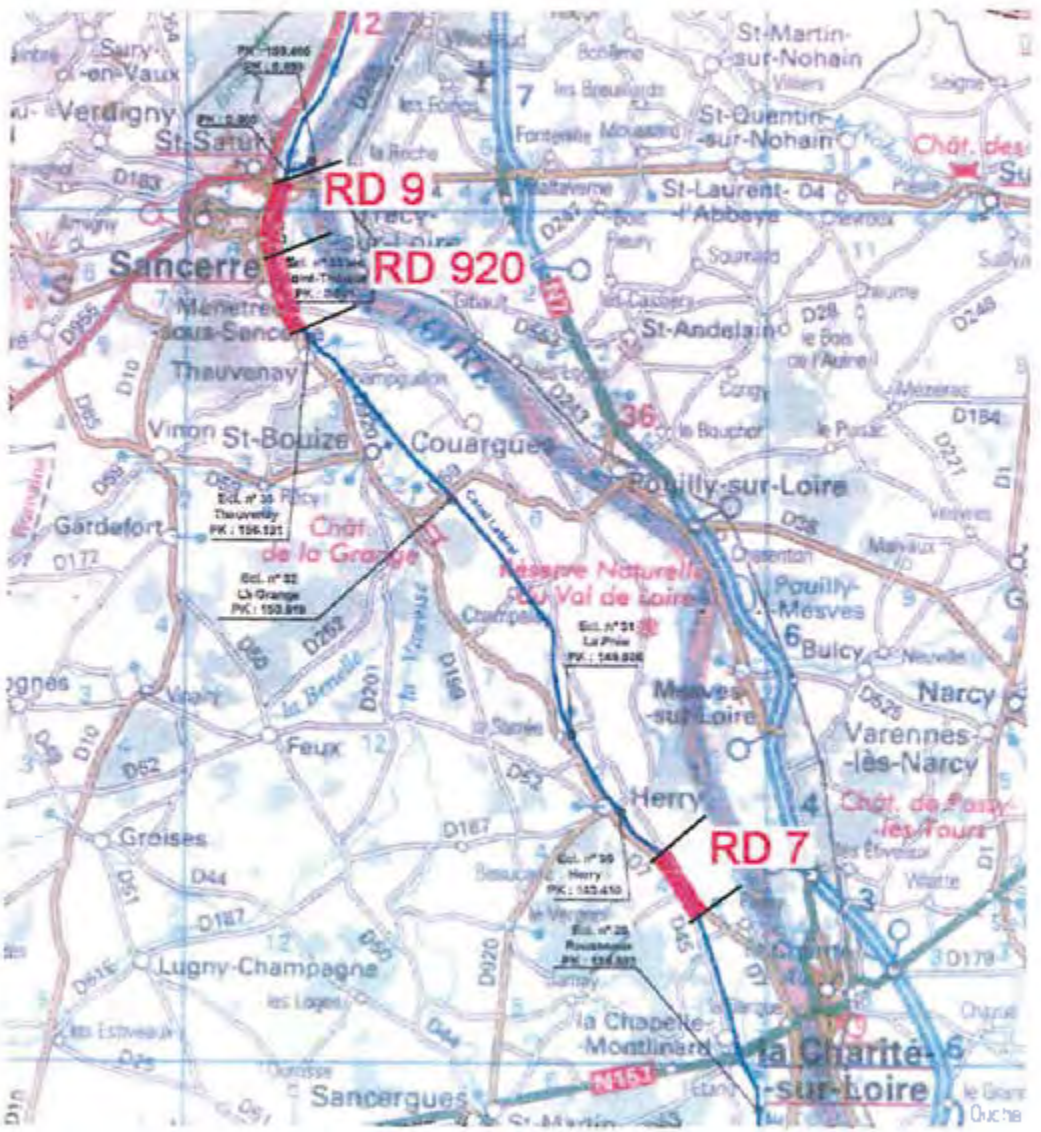
## 2 - Plan de situation au 1/125 000

***Fiche 2-7 - annexe I***

DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# PLAN DE SITUATION

## SUPERPOSITION DE GESTION
## du RD 7 , RD 920 et RD 9




PS 2_1.jpg
070522

2-1

Direction Territoriale Centre Bourgogne
Direction Opérationnelle Ouest
Bureau Gestion Domaniale
Subdivision Navigation de Briare

Département du Cher

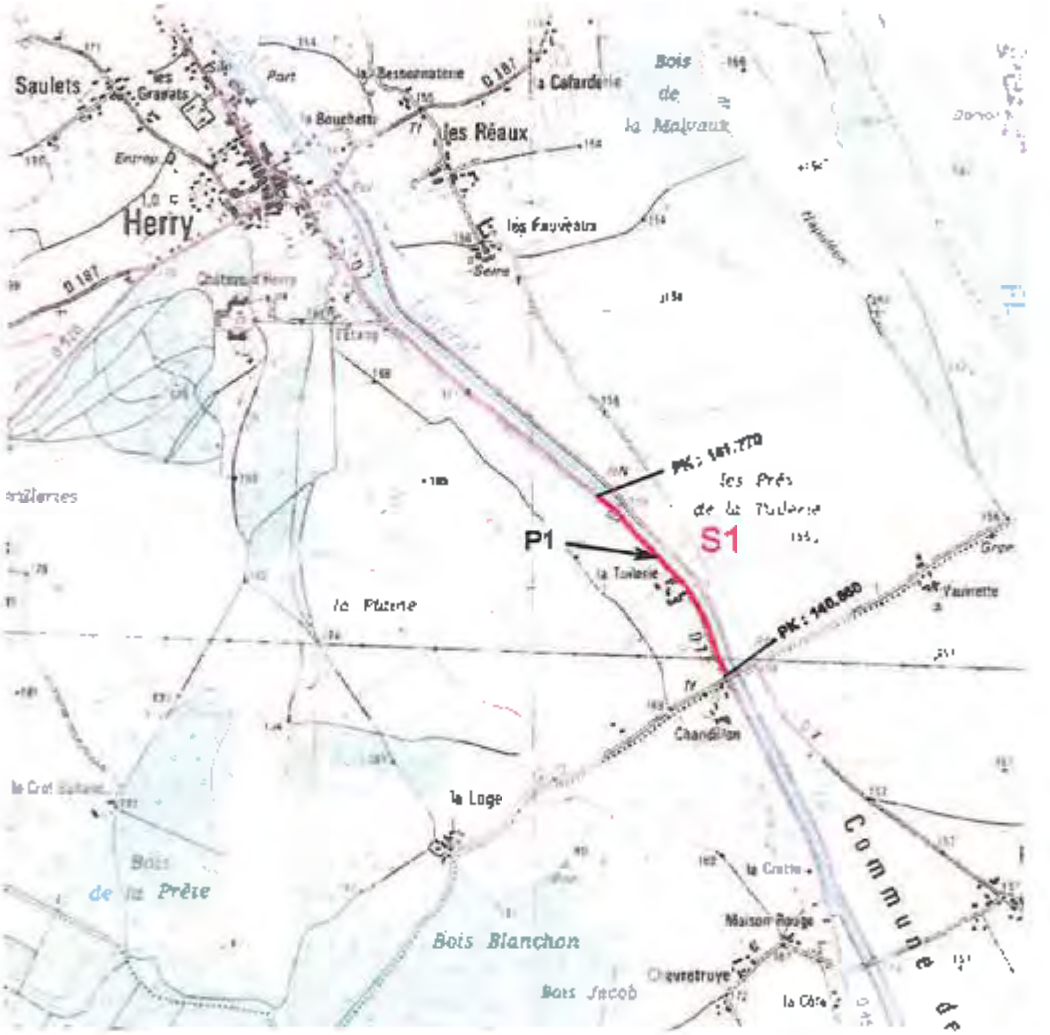
# Convention de superposition d'affectations de terrain dépendant du Domaine Public Fluvial confié à Voies Navigables de France au profit du département du Cher sur des sections du Canal latéral à la Loire concernant les Routes Départementales n°7, 920 et 9.

## 3 - Plans de masse au 1/25 000 (x3)

DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare – St Satur

# PLAN DE MASSE

## SUPERPOSITION DE GESTION
## de la RD 7



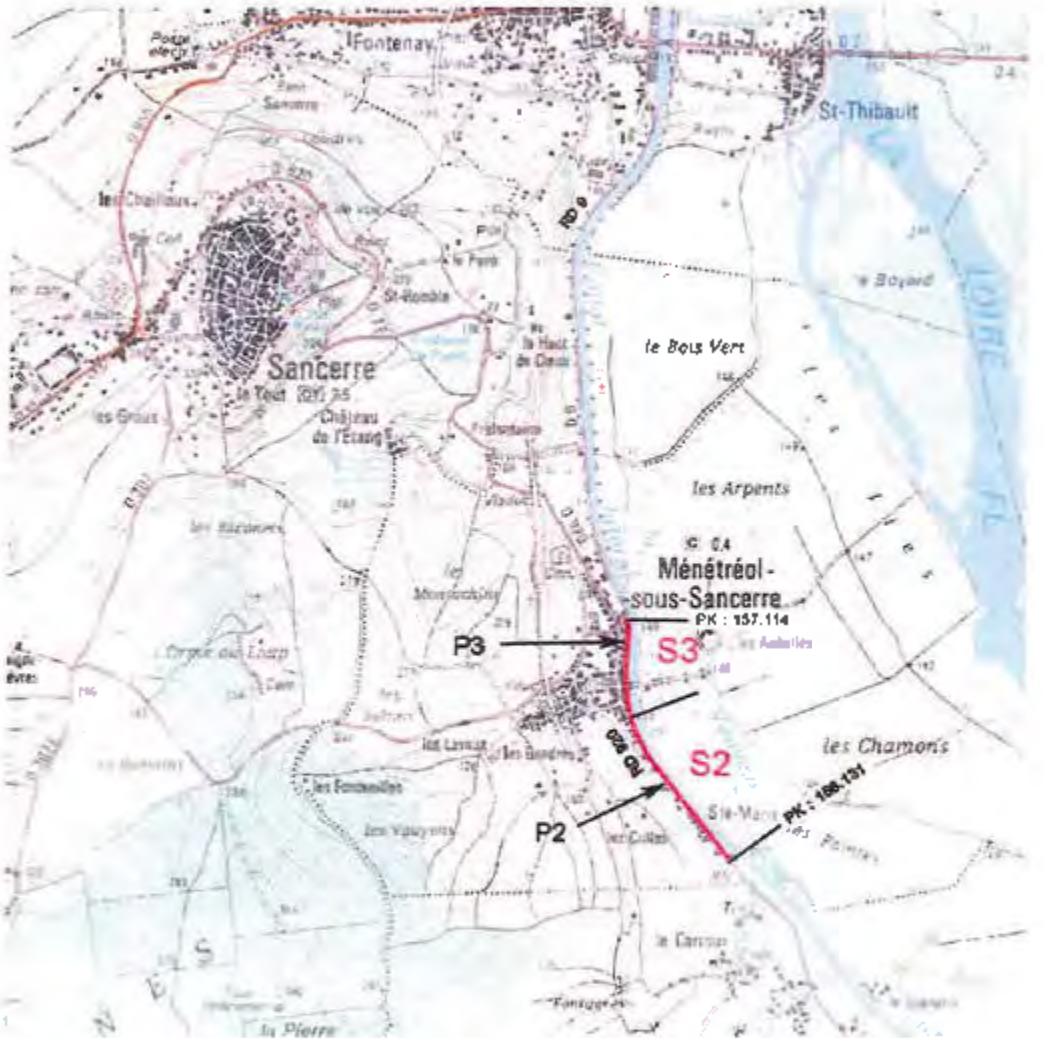

PM HERRY 3_1.jpg
070522

3-1

UDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# PLAN DE MASSE

## SUPERPOSITION DE GESTION
## de la RD 920



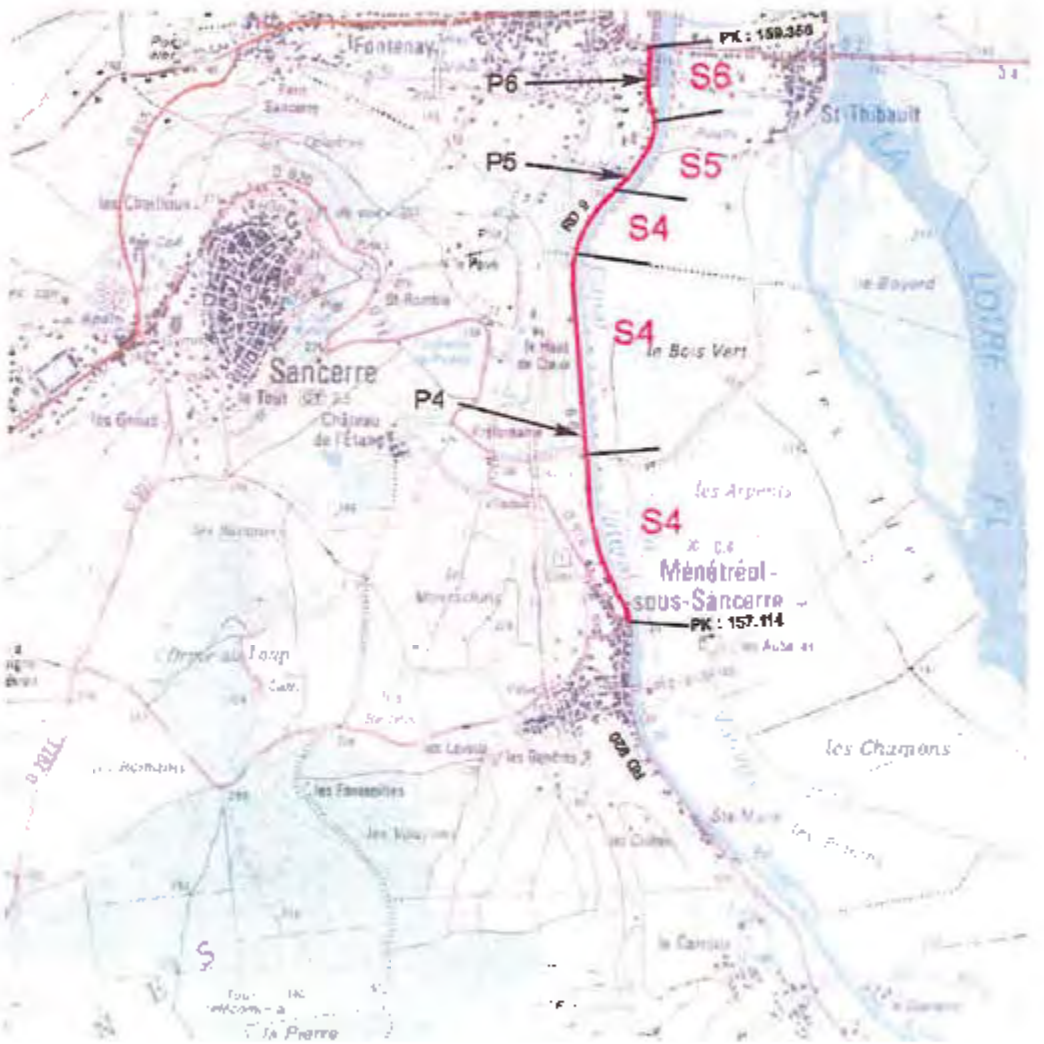

Pnl ST SATUR 3_2.jpg
070522

3-2

DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# PLAN DE MASSE

## SUPERPOSITION DE GESTION
## de la RD 9




PM ST SATUR 3_3.jpg
070522

3-3

Direction Territoriale Centre Bourgogne
Direction Opérationnelle Ouest
Bureau Gestion Domaniale
Subdivision Navigation de Briare

Département du Cher

# Convention de superposition d'affectations de terrain dépendant du Domaine Public Fluvial confié à Voies Navigables de France au profit du département du Cher sur des sections du Canal latéral à la Loire concernant les Routes Départementales n°7, 920 et 9.

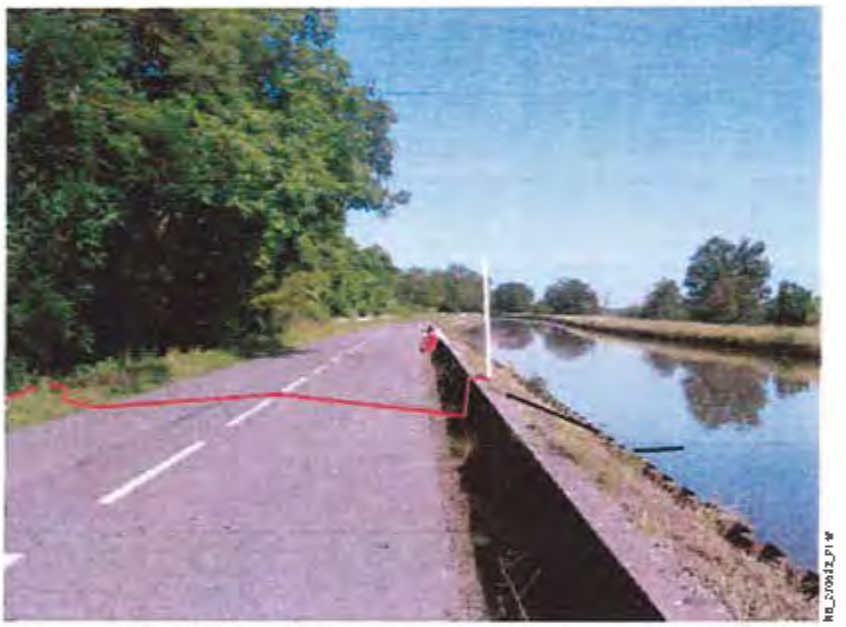
## 4 - Profils en travers type (x6)

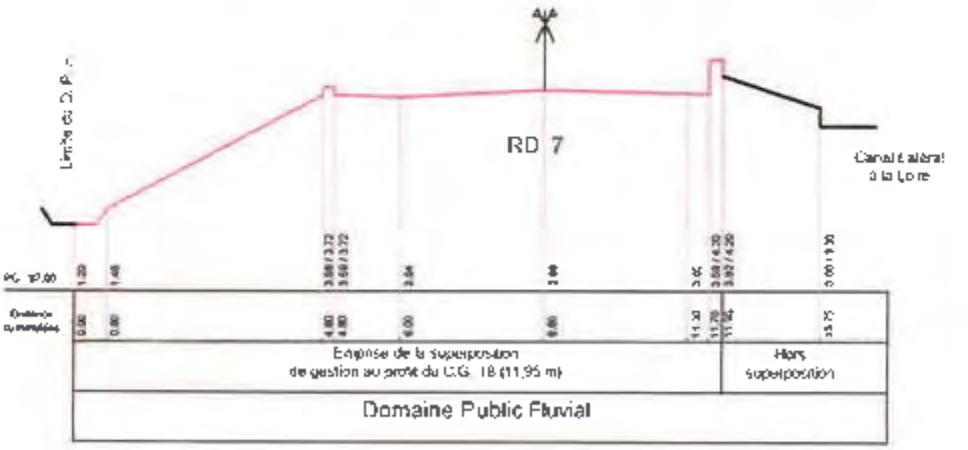
DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# Profils en travers de la RD 7
# Commune d' Herry

## Profil n° 1 (PK 141.445)

Echelle 1/125
appliqué sur 910m
du PK 140.860 au PK 141.770






070522_pf.dwg

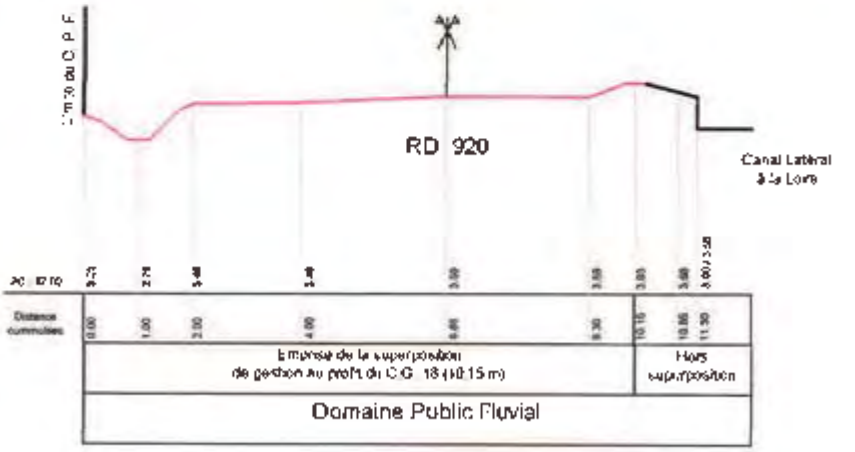
4 - 1

DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# Profils en travers de la RD 920
# Commune de Ménétréol

## Profil n° 2 (PK 156.410)

Echelle 1/125
appliqué sur 585m
du PK 156.131 au PK 156.716




070523_p2.dwg

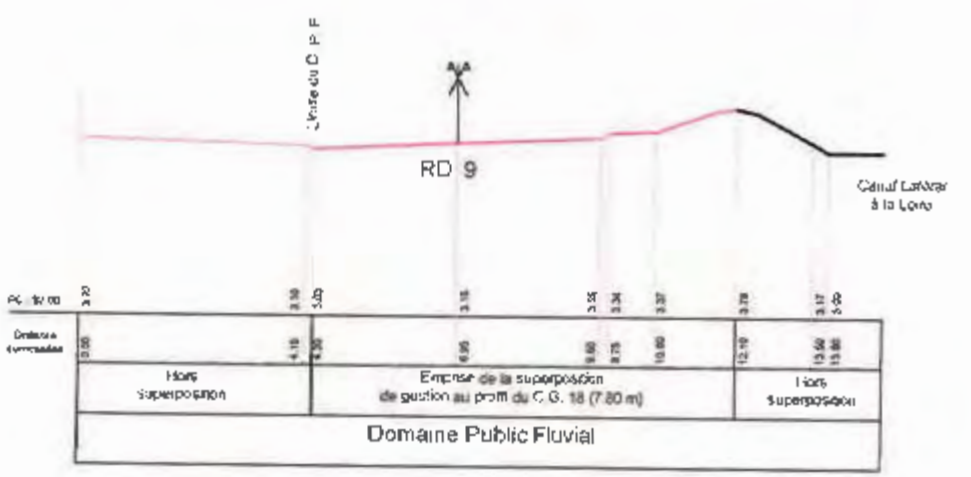
4 - 2

DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# Profils en travers de la RD 9
# Commune de Ménétréol

## Profil n° 3 (PK 157 044)

Echelle 1/125
appliqué sur 398m
du PK 156.716 au PK 157 114




070522_p3.dwg

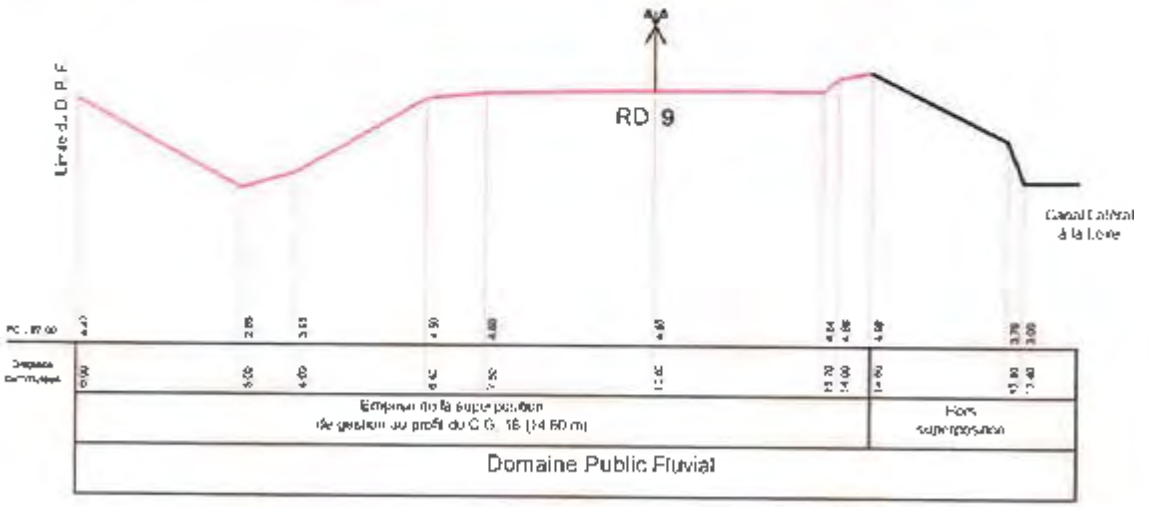
4 - 3

DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# Profils en travers de la RD 9 Commune de Ménétréol et Commune de Sancerre

## Profil n° 4 (PK 157.616)

Echelle 1/125
appliqué sur 1 655m
du PK 157.114 au PK 157 783 et
du PK 157.783 au PK 158.769



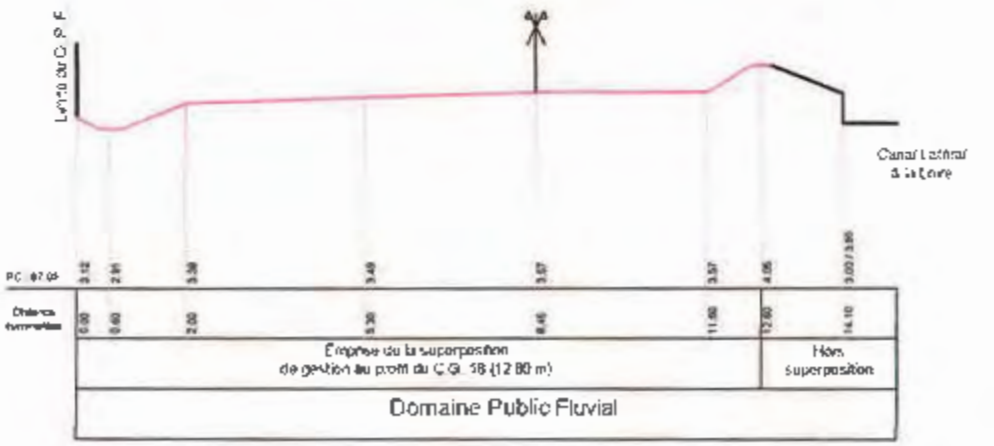

4 - 4

DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# Profils en travers de la RD 9
# Commune de Saint-Satur

## Profil n° 5 (PK 158.614)

Echelle 1/125
appliqué sur 315m
du PK 158.769 au PK 159.084




d70522_p5.dwg

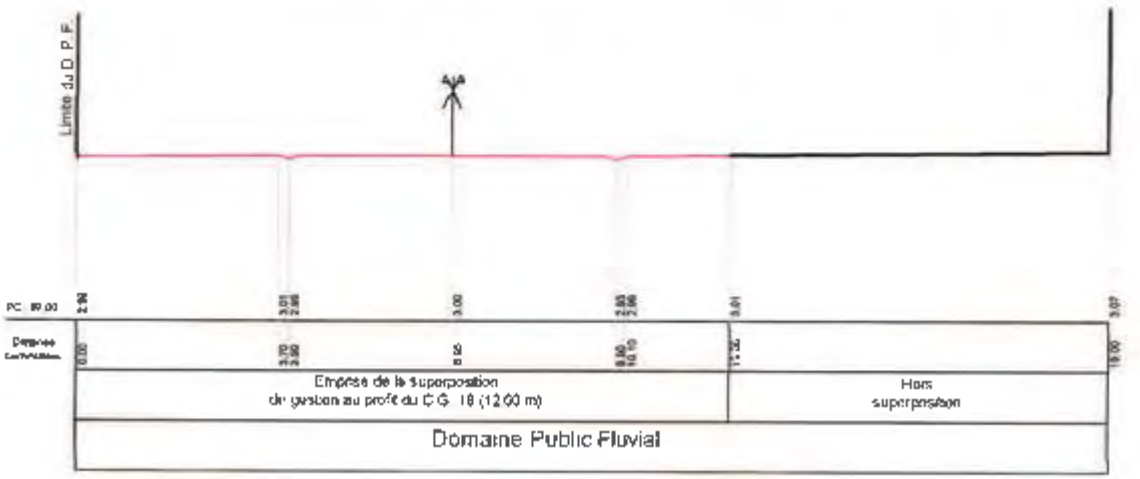
4 - 5

DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# Profils en travers de la RD 9
# Commune de Saint-Satur

## Profil n° 6 (PK 159.256)

Echelle 1/125
appliqué sur 272m
du PK 159.084 au PK 159.356




D70572_98.dwg

4 - 6

Direction Territoriale Centre Bourgogne
Direction Opérationnelle Ouest
Bureau Gestion Domaniale
Subdivision Navigation de Briare

Département du Cher

# Convention de superposition d'affectations de terrain dépendant du Domaine Public Fluvial confié à Voies Navigables de France au profit du département du Cher sur des sections du Canal latéral à la Loire concernant les Routes Départementales n°7, 920 et 9.

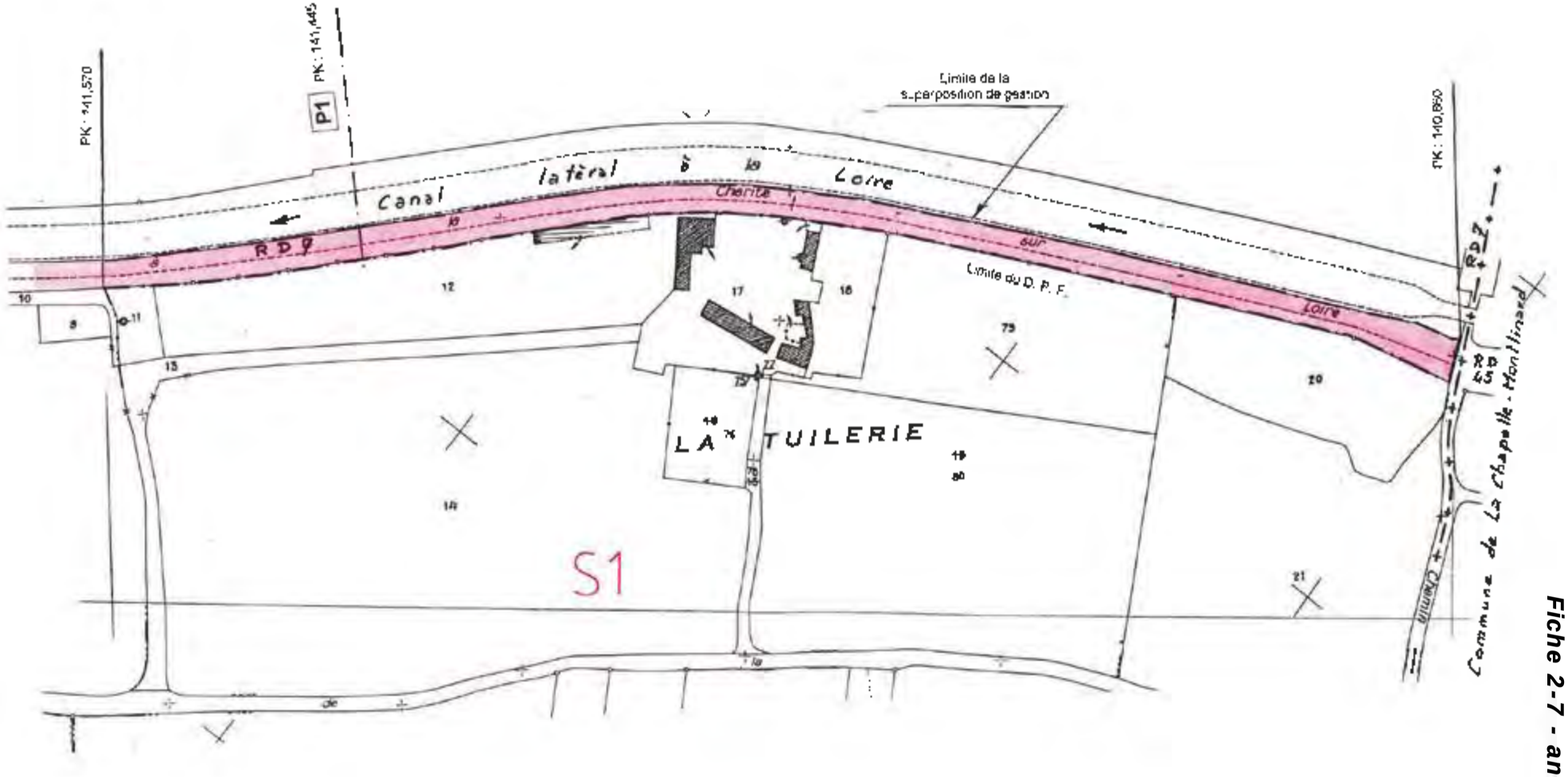
## 5 - Plans cadastraux (12 feuilles)

DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

SUPERPOSITION DE GESTION
des RD 7, RD 920 et RD 9
DANS LE DEPARTEMENT DU CHER

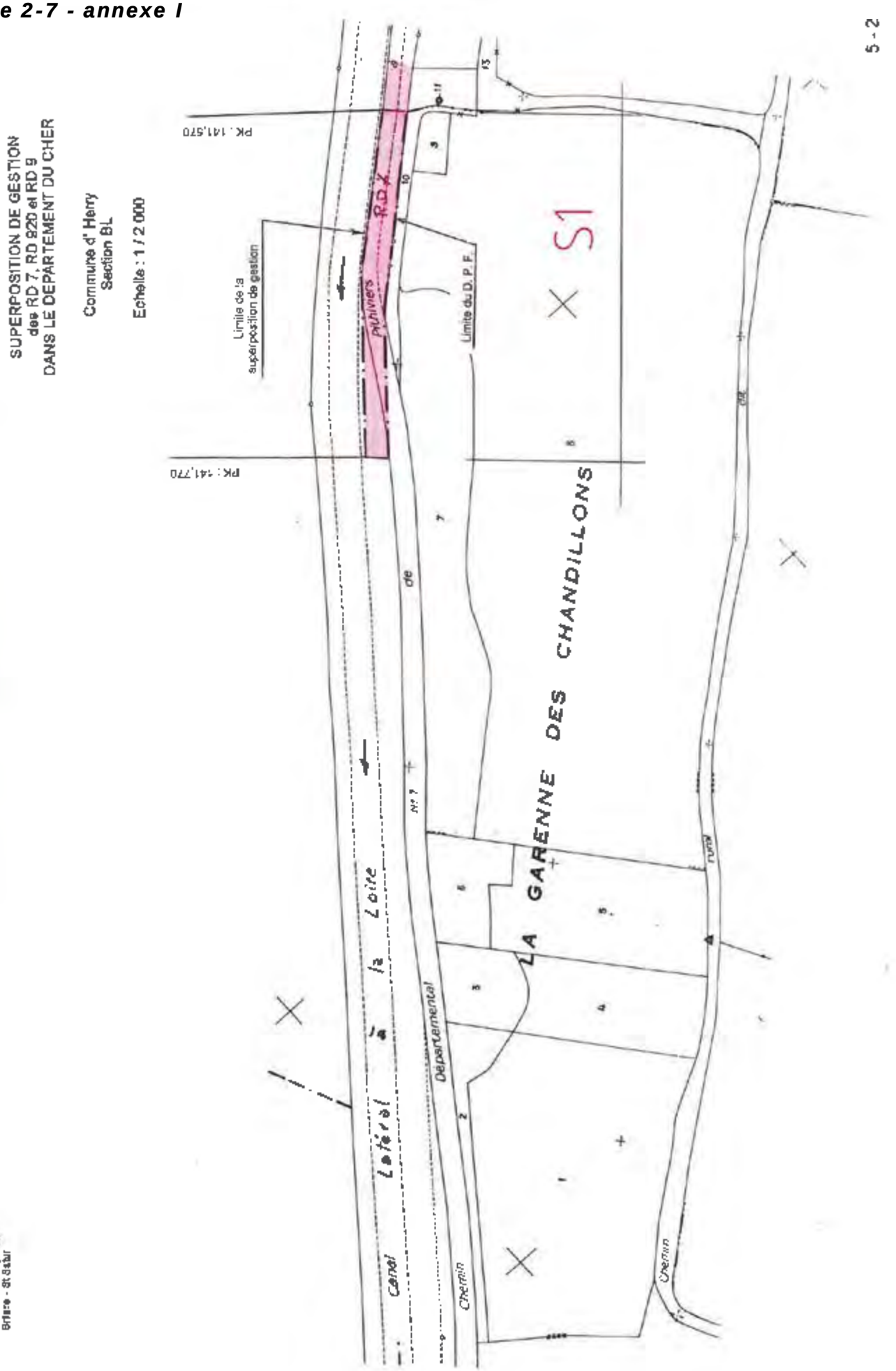
Commune d' Herry
Section BL

Echelle : 1 / 2 000




5 - 1

*Fiche 2-7 - annexe I*

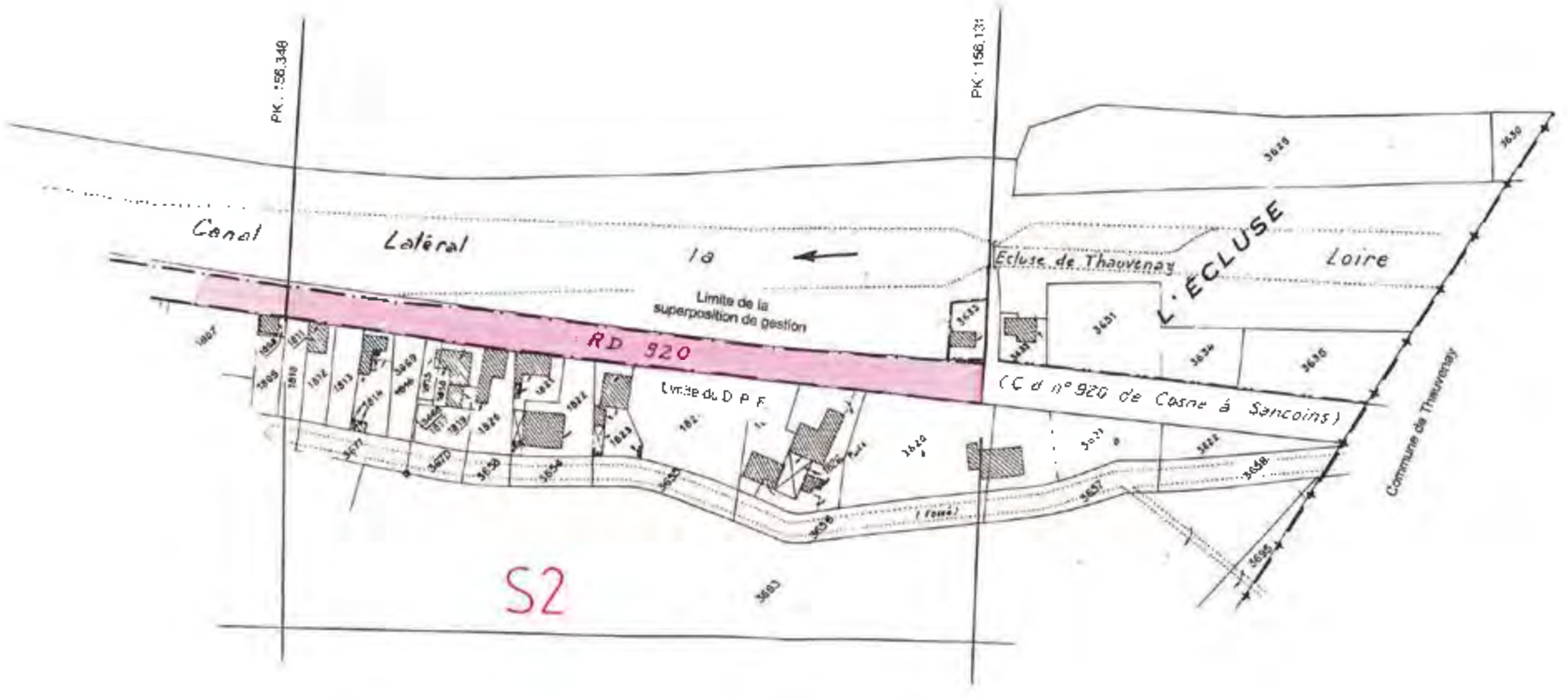

SUPERPOSITION DE GESTION
des RD 7, RD 920 et RD 9
DANS LE DEPARTEMENT DU CHER
Commune d' Henry
Section BL
Echelle : 1 / 2 000
PK : 141,570
PK : 141,770
Limite de la superposition de gestion
Limite du D.P.F.
R.D.7
Pluviers
S1
LA GARENNE DES CHANDILLONS
Canal latéral à la Loire
Chemin Départemental
Chemin
DDEA8 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

SUPERPOSITION DE GESTION
des RD 7, RD 920 et RD 9
DANS LE DEPARTEMENT DU CHER

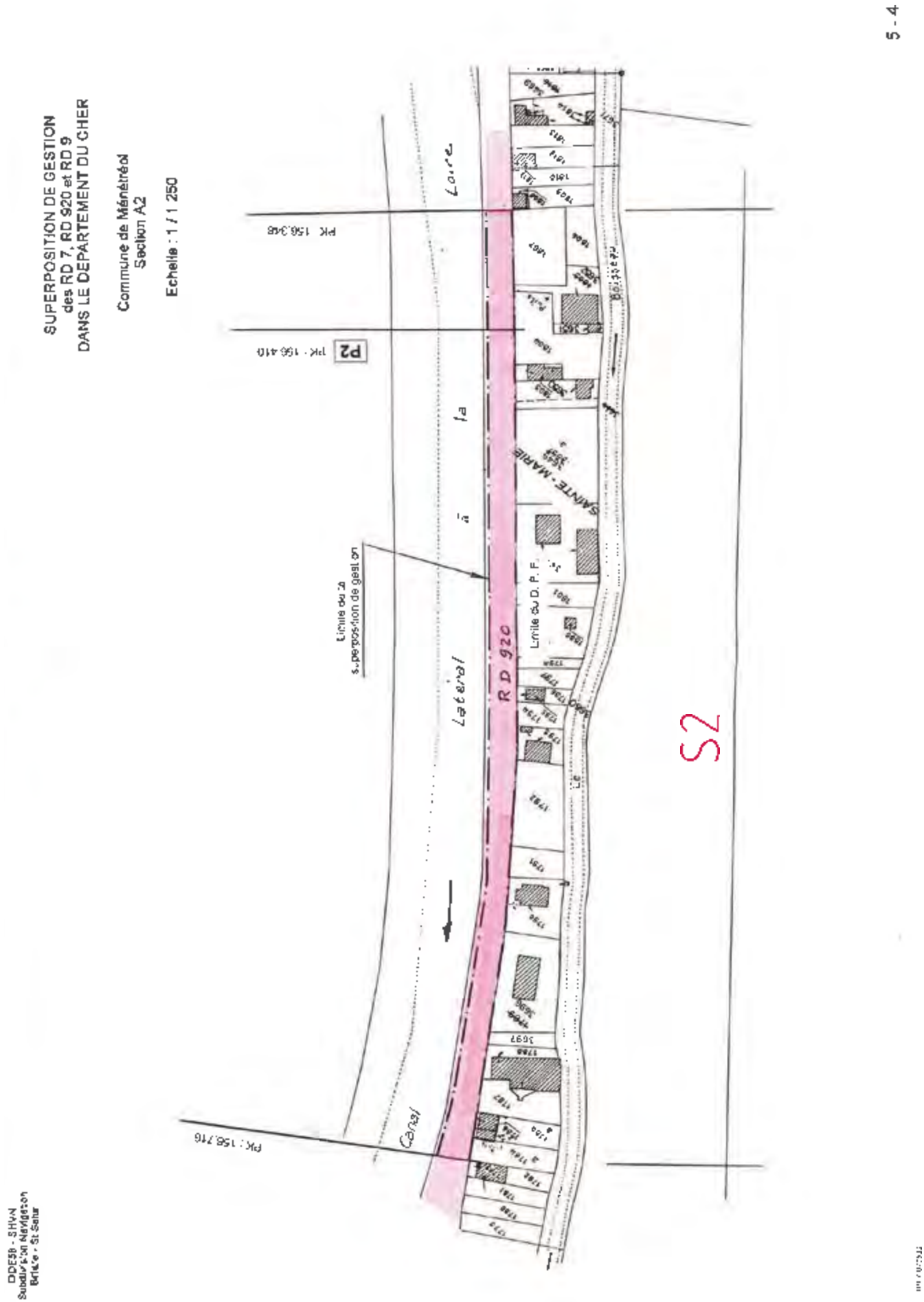
Commune de Ménétréol
Section A2

Echelle : 1 / 1 250




5 - 3

Fiche 2-7 - annexe I

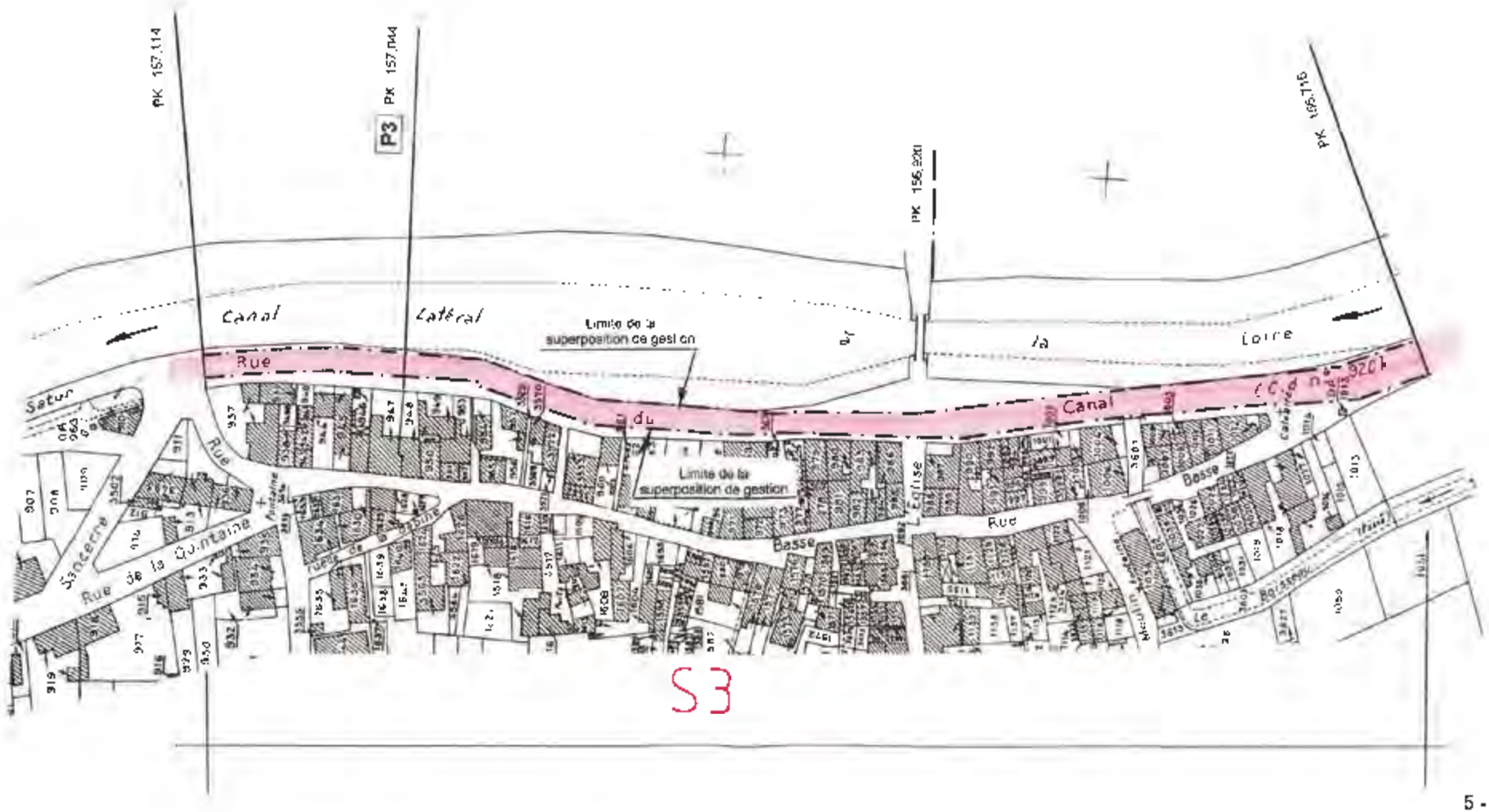

SUPERPOSITION DE GESTION
des RD 7, RD 920 et RD 9
DANS LE DEPARTEMENT DU CHER
Commune de Ménétréol
Section A2
Echelle : 1 / 1 250
5 - 4
PK 156.348
P2
PK : 156.410
Loire
Canal
Latéral
à
la
RD 920
SAINTE-MARIE
Limite du D. P. F.
Limite de la superposition de gestion
S2
PK : 156.716
DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

SUPERPOSITION DE GESTION
des RD 7, RD 920 et RD 9
DANS LE DEPARTEMENT DU CHER

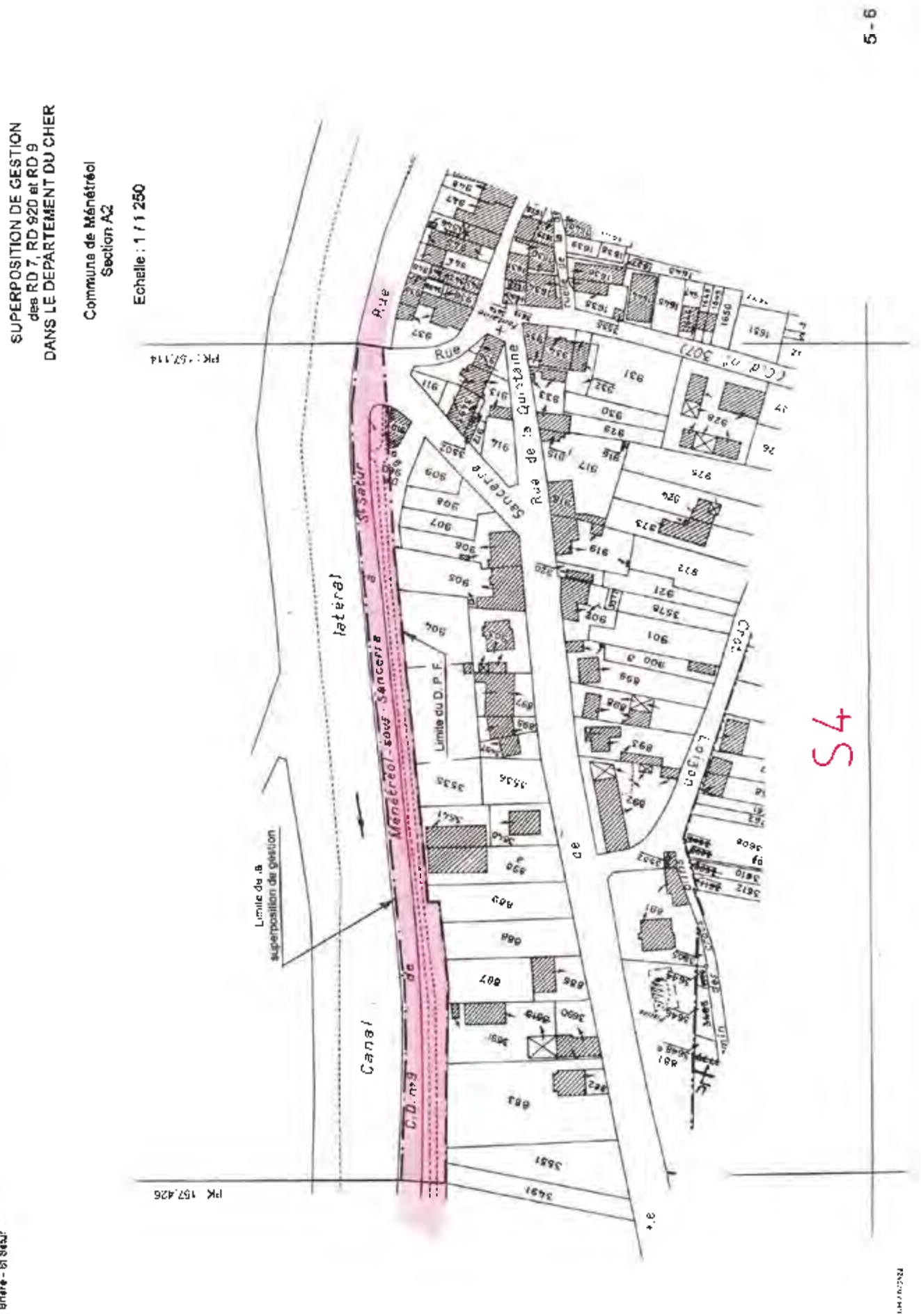
Commune de Ménétréol
Section A2

Echelle : 1 / 1 250




5 - 5

*Fiche 2-7 - annexe I*

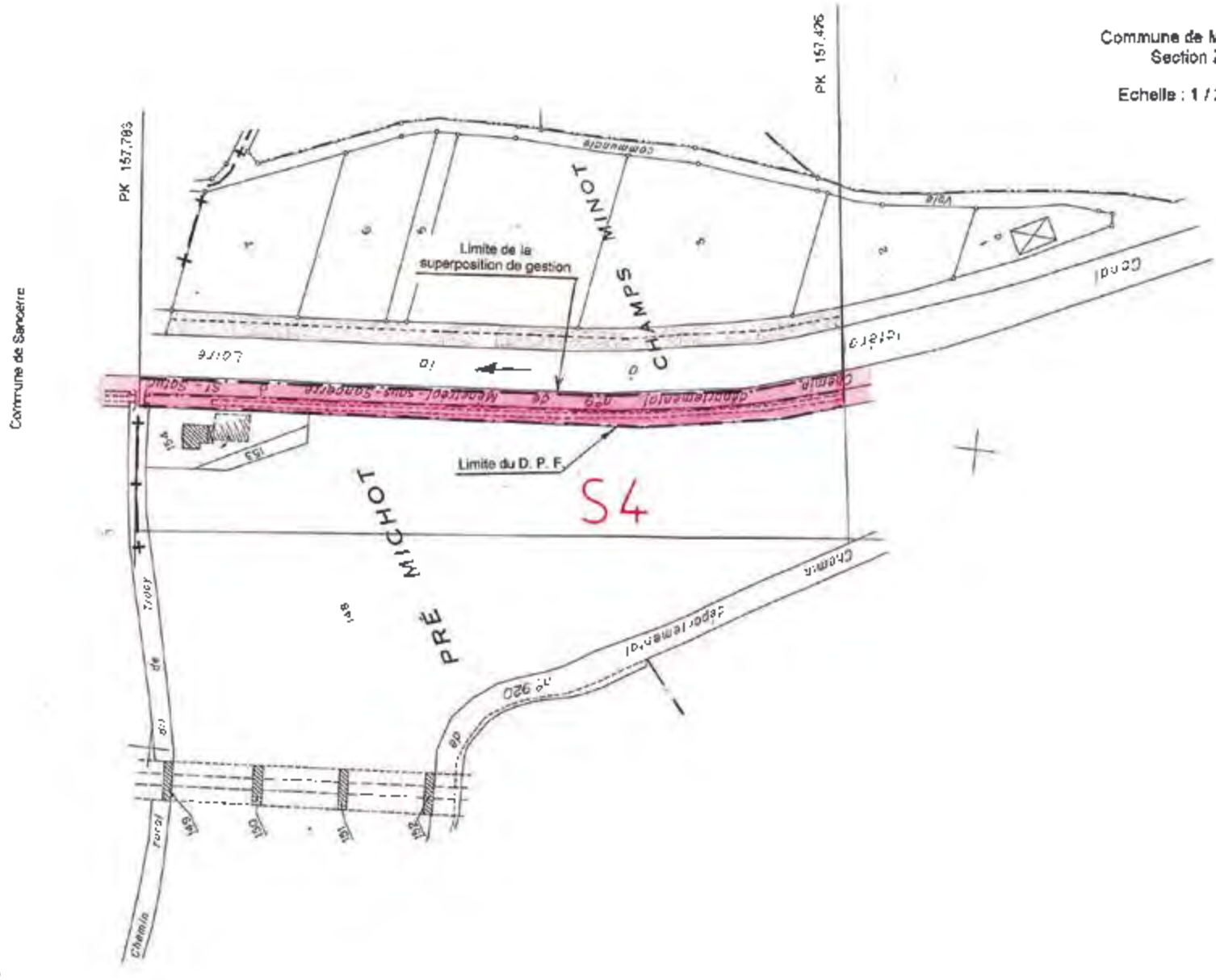

SUPERPOSITION DE GESTION
des RD 7, RD 920 et RD 9
DANS LE DEPARTEMENT DU CHER
Commune de Ménétréol
Section A2
Echelle : 1 / 1 250
5 - 6
Rue
Rue de la Quintaine
Sancerre
Rue
Canal
latéral
Ménétréol - sous - Sancerre
C.D. n° 9
Limite du D.P.F.
Limite de la superposition de gestion
PK 157.114
PK 157.426
S4
DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Brigne - St Satur

SUPERPOSITION DE GESTION
des RD 7, RD 920 et RD 9
DANS LE DEPARTEMENT DU CHER

Commune de Ménétréol
Section ZB

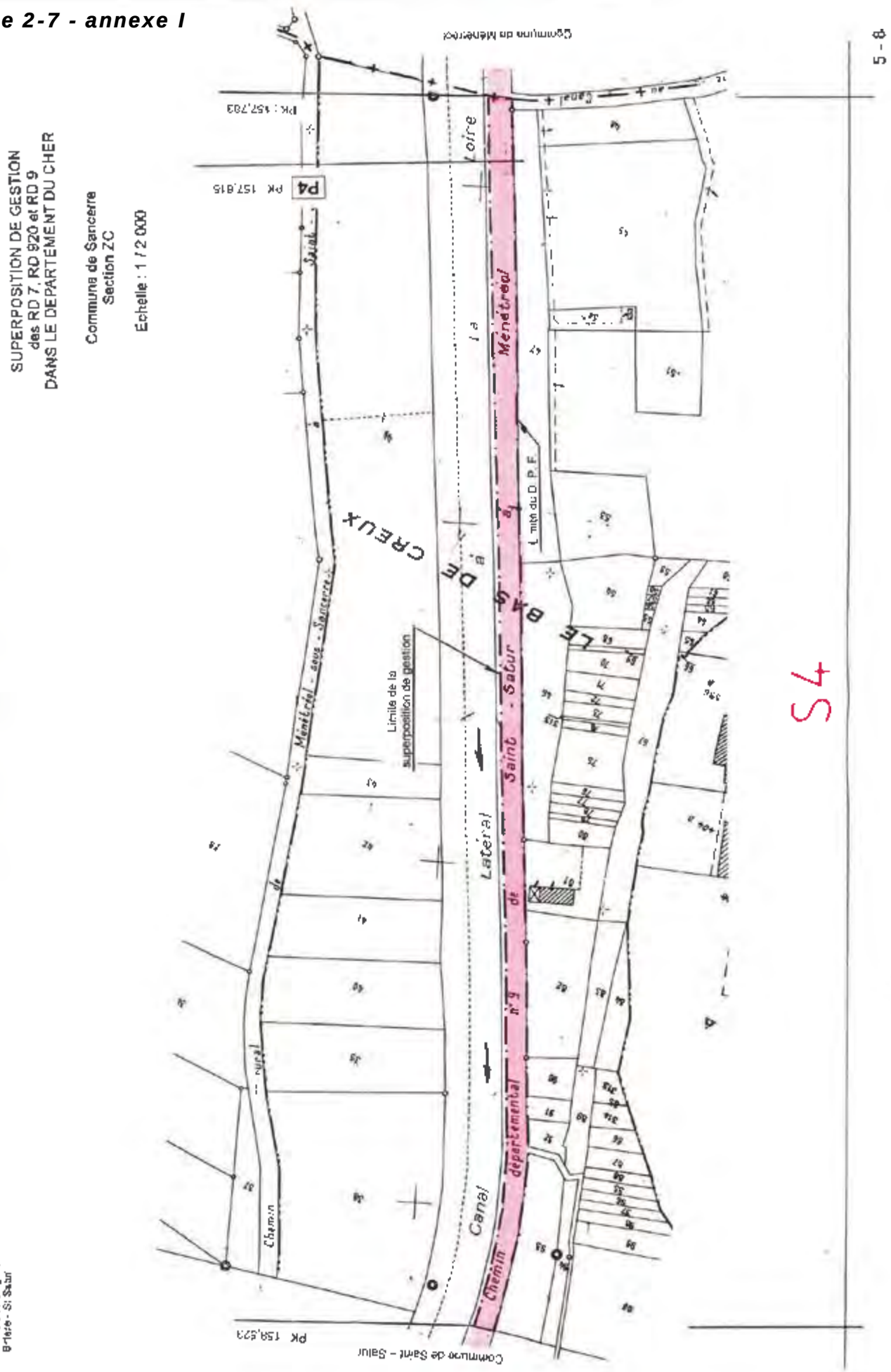
Echelle : 1 / 2 000




5 - 7

*Fiche 2-7 - annexe I*

***Fiche 2-7 - annexe I***

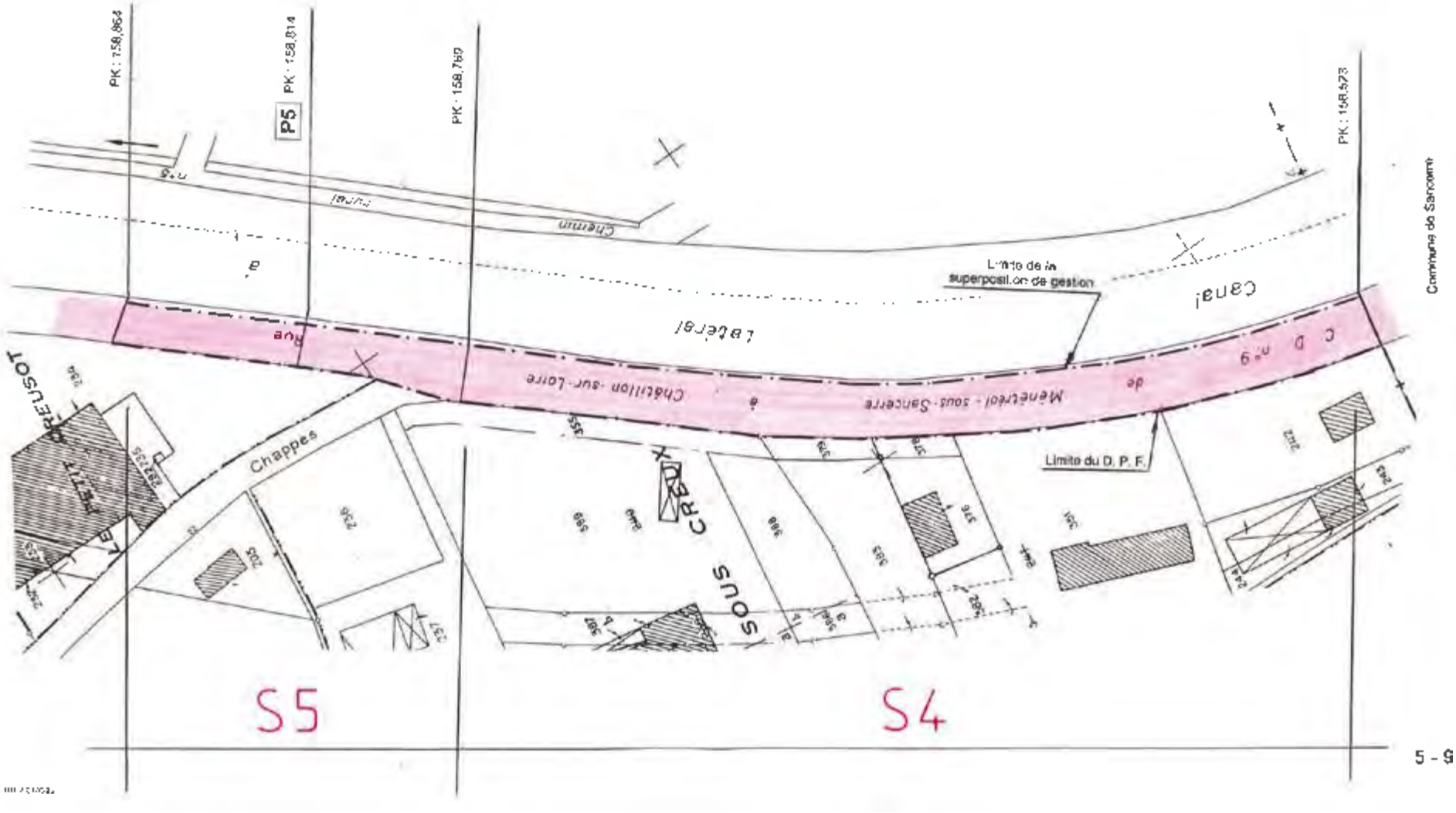


DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

SUPERPOSITION DE GESTION
des RD 7, RD 920 et RD 9
DANS LE DEPARTEMENT DU CHER

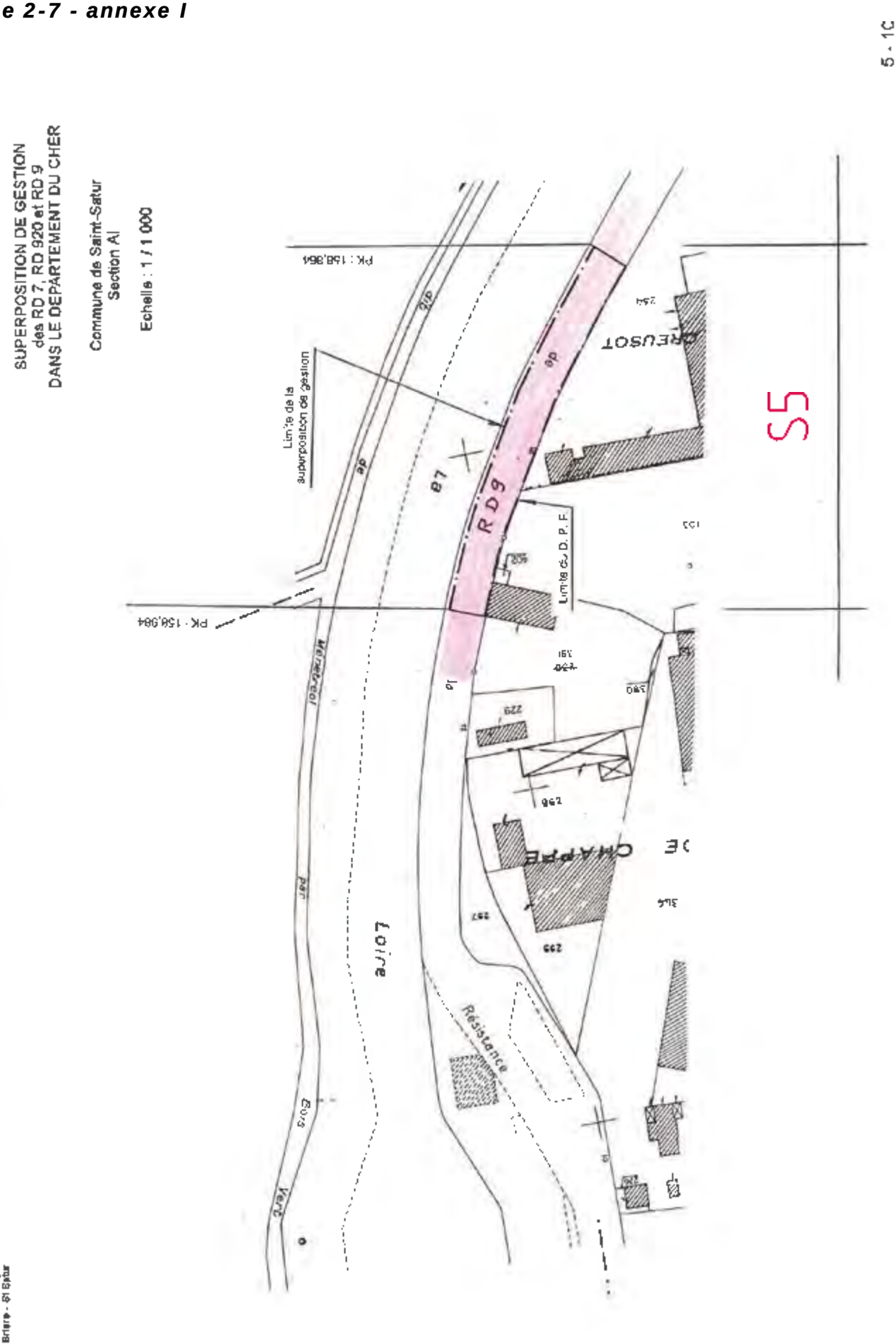
Commune de Saint-Satur
Section AI

Echelle : 1 / 1 000




5 - 9

*Fiche 2-7 - annexe I*

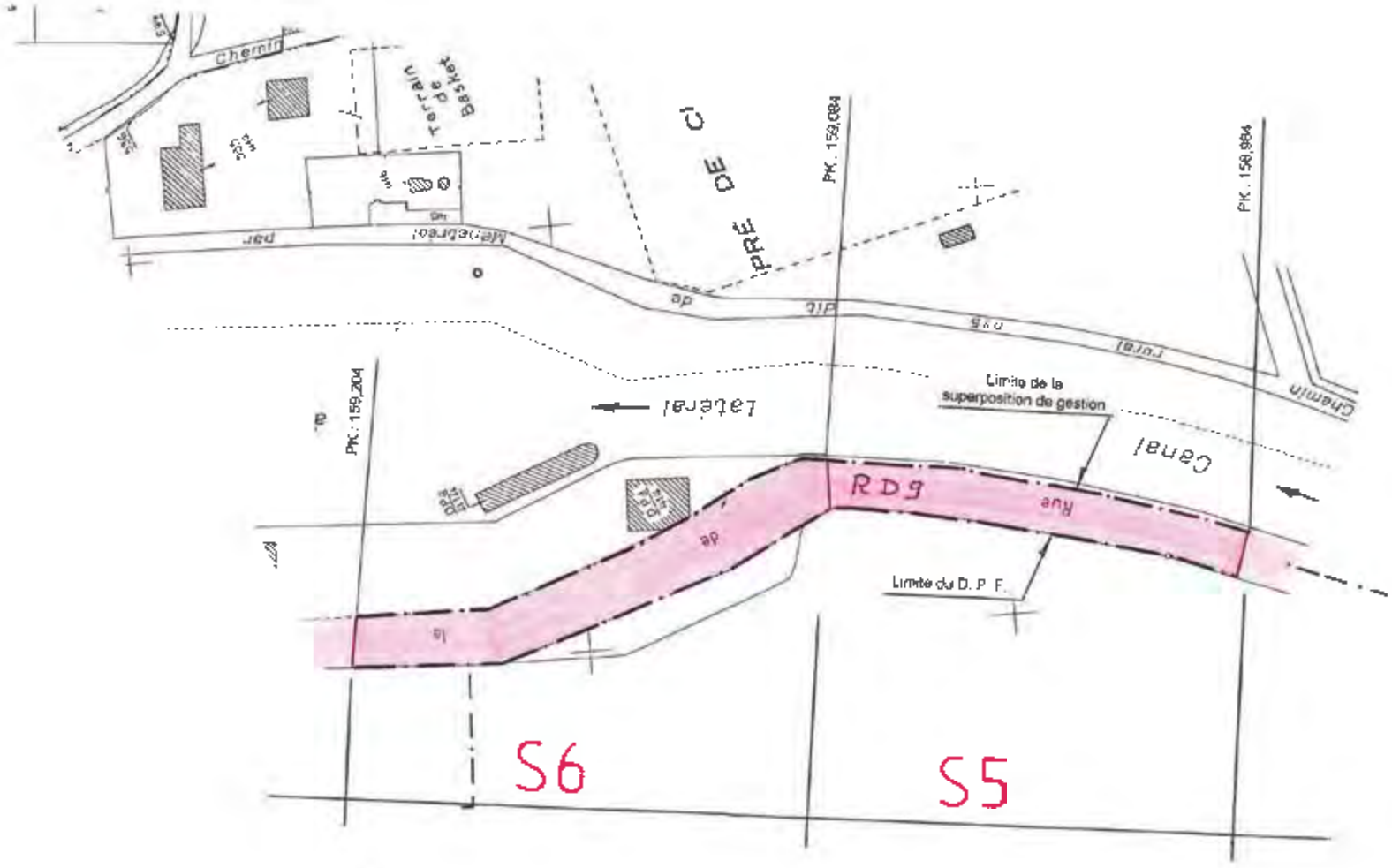

SUPERPOSITION DE GESTION
des RD 7, RD 920 et RD 9
DANS LE DEPARTEMENT DU CHER
Commune de Saint-Satur
Section AI
Echelle : 1 / 1 000
5 - 1C
PK : 158,864
PK : 158,984
Limite de la superposition de gestion
Limite du D. P. F.
RD9
CREUSOT
CHAPPE
Loire
Résistance
Vert
Bois
Mérétréol
S5
DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

SUPERPOSITION DE GESTION
des RD 7, RD 920 et RD 9
DANS LE DEPARTEMENT DU CHER

Commune de Saint-Satur
Section AE

Echelle : 1 / 1 000




5 - 11

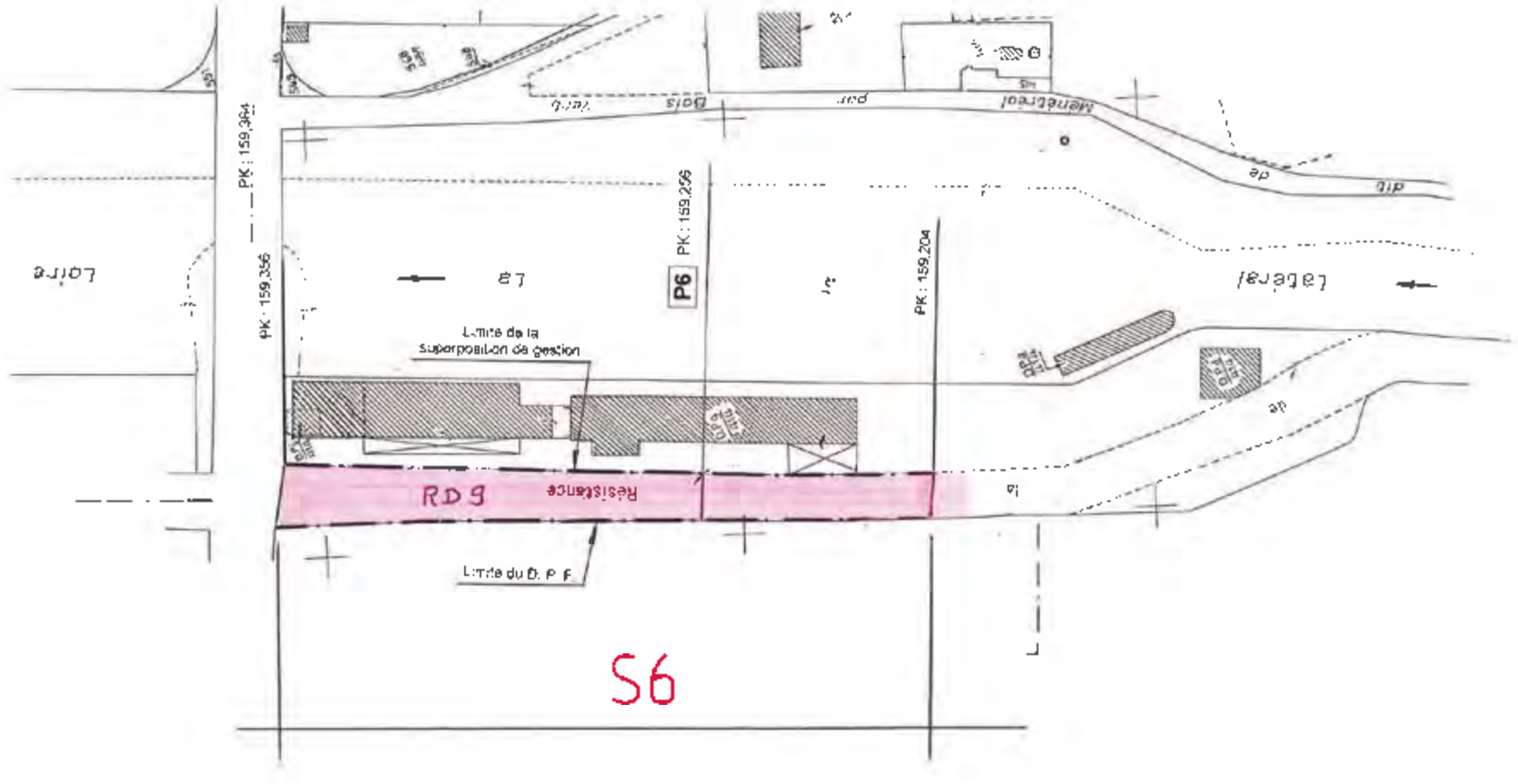
*Fiche 2-7 - annexe I*

DDE58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

SUPERPOSITION DE GESTION
des RD 7, RD 920 et RD 9
DANS LE DEPARTEMENT DU CHER

Commune de Saint-Satur
Section AE

Echelle : 1 / 1 000



**VOIES NAVIGABLES DE FRANCE**

**Direction Territoriale Centre-Bourgogne**

**Direction Opérationnelle Ouest**

**Convention de mise en superposition d'affectations au profit du:**
**Département du CHER (R.D. 45)**
**à la gestion exercée par**
**l'établissement public administratif**
**VOIES NAVIGABLES DE FRANCE**
**sur le Domaine Public Fluvial.**

VOIE NAVIGABLE : Canal Latéral à la Loire

CONVENTION

Entre:

- d'une part, VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, représenté localement par Monsieur le Directeur Territorial Centre- Bourgogne

Et

- D'autre part, le département du Cher, représenté par Monsieur Jean-Pierre SAULNIER Président du Conseil Général du Cher, agissant en vertu de la délibération de la commission permanente (dont une ampliation est annexée à chaque original de la présente convention) en date du 11 mai 2014 désigné sous le terme de bénéficiaire de la présente convention.

- Sur avis de Mme la Directrice départementale des finances publiques du Cher – service du Domaine, en date du 23 septembre 2011

- Sur contreseing, de l'État, représenté localement par Monsieur le Préfet du Cher.

1

- Vu le code général de la propriété des personnes publiques,
- Vu le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure,
- Vu le code général des collectivités territoriales,
- Vu le code de l'urbanisme,
- Vu la circulaire n°11 du 10 février 1958 du Ministère des Travaux Publics,
- Vu la circulaire du 30 octobre 1958,
- Vu la circulaire n°33 DG du 16 juillet 1959 du Ministère des Finances
- Vu les circulaires n°72-90 du 14 juin 1972 et 80-28 du 22 février 1980 sur la superposition de gestion concernant l'utilisation des chemins de halage,
- Vu la circulaire du 30 mars 1992, relative à la consistance du domaine public fluvial confié à VNF,
- Vu le décret du 6 février 1932, modifié, portant règlement général de police des voies intérieures,
- Vu la loi de finances pour 1991 n°90-1168 du 29 décembre 1990;
- Vu le décret n° 91-796 du 20 août 1991 relatif au domaine confié à Voies Navigables de France par l'article 124 de la loi de finances pour 1991,
- Vu le décret n°91-797 du 20 août 1991 relatif aux recettes instituées au profit de Voies Navigables de France par l'article 124 de la loi de finances pour 1991,
- Vu l'arrêté du 20 décembre 1974 portant règlement particulier de police,
- Vu la loi n°2012-77 du 24 janvier 2012 relative à VNF,
- Vu le décret n°2013-253 du 25 mars 2013 relative aux dispositions de la quatrième partie règlementaire du code des transports ,
- Vu la délégation de signature du représentant local de VNF du 31 décembre 2012
- Vu la demande des services du Département du Cher en date du 1er octobre 2010

2

Il a été convenu ce qui suit :

**Article 1er:**

Par la présente convention, l'État autorise la mise en superposition d'affectations de 8637 mètres linéaires de la route départementale n° 45 située le long du Canal Latéral à la Loire ainsi que le long de la rigole d'alimentation du canal latéral à la Loire, rive gauche.

La partie liée à l'infrastructure de la route départementale 45, de largeur variable, située le long de la rigole d'alimentation du canal latéral à la Loire, du P.K. 3,314 à 0,594 sur les commune d'APREMONT-SUR-ALLIER et de CUFFY, ainsi que celle du canal latéral à la Loire sur les communes de BEFFES, St LEGER-LE-PETIT, ARGENVIERES, et LA CHAPELLE-MONTLINARD, morcelée entre les PK 128,880 et 140,860, objet de la présente superposition d'affectations, et détaillée ci-après, est délimitée et teintée en rouge sur le plan annexé à la présente convention (Annexe 1).

Limites de la superposition (de gauche à droite dans le sens amont vers l'aval) :

1) ***RD 45 rive gauche de la rigole d'alimentation du canal latéral à la Loire***:

Commune d'APREMONT-SUR-ALLIER :

- Du P.K. 3,314 au P.K. 2,794 *(Écluse des Lorrains au Pont de Seguin)* : l'emprise de la superposition est comprise entre la limite du domaine public fluvial à gauche du fossé et la face arrière de la glissière de sécurité (voir profil n°1 – annexe 2) ;

-Du P.K. 2,794 au P.K. 1,944 *(pont de Seguin au Pont de Veuillin)* : l'emprise de la superposition est comprise entre la limite du domaine public fluvial à gauche du fossé et la limite théorique d'une bande de 2 mètres de large sur l'accotement côté rigole (voir profil n°2 – annexe 2) ;

- Du P.K. 1,944 au P.K. 1,394 *(Pont de Veuillin à l'ouvrage sur le ruisseau des Barres)* : l'emprise de la superposition est comprise entre le fond du fossé (fil d'eau) et la limite théorique d'une bande de 2 mètres sur l'accotement côté rigole (voir profil n°3 – annexe 2) ;

Commune de CUFFY :

- Du P.K. 1,394 au P.K. 0,594 *(ruisseau des Barres à la Grenouille)* : l'emprise de la superposition est comprise entre le fossé qui reste au Service Navigation et la limite théorique du bas de la digue de la rigole (voir profil n°4 – annexe 2) ;

*2) RD 45, rive gauche du canal latéral à la Loire*

Commune de BEFFES :

- Du P.K. 128,880 au P.K. 129,015 *(aménagement d'un rond-point à l'entrée de BEFFES, au lieu-dit « Chabrolles »)* : l'emprise de la superposition est comprise entre la limite du domaine public fluvial et la limite théorique réservant une bande de 10 mètres jusqu'au rideau de palplanches du canal pour une superficie de 3145 m² (voir profil n°5 – annexe 2 et planche 5 – annexe 1) ;

Communes de BEFFES, St LEGER-LE-PETIT et ARGENVIERES :

- Du PK 129,553 au P.K. 133,541, l'emprise de la superposition est comprise entre la limite du D.P.F à gauche du fossé et l'axe de la digue du canal (voir profil n°6 – annexe 2) ;

Commune de la CHAPELLE-MONTLINARD :

Du P.K. 138,186 au P.K. 139,132 (*Nambault*) : l'emprise de la superposition est comprise entre la limite du domaine public fluvial à gauche du fossé et l'axe de la digue du canal (voir profil n°7 – annexe 2) ;

- Du P.K. 140,012 au P.K. 140,860 (*Chandillon*) : l'emprise de la superposition est comprise entre le fossé qui reste au service Navigation et l'axe de la digue du canal latéral à la Loire (voir profil n°8 – annexe 2) ;

Le bénéficiaire devra s'assurer, lors de la signature de la convention et durant toute sa durée, de la parfaite adéquation de l'état de la voirie avec l'objet de la présente convention, notamment vis à vis de la sécurité des usagers.

**Article 2:**

L'ÉTAT et Voies Navigables de France, conservent le droit d'apporter au domaine public toutes les modifications nécessaires, sans que le bénéficiaire puisse s'y opposer, ni obtenir aucune indemnité pour les dommages qui en découleraient.

L'ÉTAT et Voies Navigables de France, s'engagent, dans la mesure du possible, à informer le bénéficiaire de la présente convention 2 mois avant le début de travaux importants planifiés. Dans le cas de travaux lourds de 1ère nécessité, brèches et ruptures de berges par exemple, ils seront réalisés dans l'urgence, sans aucun préavis.

**Article 3:**

L'ÉTAT et Voies Navigables de France conservent également le droit, si les besoins de la navigation ou de l'exploitation du domaine public fluvial viennent à l'exiger, de requérir, à l'issue d'un préavis de 2 mois, la suppression de la gestion du terrain en cause, sans que le bénéficiaire puisse s'y opposer, ni obtenir aucune indemnité.

**Article 4:**

Le bénéficiaire ne pourra pas modifier ou supprimer les ouvrages établis sur le domaine public fluvial sans en avoir au préalable, obtenu l'autorisation de VNF.

**Article 5:**

La partie de la voirie, objet de la superposition d'affectations, continue à faire partie du domaine public fluvial confié à Voies Navigables de France. Dans le cas où ce terrain viendrait à ne plus relever de la voirie du bénéficiaire, sa gestion reviendrait immédiatement, et sans indemnité, à Voies Navigables de France.

VNF conserve le droit de délivrer les autorisations domaniales et percevoir les redevances en découlant pendant toute la durée de la présente superposition d'affectations. Néanmoins, les permissions de voirie et arrêtés d'alignements pourront être délivrées par le Département du Cher, après avis de VNF (subdivision de Briare).

En raison du caractère précaire et révocable de la présente convention, la présente superposition d'affectations ne peut permettre la délivrance d'autorisation de construire sur les terrains desservis par la seule route. En pareille hypothèse, le bénéficiaire assume les conséquences financières découlant de la délivrance d'autorisation de construire sur les terrains desservis par la seule route.

**Article 6:**

Sauf à ce que les travaux envisagés par le bénéficiaire ne présentent un intérêt pour l'amélioration de l'exploitation des voies navigables confiées à VNF, le bénéficiaire effectue à ses frais exclusifs et après avis de la subdivision de Briare, tous les travaux nécessaires pour prévenir les détériorations du Domaine Public Fluvial supportant la superposition d'affectations.

Le Département du cher assurera sur toute l'emprise du Domaine Public Fluvial mise en superposition d'affectations, selon les plans et profils joints, et comme défini dans

l'article 1er de la présente convention, toutes les interventions d'entretien courant (fauchage, débroussaillage, élagage, etc...).

Il doit faire réparer ou reconstruire sans retard et à ses frais les parties de ce domaine endommagées ou détruites du fait de l'usage par le public de la zone de superposition d'affectations.

Il assure en outre l'écoulement des eaux pluviales, ménagères ou autres de façon à ce qu'elles ne stagnent pas sur les dépendances du Domaine Public Fluvial.

L'entretien et le remplacement éventuel de l'ouvrage busé implanté sous le carrefour giratoire à BEFFES et permettant la continuité du fossé côté canal et des ouvrages situés aux lieux-dits (la Crotte et Charreau), reste entièrement à la charge du gestionnaire du R.D. 45.

Outre l'entretien et l'écoulement des fossés, busage y compris, dans la limite qui lui incombe, et comme définit dans l'article 1er de la présente convention, toutes mesures seront prises quant à la sécurité des usagers de la route. En tout état de cause, le Département du Cher sera seul responsable en cas d'incident ou d'accident.

Au cours des travaux qui peuvent être autorisés par de VNF (subdivision de Briare), le bénéficiaire prend les précautions nécessaires pour éviter tout dommage aux canalisations souterraines et notamment aux câbles et conduites de toute nature (eau, gaz, électricité, téléphone, fibres optiques...) sur les terrains en cause. Il sera responsable des dommages causés par ces travaux. Des DICT auprès des gestionnaires de réseaux devront impérativement être déposées à l'occasion de tous travaux sur le DPF.

**Article 7:**

La responsabilité découlant de l'entretien du terrain et plantations existantes faisant l'objet de la présente convention est mise à la charge du bénéficiaire suivant des programmes et des prescriptions techniques qui seront soumises à l'approbation préalable de VNF. Toutes mesures doivent être prises pour éviter les chutes de branches et le bénéficiaire reste responsable des dégâts qui sont causés aux embarcations, aux usagers et au tiers soit directement, soit indirectement par suite des travaux d'entretien des plantations riveraines.

Les plantations nouvelles sont soumises aux mêmes règles.

Le bénéficiaire veillera particulièrement, lors du traitement ou de l'entretien de tout ou partie du terrain mis à sa disposition, à employer toute technique alternative aux traitements chimiques traditionnels, plus respectueuse de l'environnement et adaptée au milieu semi-aquatique.

**Article 8:**

Chaque fois qu'il en est possible, une zone est réservée pour permettre aux mariniers, plaisanciers, pêcheurs, agents du Service de la Navigation et entrepreneurs de dragage de circuler librement soit à pied, soit en automobile, soit avec des grues et autres engins de dragage.

L'accès aux rives, au chemin de halage est maintenu en tout temps. La circulation et le stationnement des véhicules sont réglementés par le bénéficiaire en respectant les exigences du service public de la navigation.

Le Président du Conseil Général du CHER devra prendre un arrêté de mise en service réglementant la circulation ainsi que les conditions d'utilisation de cette route départementale. Les pouvoirs de police seront exercés par leur titulaire conformément aux dispositions en vigueur.

Les agents assermentés du Service de la Navigation restent habilités pour constater les contraventions de leur compétence et dresser procès-verbal.

**Article 9:**

Le bénéficiaire prend entièrement à sa charge et est responsable de la signalisation règlementaire (verticale et horizontale), informative ou autre, liée à l'exploitation de son infrastructure, ainsi que l'éclairage que l'usage public a rendu nécessaire. Le bénéficiaire est garant du respect de la réglementation et de l'entretien des panneaux. La pose de panneaux informatifs devra respecter la charte signalétique de Voies Navigables de France. Si cette voie est empruntée par un itinéraire de vélo-route du type « Loire à vélo », une signalétique spécifique à cet itinéraire sera autorisée.

Il est responsable des dommages pouvant résulter de l'absence ou du mauvais état de ces éléments.

7

Il est responsable des dommages pouvant résulter du mauvais état de la voie, d'un défaut de signalisation ou d'éclairage et, d'une manière générale, de l'emploi de la voie par le public.

**Article 10 :**

Les parties de Domaine Public Fluvial faisant l'objet de la superposition d'affectations sont délimitées sur place par un représentant de VNF, en présence du bénéficiaire ou de son représentant, cela conformément aux indications données à l'article 1er de la présente convention.

Les charges d'établissement de la totalité des nouvelles bornes nécessaires pour la délimitation des zones, objet de la superposition d'affectations sont à la charge du bénéficiaire qui reste responsable de leur entretien ultérieur.

**Article 11:**

La présente convention prendra effet du jour de la date de notification de l'acte au bénéficiaire.

La présente convention est consentie pour une durée de 18 ans, mais pourra prendre fin à la disparition de l'affectation supplémentaire, par décision du bénéficiaire ou décision de retrait prononcée par VNF.

Chaque partie peut, à tout moment, renoncer à cette superposition d'affectations, sous réserve d'un préavis de 6 mois notifié par lettre recommandée avec avis de réception.

Pour le Département du Cher, la désaffection de fait devra être suivie d'un acte formel de déclassement du domaine public secondaire. En pareille hypothèse, le bénéficiaire doit réaliser à ses frais exclusifs tous les travaux de remise en état du site rendus nécessaires par le plan de récolement dressé par le service de navigation afin de rendre ces terrains conformes à leur destination initiale.

Après disparition de l'affectation secondaire, seule demeurera l'affectation initiale.

Dans ce cas, la gestion des terrains reviendra immédiatement à VNF, aucune indemnité ne sera due par l'État, notamment à raison des ouvrages, installations et aménagements qui auraient pu être édifiés par le bénéficiaire.

8

Les droits des tiers sont dans tous les cas réservés.

**Article 12:**

La présente convention est accordée à titre gratuit.

**Article 13:**

La présente convention ne permet pas la délivrance de droits réels au sens de l'article L 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques.

Fait à NEVERS en autant d'originaux que de parties,

21 NOV.

**LE DÉPARTEMENT DU CHER,**
**(Bénéficiaire de la présente convention)**
CONSEIL GENERAL DU CHER
18023 BOURGES Cedex
02/12/2014

**VOIES NAVIGABLES DE FRANCE,**
Le Directeur Territorial Centre Bourgogne,
Frédéric LAS FARGUES

**LE PREFET**
**Pour contreseing**
Pour la Préfète et par délégation,
le Sous-Préfet de St Amand Montrond
Francis BLONDEAU

Notification faite au bénéficiaire le 11 SEP. 2015

9

Direction Territoriale Centre Bourgogne
Direction Opérationnelle Ouest
Bureau Gestion Domaniale
Subdivision Navigation de Briare

Département du Cher

**Convention de superposition d'affectations de terrain dépendant du Domaine Public Fluvial confié à Voies Navigables de France au profit du département du Cher sur des sections du Canal latéral à la Loire concernant la Route Départementale n°45.**

# Annexe 1 :

## Plan général de la superposition (extraits cadastraux)

## *Fiche 2-7 - annexe II*

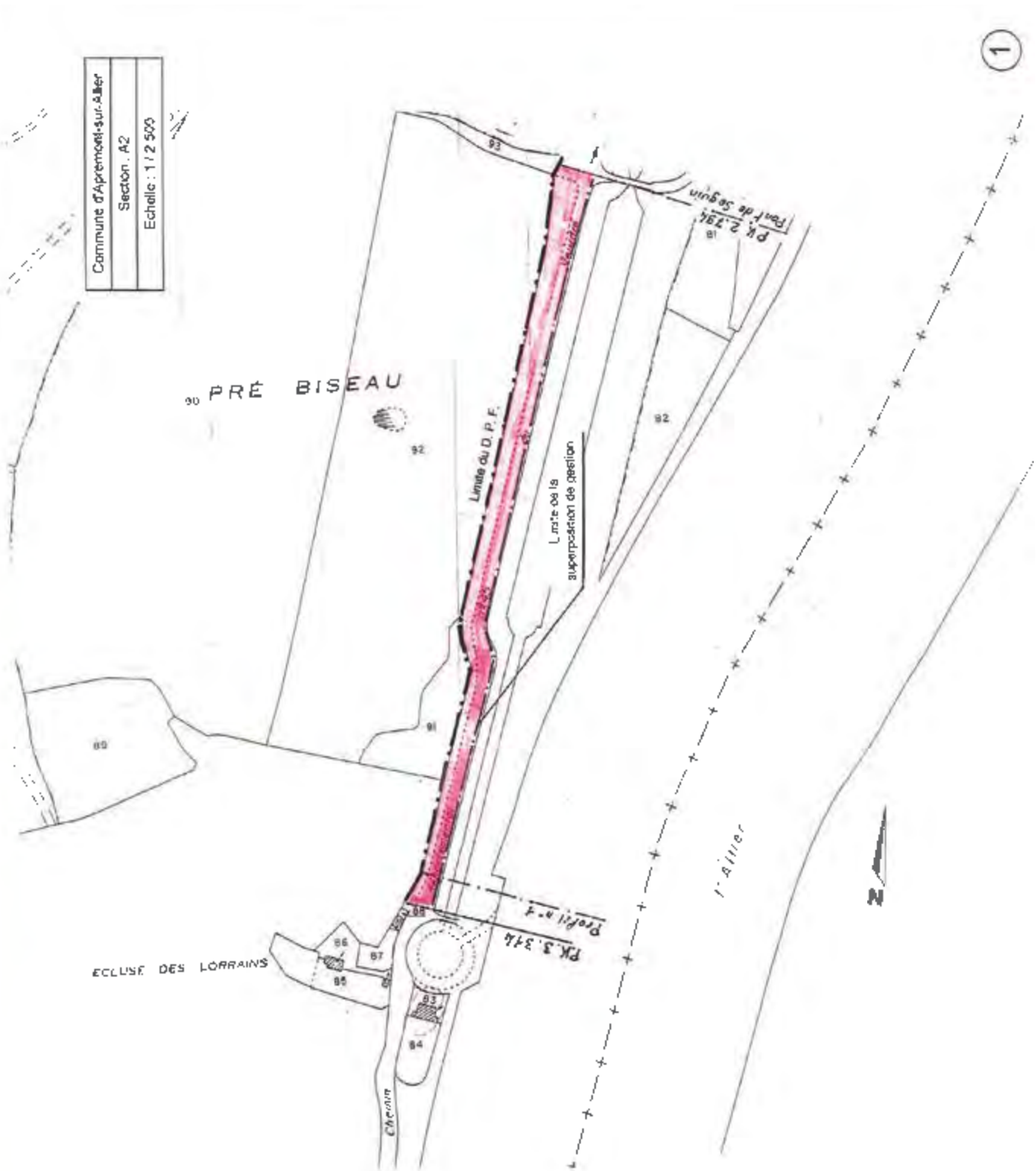
DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Bi are - St Satur

### Distances d'application des profils en travers de la RD 45

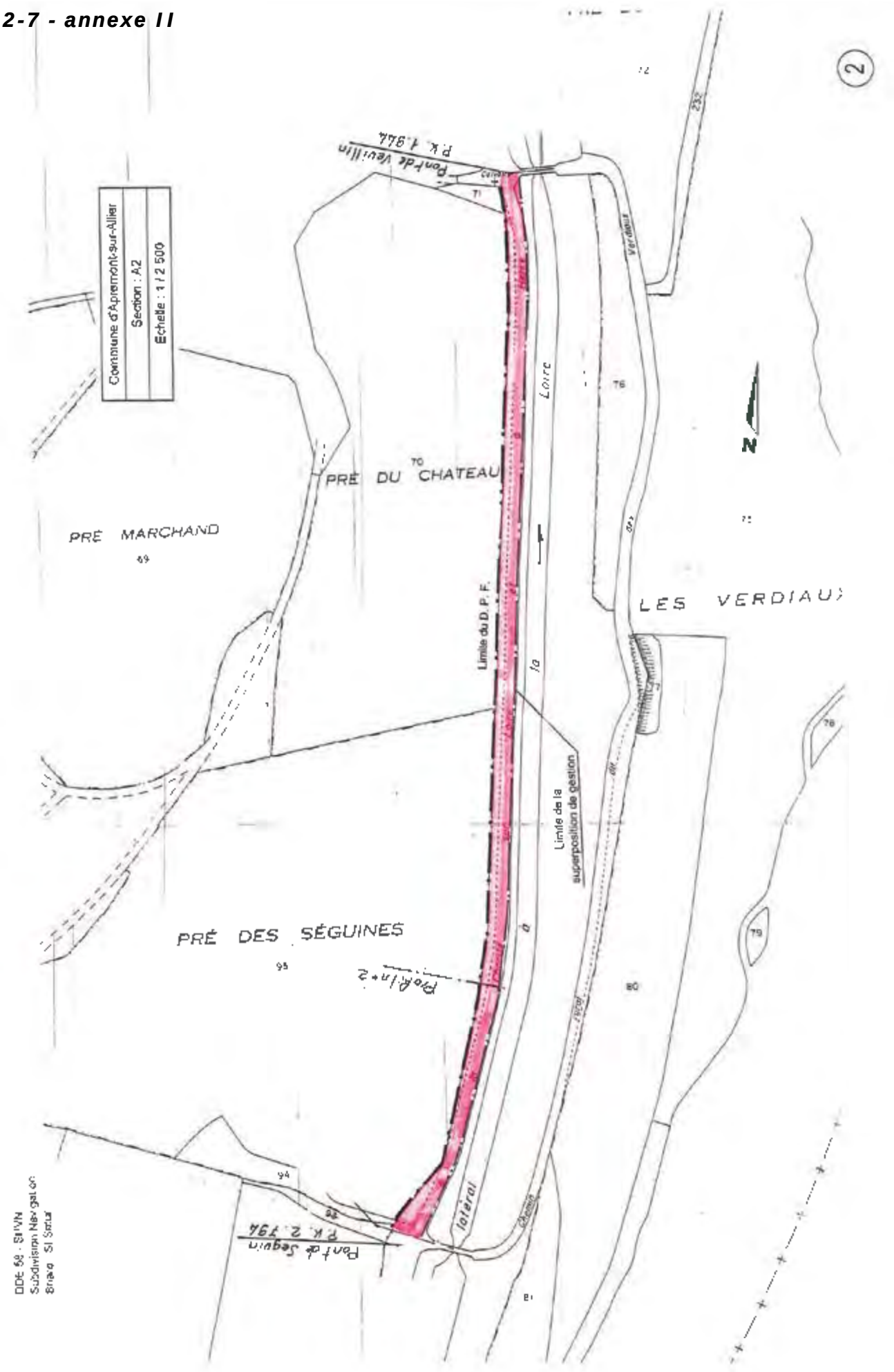
( Les profils sont positionnés d'amont vers l'aval )

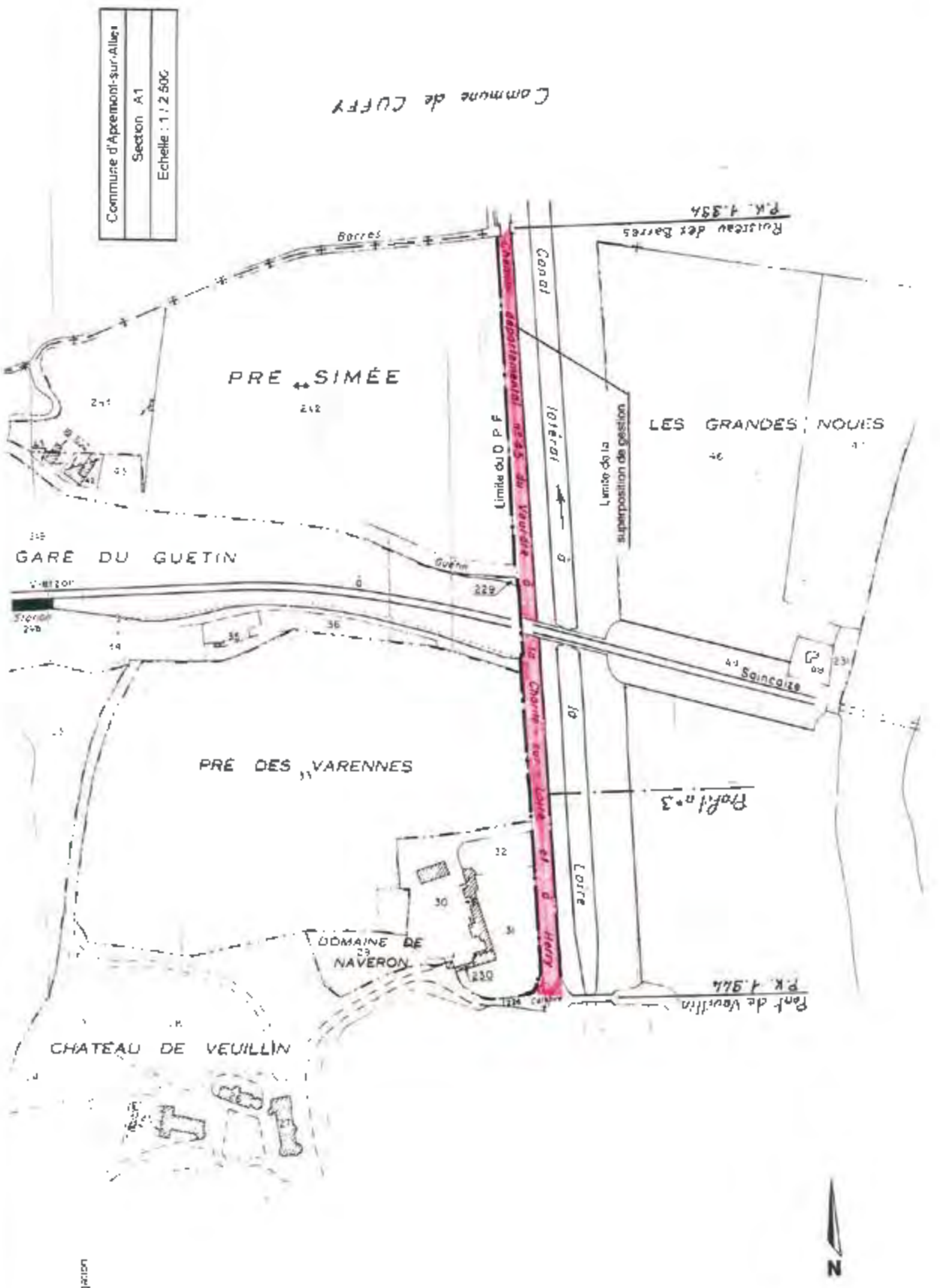
| | Numéro de page | PK (VN) du profil | PK (VN) d'application du profil | Distance d'application du profil (km) | Observations (Distance en km) Commune & Département |
|---|---|---|---|---|---|
| Profil 1 | P1 | 3,294 | 3.314<br>2.794 | 0.520 | Ecluse des Lorrains : 3,394<br>Pont de Seguin : 2,794<br>Commune d' APREMONT-SUR-ALLIER (18) |
| Profil 2 | P2 | 2,594 | 2.794<br>1.944 | 0.850 | Pont de Veuillin : 1,944<br>Commune d' APREMONT-SUR-ALLIER (18) |
| Profil 3 | P3 | 1,794 | 1.944<br>1.394 | 0.550 | Ouvrage ruisseau des Barres : 1,394<br>Commune d' APREMONT-SUR-ALLIER (18) |
| Profil 4 | P4 | 1,194 | 1.394<br>0.594 | 0.800 | Ouvrage sur fossé : 0,794<br>Commune de CUFFY (18) |
| Profil 5 | P5 | 128.900 | 128.880<br>129.015 | 0.135 | Commune de BEFFES (18) |
| Profil 6 | P6 à P13 | 130.220 | 129.553<br>133.541 | 3.988 | Les Radis<br>Commune de BEFFES, ST-LEGER-LE-PETIT, et ARGENVIERES (18) |
| Profil 7 | P14 à P15 | 138.450 | 138.186<br>139.132 | 0.946 | Nambault<br>Commune de LA CHAPELLE-MONTLINARD (18) |
| Profil 8 | P16 à P17 | 140.360 | 140.012<br>140.860 | 0.848 | Chandillon<br>Commune de LA CHAPELLE-MONTLINARD (18) |
| Total concerné pour la superposition de gestion : | | | | 8.637 | |

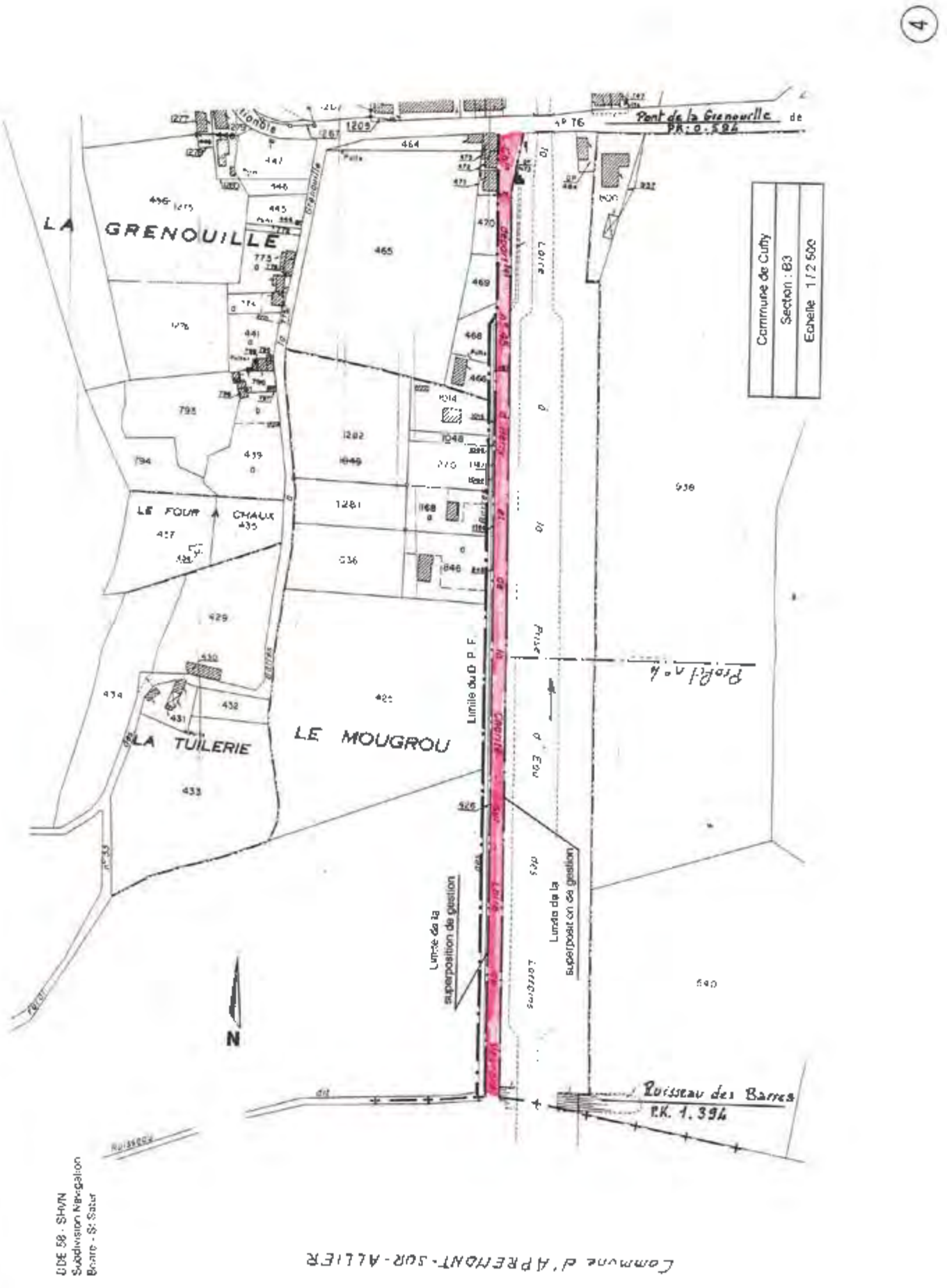
RD45 - Dist Appli - 2.xls
Feuil1 (2)
RD - 031008
25/02/04



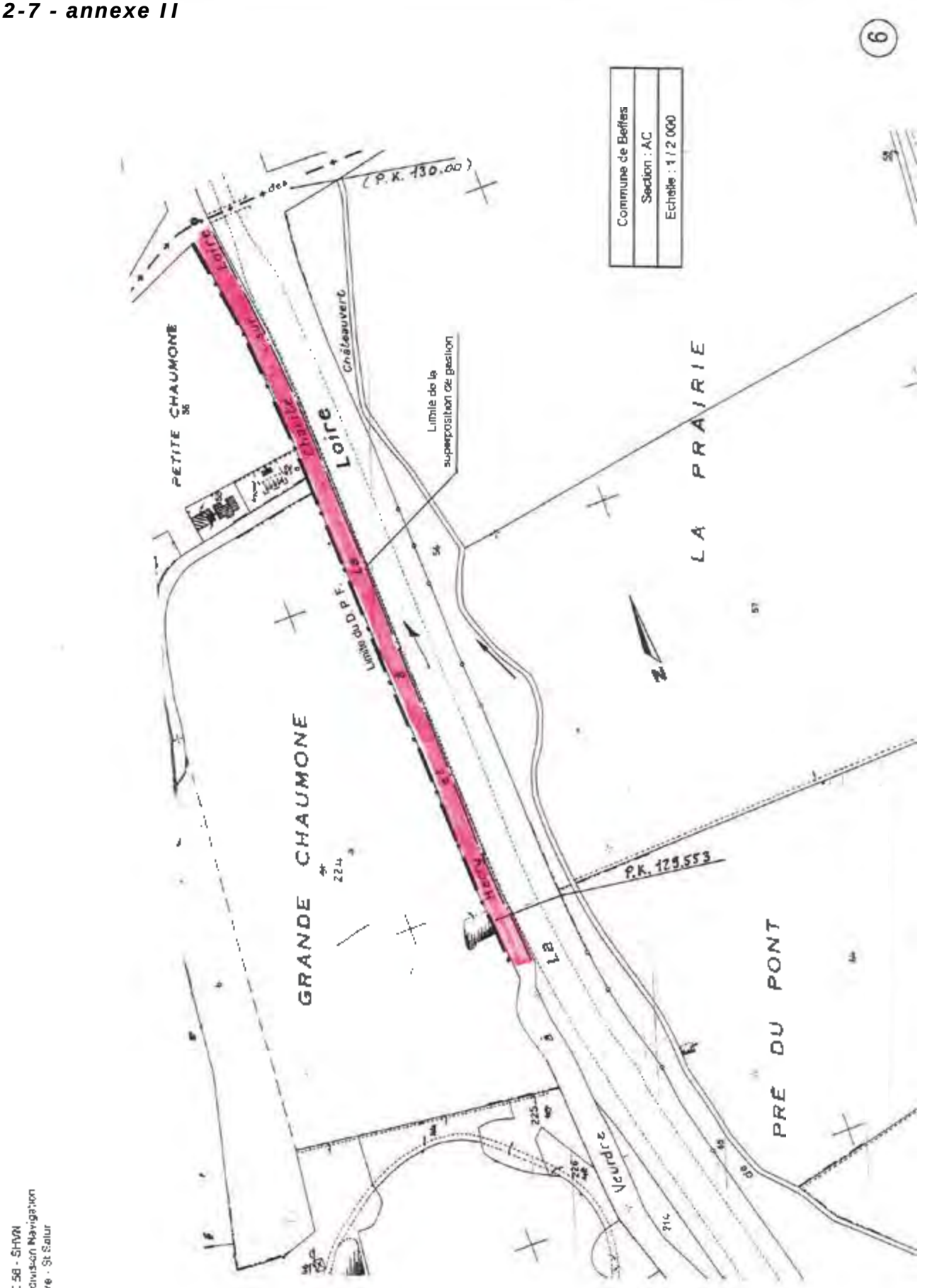

DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur


Commune d'Apremont-sur-Allier
Section : A2
Echelle : 1/2 500
PRÉ DU CHATEAU
PRÉ MARCHAND
PRÉ DES SÉGUINES
LES VERDIAUX
Loire
Limite du D.P.F.
Limite de la superposition de gestion
Latéral
N

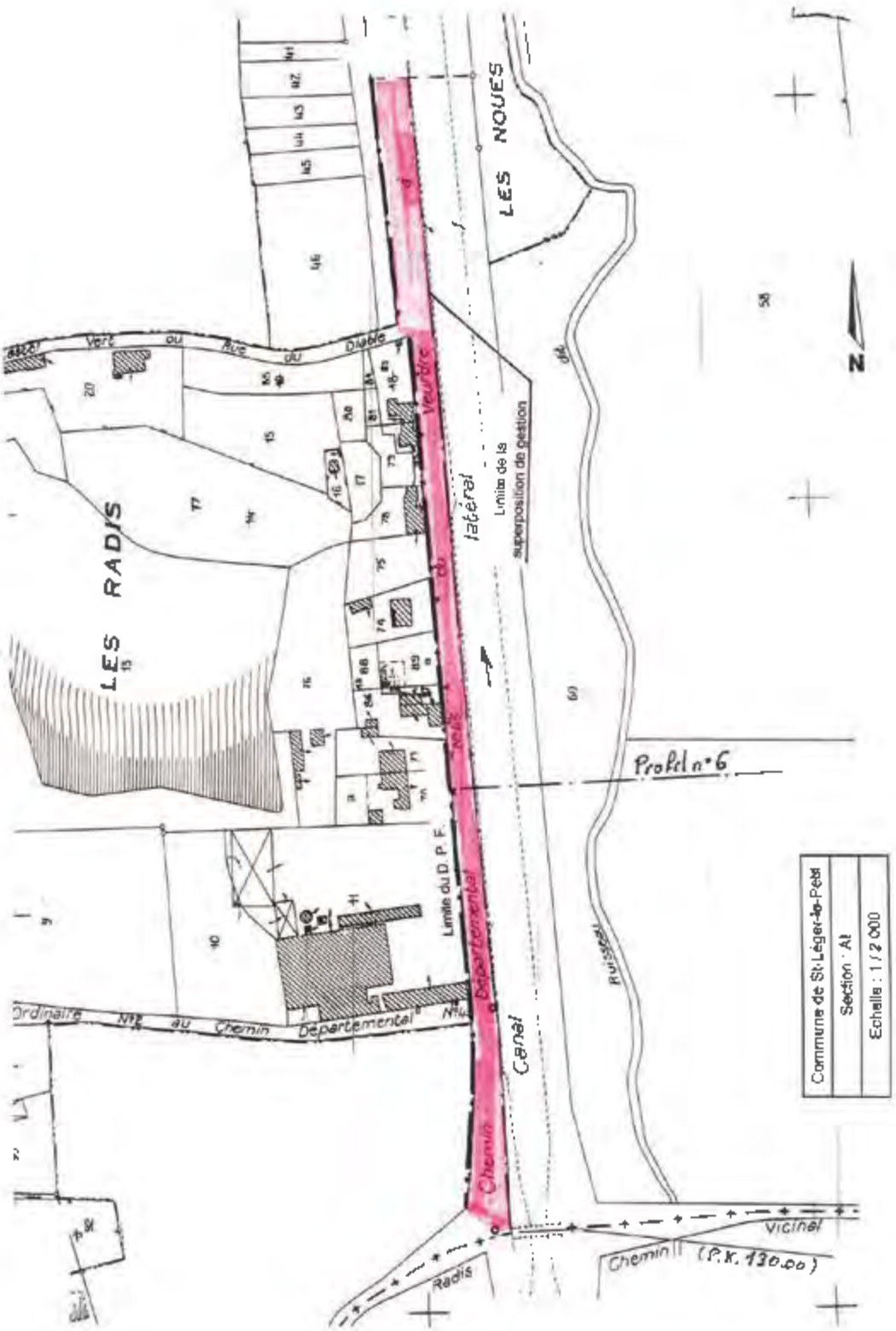

Commune d'Apremont-sur-Allier
Section A1
Echelle : 1 : 2 500
Commune de CUFFY
Barres
PRE SIMÉE
LES GRANDES NOUES
GARE DU GUETIN
PRE DES VARENNES
DOMAINE DE NAVERON
CHATEAU DE VEUILLIN
Canal latéral
Limite du D P F
Limite de la superposition de gestion
Loire
Profil n°3
N
DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur


4
Pont de la Grenouille
PK : 0.594
Commune de Cuffy
Section : B3
Echelle 1/2 500
LA GRENOUILLE
LE FOUR A CHAUX
LA TUILERIE
LE MOUGROU
Limite du D P F.
Limite de la superposition de gestion
Limite de la superposition de gestion
N
Ruisseau des Barres
P.K. 1.394
Commune d'APREMONT-SUR-ALLIER
UDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Bourg - St Satur

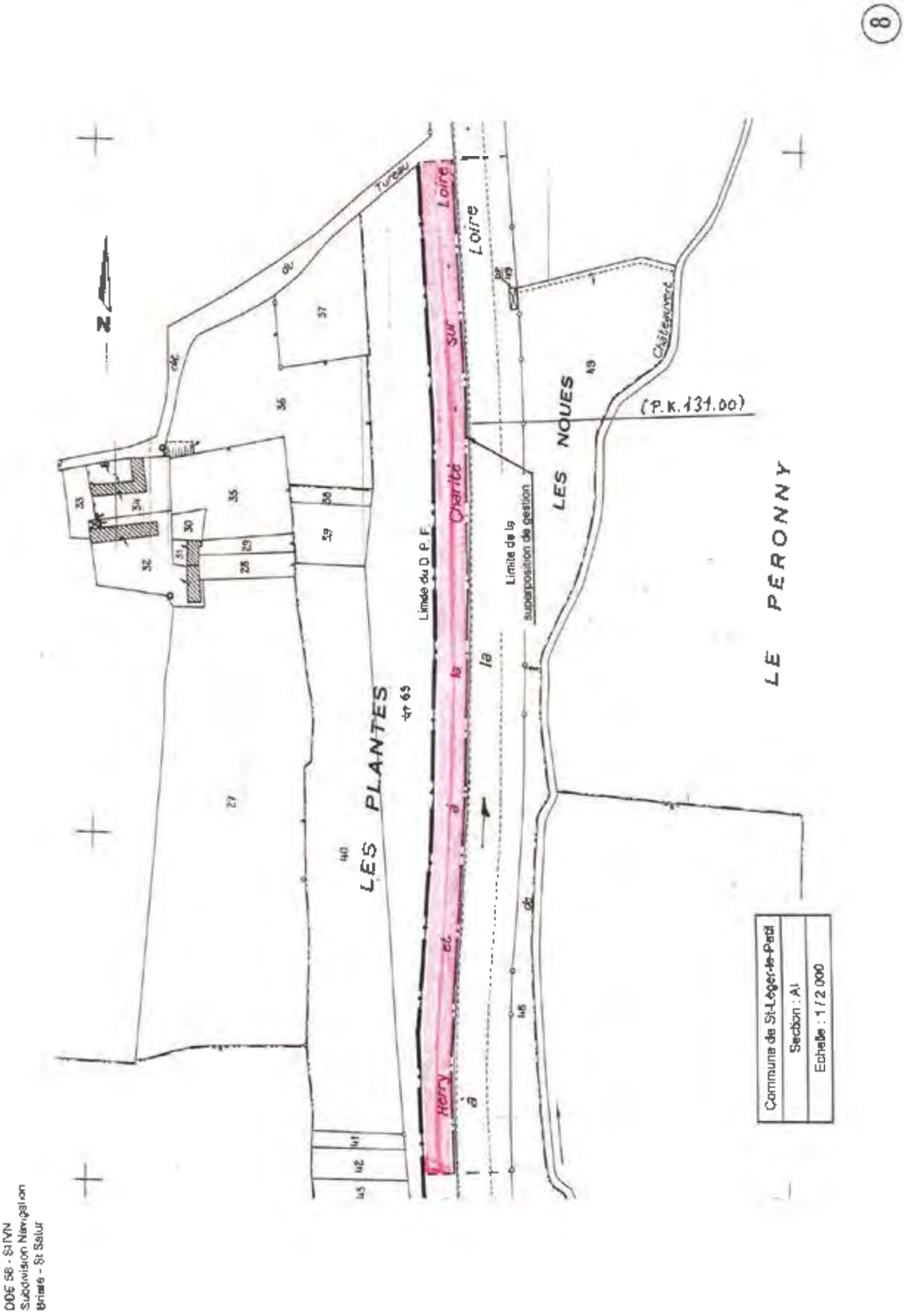
5
Commune de Baffes
Section AC
Echelle : 1 / 2 000
LE CHÂ
Départemental
Chemin
Latéral
Canal
L'ESSENT
CHABROLLES
ROSSIGNOLERIE
CHÂTEAU-GAILLARD
LA FONTAINE
Limite du D.P.F.
Limite de la superposition de gestion
P.K. 129.015
Profil n° 5
P.K. 128.820
Avril
Route
Chabrolles
DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Brinze - St Satur

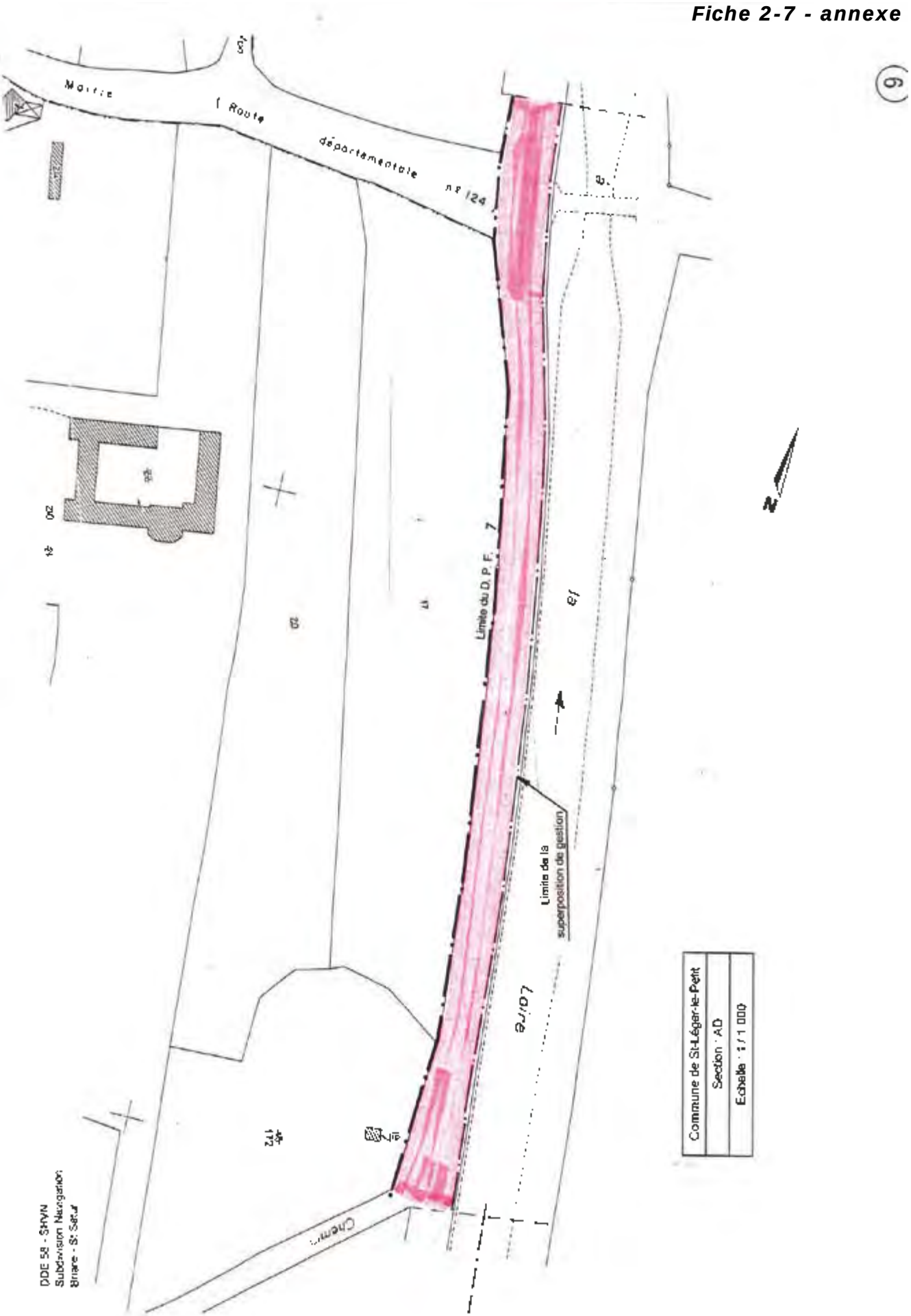

6
Commune de Beffes
Section : AC
Echelle : 1 / 2 000
(P.K. 130.00)
Loire
Châteauvert
Limite de la superposition de gestion
PETITE CHAUMONE
56
LA PRAIRIE
Limite du D.P.F.
GRANDE CHAUMONE
224
P.K. 129.553
La
PRE DU PONT
DDT 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Loire - St Satur

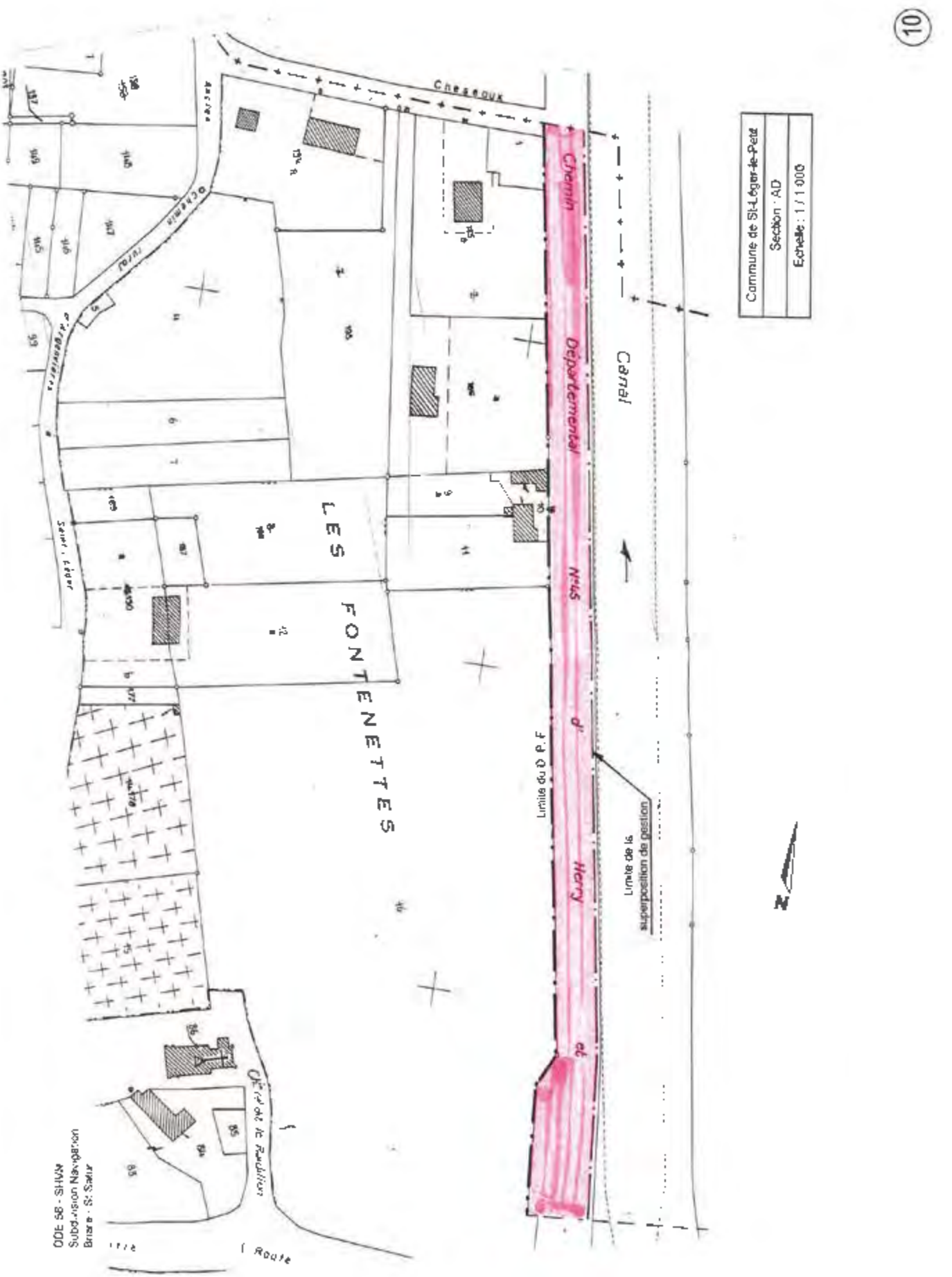
(7)

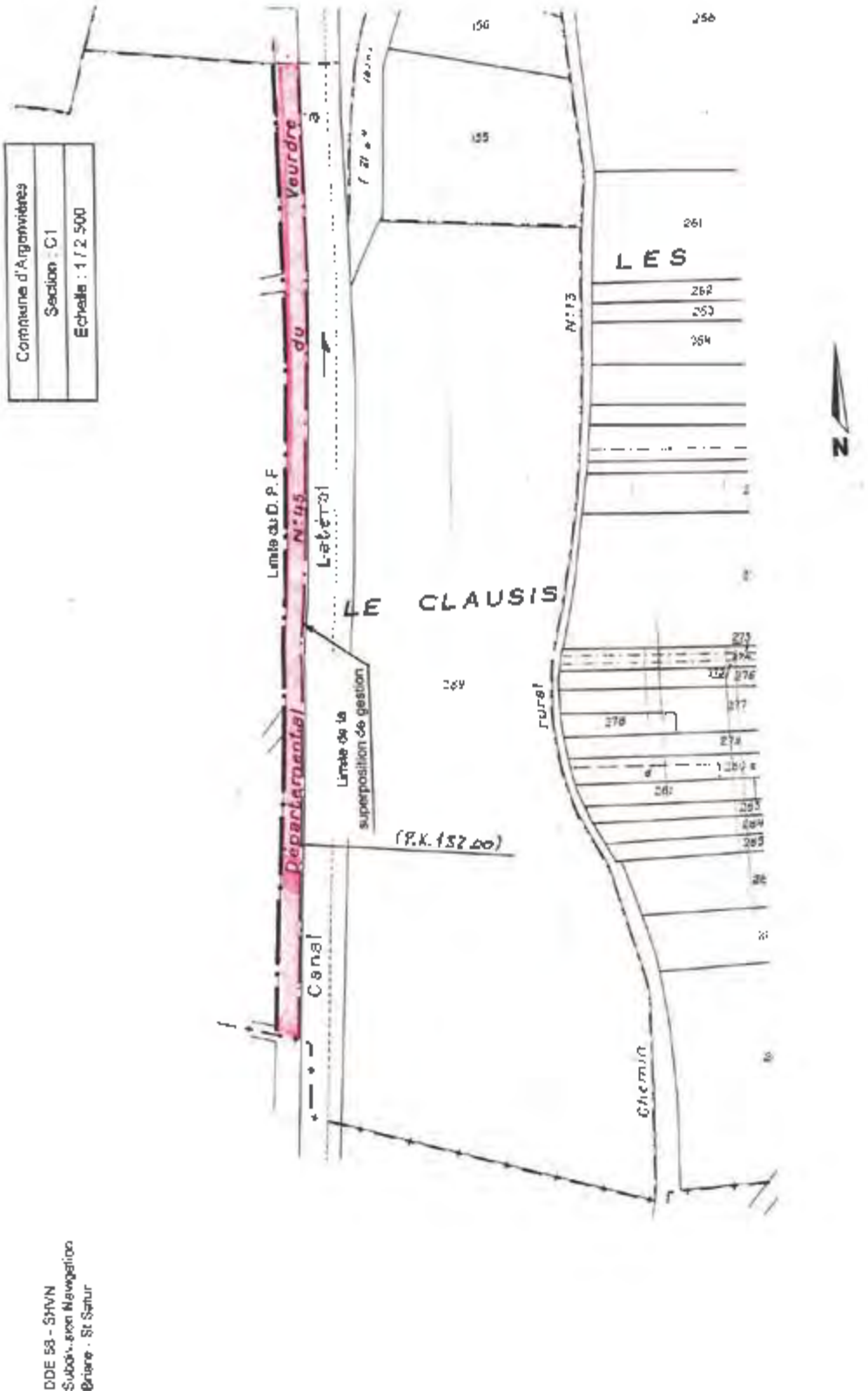



DDE 58 - SATVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

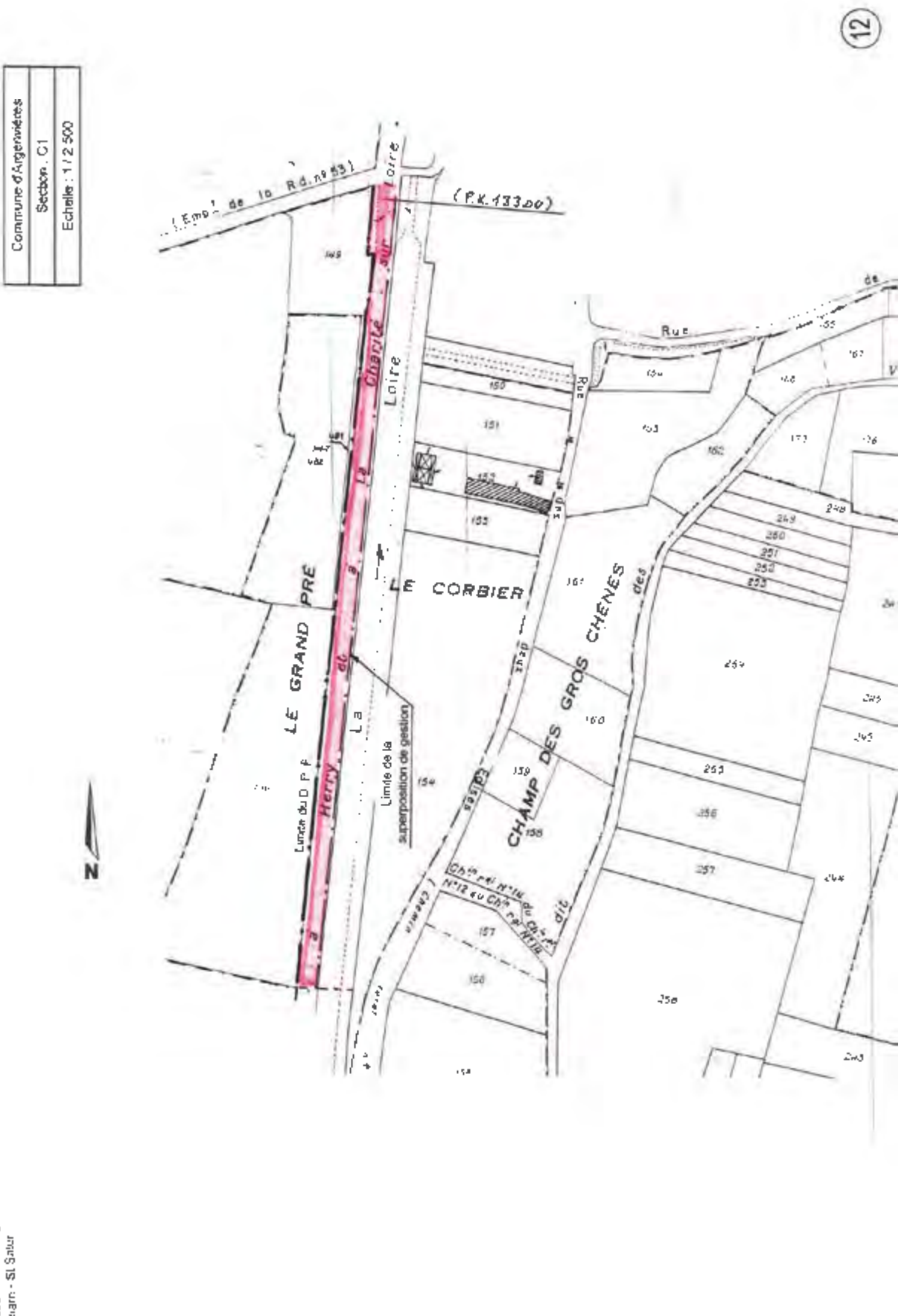

8
Tureau
Loire
Loire
Charité sur Loire
Limite du D.P.F.
Limite de la superposition de gestion
LES NOUES
(P.K.131.00)
Châteauvert
LE PERONNY
LES PLANTES
Herry et à la
Commune de St-Léger-le-Petit
Section : AI
Echelle : 1 / 2 000
DDE 58 - SIVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur


Mairie
Route départementale n° 124
Limite du D. P. F.
Limite de la superposition de gestion
Loire
Commune de St-Léger-le-Petit
Section : AD
Echelle : 1 / 1 000
DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur


10
Commune de St-Léger-le-Petit
Section : AD
Echelle : 1 / 1 000
Chemin Départemental N°45 d'Henry
Canal
LES FONTENETTES
Limite du D.P.F
Limite de la superposition de gestion
Chesseaux
Route
ODE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Brisare - St Satur

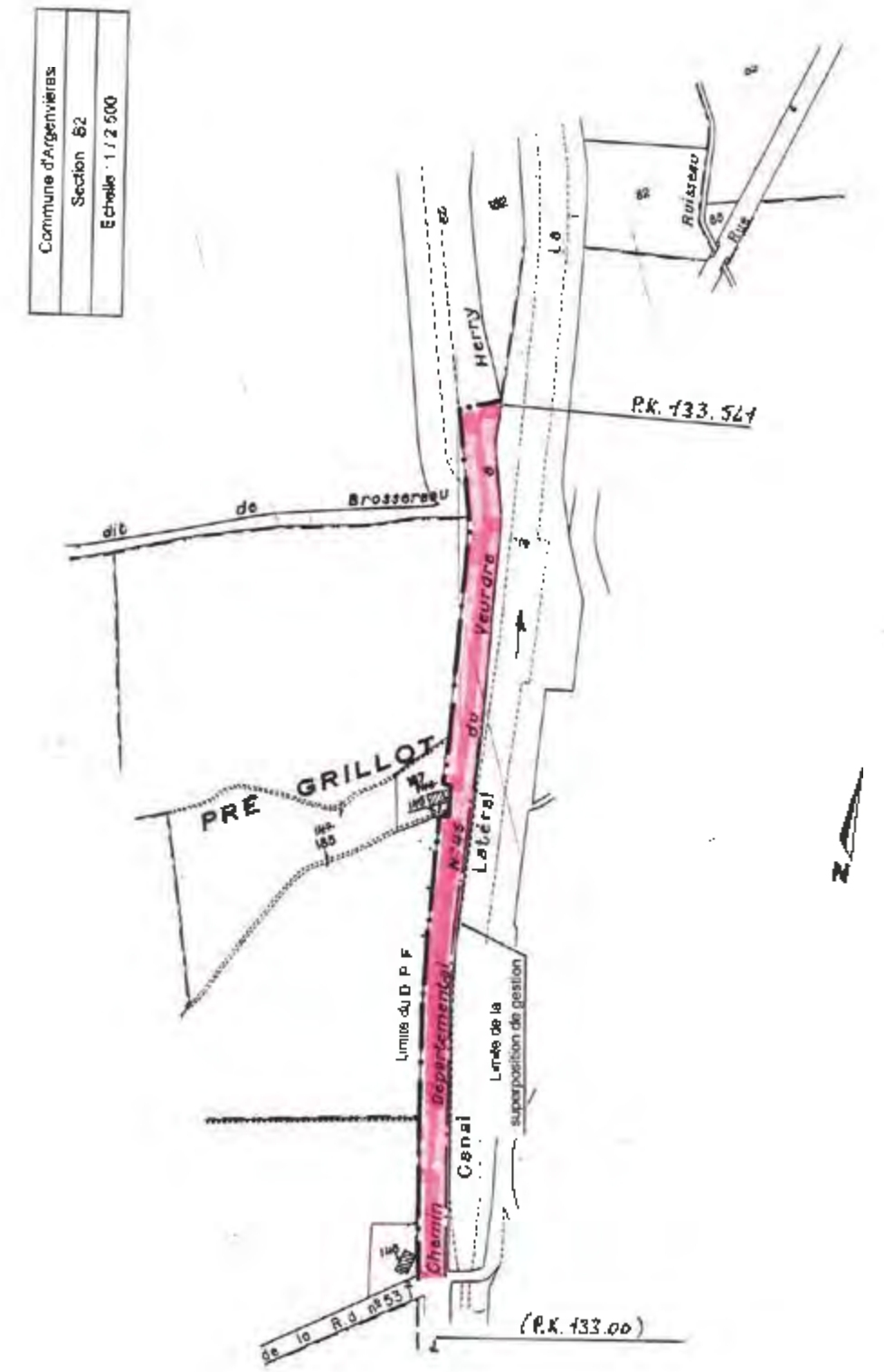



DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

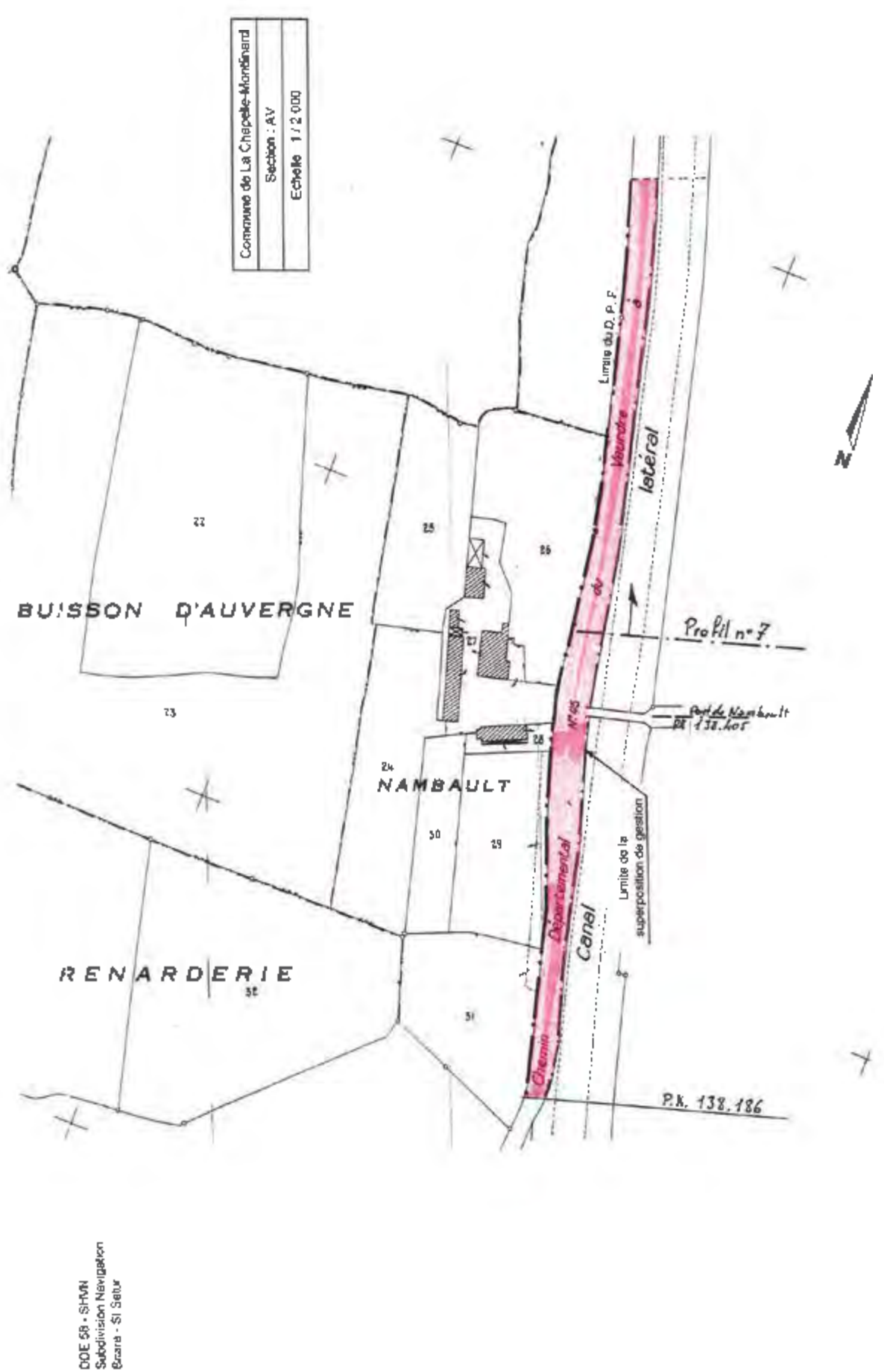



DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Bearn - St Satur

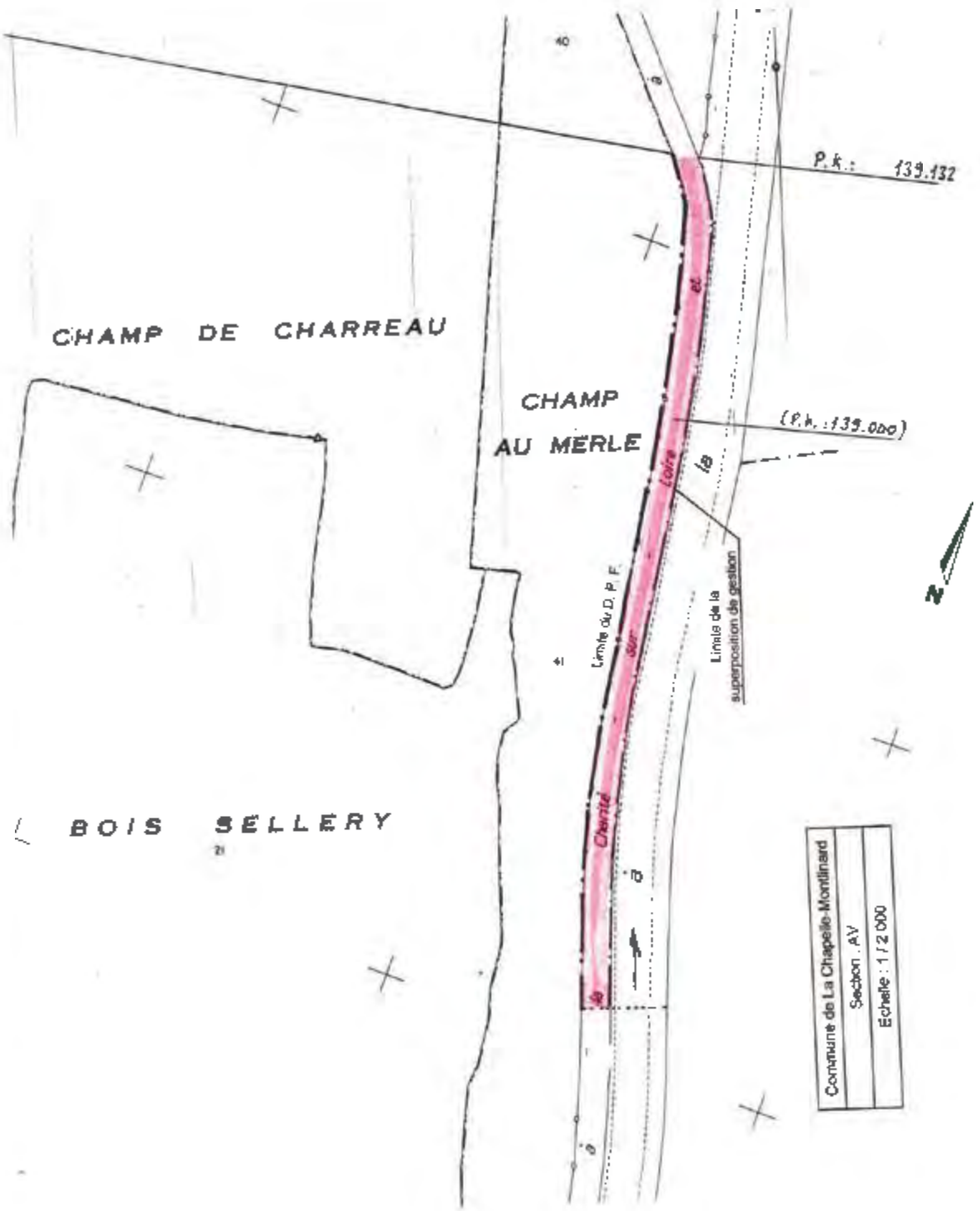
(13)



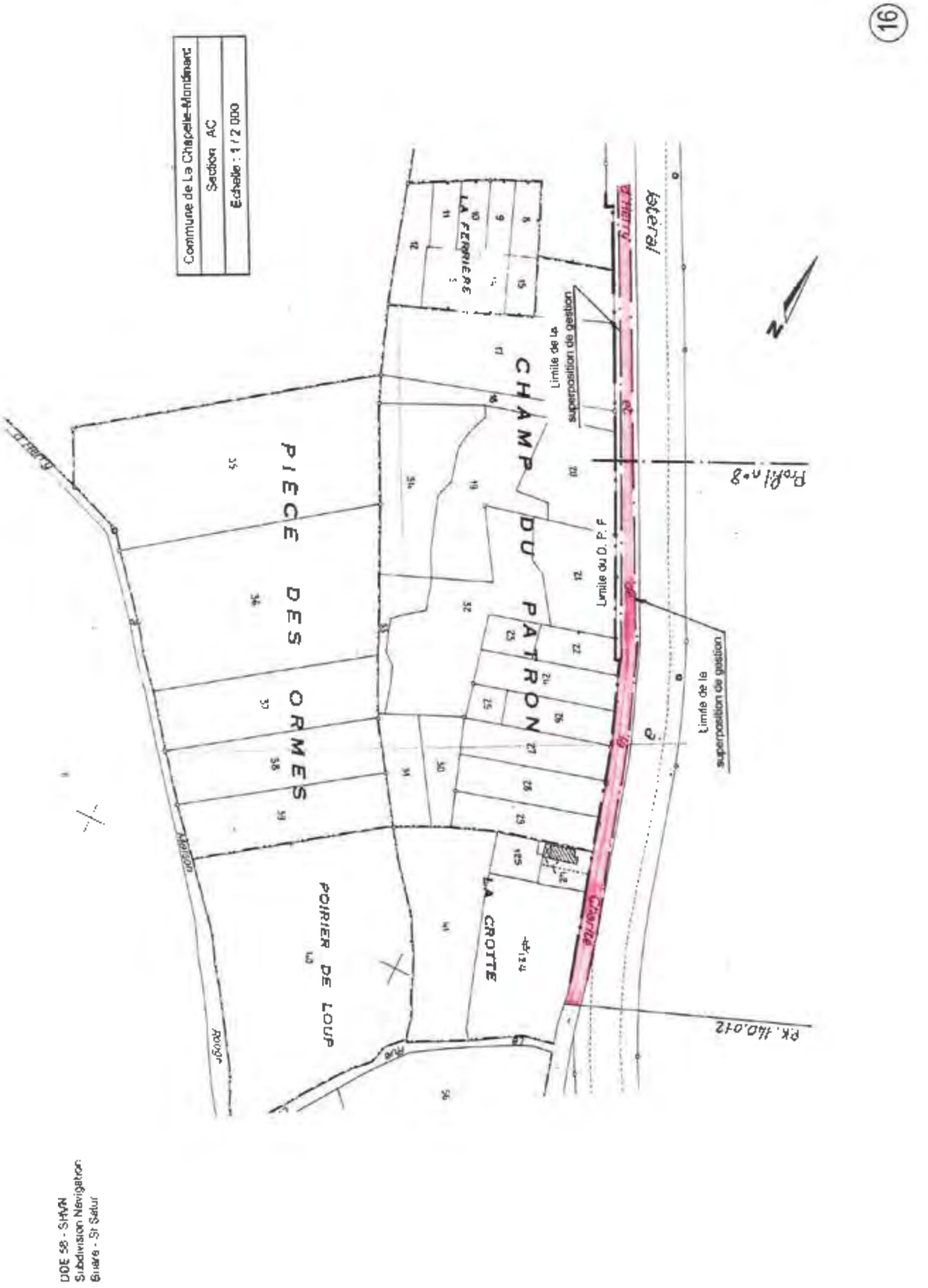

DDE 53 - SHVN
Subdivision Navigation
Brare - St Satur


Commune de La Chapelle-Montlinard
Section : AV
Echelle 1/2 000
14
Limite du D. P. F.
Vaudre
latéral
de
N
BUISSON D'AUVERGNE
22
25
26
27
Profil n° 7
23
N°45
Pont de Nambault
PK 138.405
24
NAMBAULT
28
30
29
Limite de la superposition de gestion
Chemin Départemental
Canal
RENARDERIE
31
P.K. 138.186
CDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Bourges - St Satur

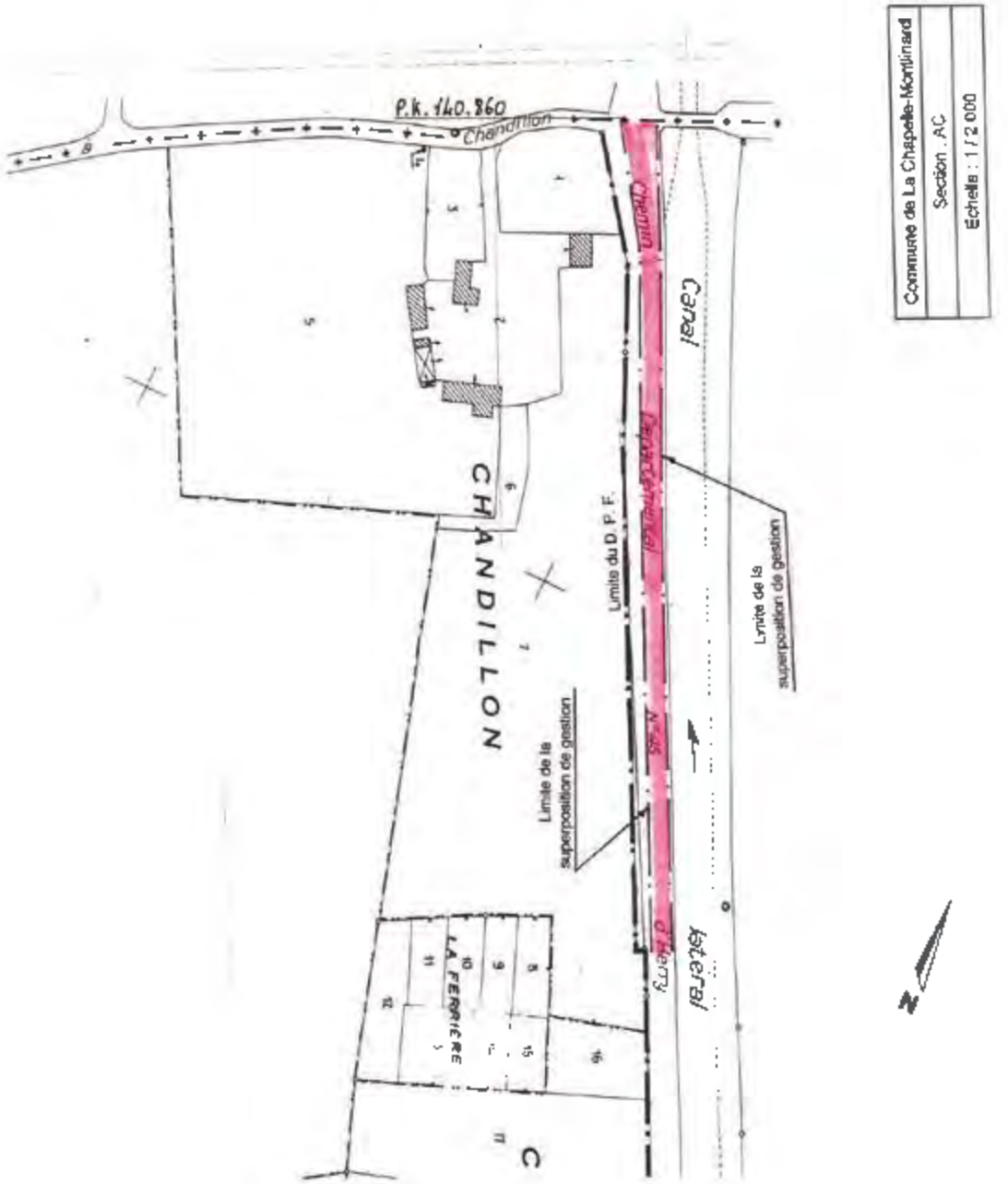
(15)




DDE 58 - SHAN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur


16
Commune de La Chapelle-Montlinard
Section AC
Echelle : 1 / 2 000
LA FERRIERE
CHAMP DU PATRON
PIECE DES ORMES
POIRIER DE LOUP
LA CROTTE
Limite de la superposition de gestion
Limite du D. P. F.
Limite de la superposition de gestion
Latéral
Charité
Profil n°8
Rouge
DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Guare - St Satur

(17)




DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Brisare - St Satur

Direction Territoriale Centre Bourgogne
Direction Opérationnelle Ouest
Bureau Gestion Domaniale
Subdivision Navigation de Briare

Département du Cher

**Convention de superposition d'affectations de terrain dépendant du Domaine Public Fluvial confié à Voies Navigables de France au profit du département du Cher sur des sections du Canal latéral à la Loire concernant la Route Départementale n°45.**

# Annexe 2 :

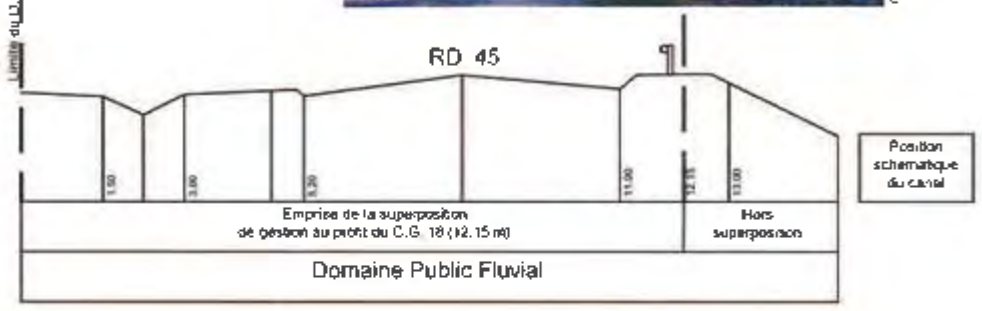
# Cahier des Profils en travers

DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# Profils en travers de la RD 45
# Rigole d'alimentation

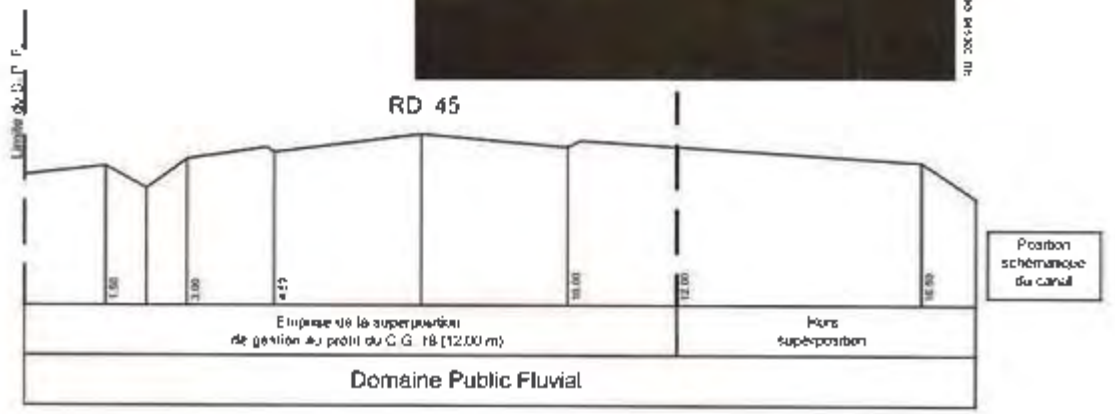
## Profil n° 1 (PK 3.794)

Echelle 1/125 Les Lorrains
du PK 3.314 au PK 2.794




## Profil n° 2 (PK 2.594)

Echelle 1/125 Pont de Seguin
du PK 2.794 au Pk 1.944




31008_01bp.dwg

Attention : Distances des emprises exactes - Côtes altimétriques schématiques

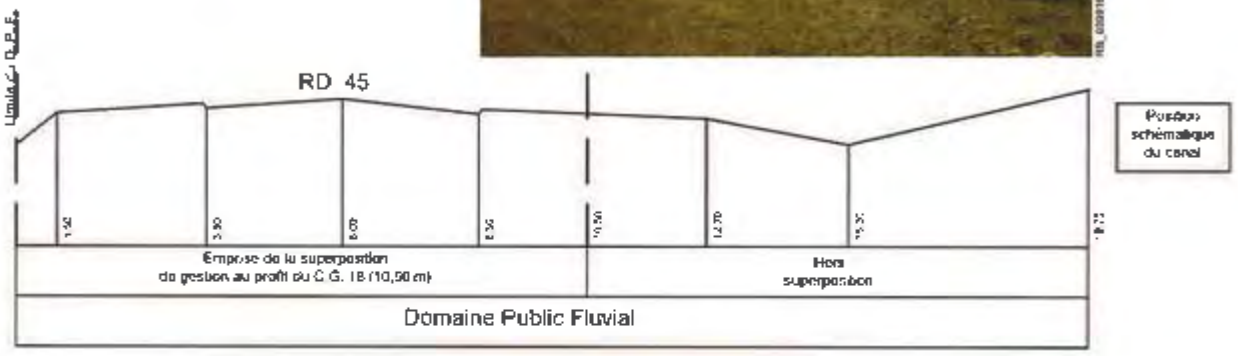
Page 1 de 5

DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# Profils en travers de la RD 45
# Rigole d'alimentation

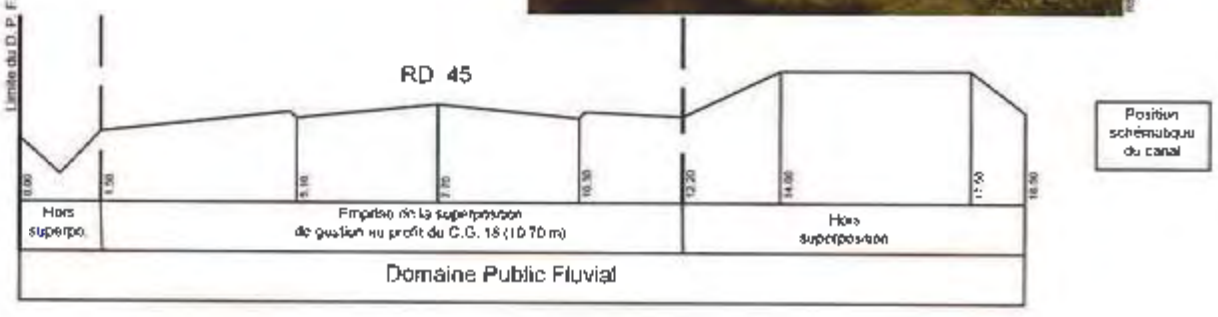
## Profil n° 3 (PK 1.794)

Echelle 1/125 Veuillin
du PK 1.944 au PK 1.394




## Profil n° 4 (PK 1.164)

Echelle 1/125 La Grenouille
du PK 1.394 au PK 0.594



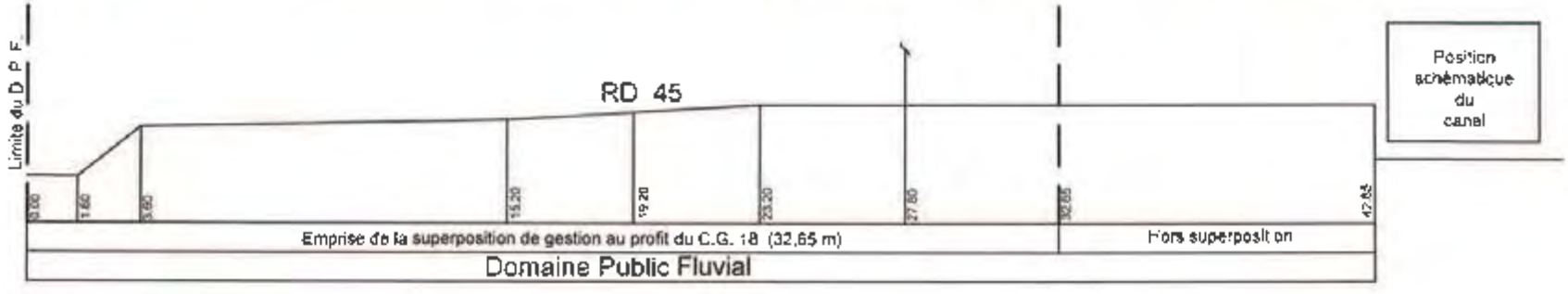

31008_02bp.dwg

Page 2 de 5

# Profils en travers de la RD 45

## Profil n° 5 ( PK 128 900 )

Echelle 1/200 Chabrolles
du PK 128.880 au PK 129.015



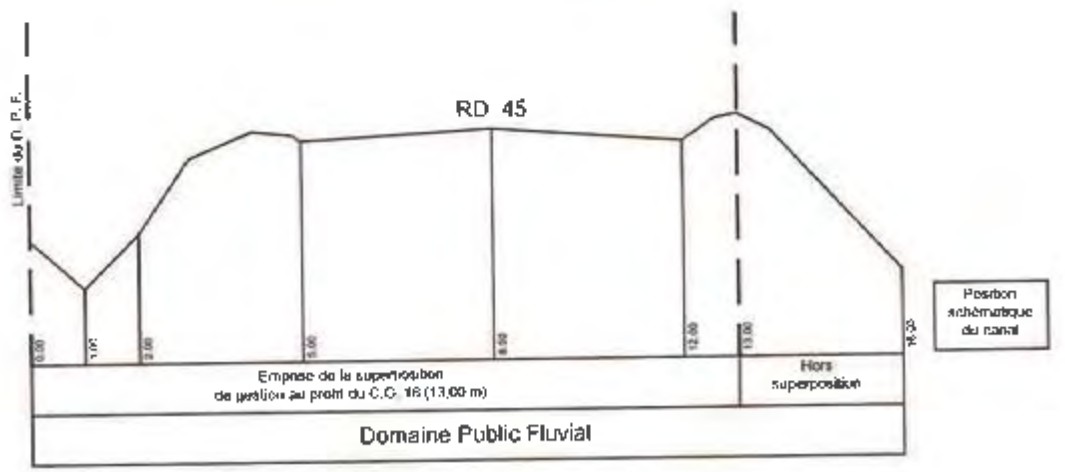

31008_03sp.dwg

DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# Profils en travers de la RD 45

## Profil n° 6 (PK 130.2201)

Echelle 1/125 Les Radis
du PK 129.553 au pk 133.541



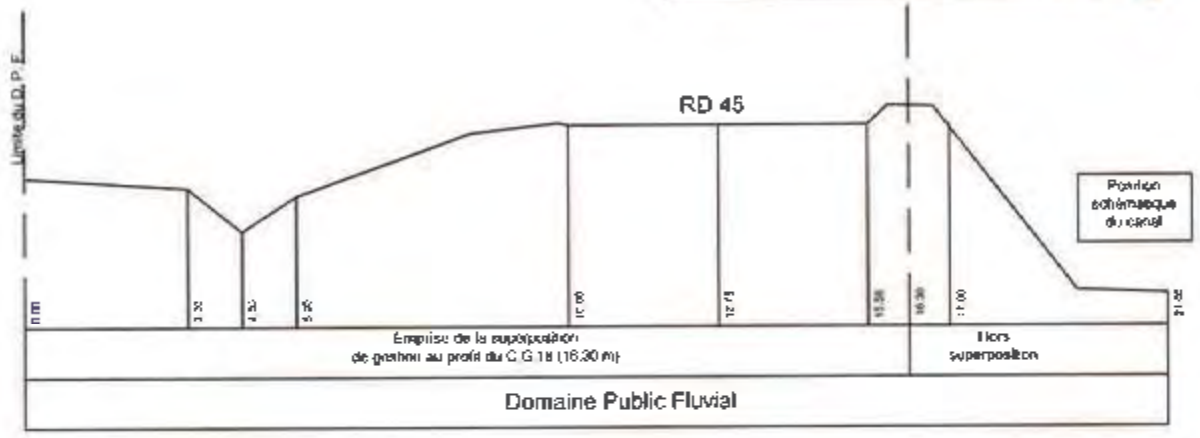

31008_04bp.dwg

DDE 58 - SHVN
Subdivision Navigation
Briare - St Satur

# Profils en travers de la RD 45

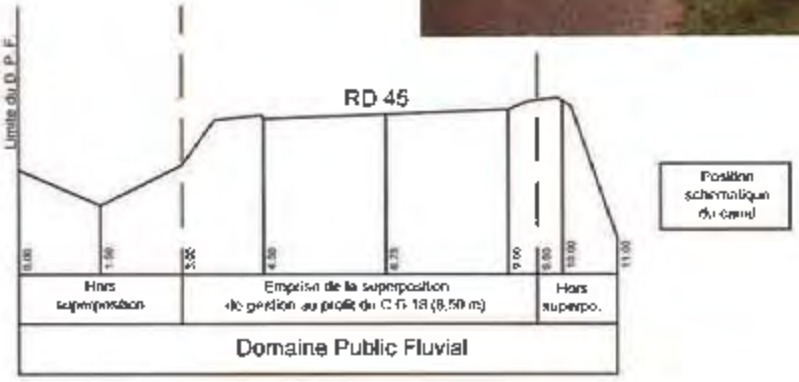
## Profil n° 7 (PK 138.450)

Echelle 1/125 Nambault
du PK 138.186 au PK 139 132




## Profil n° 8 (PK 140.360)

Echelle 1/125 Chandillon
du PK 140.012 au PK 140.860




31008_05bp.dwg

3

# La gestion et la conservation du domaine public

# RÈGLEMENT DE LA VOIRIE DÉPARTEMENTALE

Le nouveau règlement est en cours d'écriture.

En attendant la validation de ce nouveau règlement, c'est le règlement approuvé le 7 juin 1993, modifié les 6 juillet 1998 et 15 janvier 2001, qui est applicable.

# COMMISSIONNEMENT ET ASSERMENTATION DES AGENTS

## Définition

Commissionner est l'acte par lequel le président du Conseil départemental peut déléguer à un agent de la Direction des routes la mission de rechercher et constater les infractions.

L'assermentation consiste en une prestation de serment devant le tribunal de police territorialement compétent, c'est-à-dire celui de la résidence administrative de l'agent.

## Objectif

Le commissionnement et l'assermentation constituent deux procédures de nature à permettre la constatation des infractions à la police de la conservation du domaine public et à certaines infractions de la police de la circulation.

## Exposé

### *Les agents commissionnés et assermentés*

L'article L116-2 du code de la voirie routière (CVR) dresse la liste des fonctionnaires qui peuvent constater les infractions à la police de la conservation du domaine public routier et établir les procès-verbaux, notamment « sur les voies départementales, les agents du département commissionnés et assermentés à cet effet ».

Les articles L130-4 et R130-5 du Code de la route renvoient à cette liste d'agents verbalisateurs mentionnés à l'article L116-2 du CVR.

L'arrêté de commissionnement doit comporter la désignation nominative de l'agent, la nature des infractions qu'il est chargé de constater, le fondement juridique des missions et enfin les limites territoriales d'exercice des fonctions.

L'article 12 du code de procédure pénale dispose que « la police judiciaire est exercée, sous la direction du Procureur de la République, par les officiers, fonctionnaires et agents désignés au présent titre ». Les agents territoriaux commissionnés sont concernés.

L'agent commissionné par le président du Conseil départemental doit donc prêter serment devant le tribunal de police de sa résidence administrative.

### *Les domaines de compétence*

Les agents des services routiers sont compétents pour constater :

- les contraventions de voirie visées à l'article R116-2 du code de la voirie routière ;
- les infractions à la police de la circulation, lorsqu'elles sont connexes à des infractions à la police de la conservation du domaine public routier ou lorsqu'elles sont commises au droit ou aux abords de chantiers établis sur la voie publique, en vertu de l'article R130-5 du Code de la route ;
- les infractions en matière de publicité, d'enseignes et de pré-enseignes, dans l'intérêt de la sécurité routière, conformément aux articles R418-2 à R418-7 et R418-9 du Code de la route.

En revanche, les agents ne sont pas compétents pour constater les infractions en matière de publicité, d'enseignes et de pré-enseignes, en application du code de l'environnement. En effet, il s'agit d'un pouvoir de police de la protection du cadre de vie qui n'appartient qu'aux maires et au préfet, y compris le long des routes départementales.

*Fiche 3-2*

**Références**

- Code de la voirie routière, Code de la route, code de procédure pénale [voir extraits de ces codes dans l'annexe du Guide de la voirie routière]
- Arrêté du 10 juin 2009 relatif à l'assermentation des agents départementaux pour la constatation des infractions à la police de la conservation du domaine public routier [JO du 25 juin 2009]

4

# L’exploitation

# ASTREINTE GÉNÉRALE

## Définition

Depuis le 1er avril 2007, date du transfert des parties de services de la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) chargées de l'entretien et de l'exploitation de la route, l'ensemble des missions d'entretien, de gestion et d'exploitation de la route est assuré par les services du Conseil départemental.

À cet effet, le Conseil départemental dispose d'une organisation permettant d'effectuer 24h/24 des interventions d'urgence du service. Elle est définie dans le dossier d'organisation de la viabilité du réseau (DOVR), établi dans le cadre de la démarche qualité.

## Objectifs

Cette organisation doit être efficace et claire, non seulement pour les usagers de la route, mais aussi pour les autres administrations intervenant dans le domaine routier (préfecture, communes, gendarmerie, police nationale, SDIS).

Cette nouvelle organisation permet tout au long de l'année :

- d'offrir aux habitants du Cher un niveau de service adapté à l'importance des axes routiers ;
- à la Direction des routes d'assurer un véritable rôle de gestionnaire de voirie, en particulier vis-à-vis des autres intervenants de la route et de la sécurité civile.

L'organisation reprend la structure de celle mise en œuvre historiquement dans le cadre de la viabilité hivernale et comprend au niveau de :

- la maîtrise d'ouvrage : le cadre d'astreinte de décision de la Direction des routes ;
- la maîtrise d'œuvre : le permanent d'information de la Direction des routes ;
- l'exécution : les responsables d'intervention et les équipes d'intervention des centres d'exploitation.

Ces personnels sont mis en astreinte hebdomadaire.

L'astreinte est la période pendant laquelle l'agent, sans être à la disposition permanente et immédiate de son employeur, a obligation de demeurer à son domicile ou à proximité, afin d'être en mesure d'intervenir pour effectuer un travail.

De manière générale l'astreinte commence le lundi à 8 heures et s'achève le lundi suivant à 8 heures, après une passation obligatoire des consignes.

## Champ d'application

L'organisation mise en place permet d'intervenir dans les différents cas possibles, notamment :

- accident de VL ou PL avec plusieurs niveaux d'intervention, entretien du domaine public ;
- dégât au domaine public (signalisation détériorée, dégradation de chaussée, problème d'écoulement d'eau et de boue) ;
- obstacle sur domaine public (chute d'arbre ou de support, animaux, etc.), pollution (rivières, routes, domaine public, etc.) ;
- accident lié à un risque technologique (installation classée, etc.) ;
- crues ;
- déviations routières des départements limitrophes ;
- surveillance du réseau lors de périodes prédéfinies ou lors d'événements affectant le réseau routier ;
- manifestations locales, épizootie.

Pour la période de viabilité hivernale les modalités d'organisation de l'astreinte générale sont adaptées et complétées dans le cadre du Dossier d'organisation de la viabilité du réseau (DOVR), notamment sur les points suivants :

- organisation de la surveillance du réseau routier ;
- missions complémentaires pour les permanents d'information, mobilisation d'équipes d'astreintes complémentaires et de patrouilleurs ;
- organisation et processus décisionnels spécifiques en cas de situation météorologique hivernale dégradée.

Les modalités d'organisation en période hivernale sont précisées dans la fiche 4.3 « viabilité hivernale ».

## Procédure d'organisation

### *Le cadre d'astreinte de décision de la Direction des routes*

Le cadre d'astreinte de décision est la personne chargée de prendre les décisions nécessaires pour assurer la continuité du fonctionnement du réseau routier. Il est le relais de la Direction des routes auprès du cadre d'astreinte de la direction générale ou du président du Conseil départemental. Il est aussi l'interlocuteur de la préfecture en cas de crise.

Les cadres d'astreinte de décision sont le directeur des routes, le chef du service maîtrise d'ouvrage (SMO), le chef du service gestion de la route (SGR), le chef du service aménagements routiers (SAR), les chefs des centres de gestion de la route (CGR) et le chef du centre fonctionnel de la route (CFR).

Le cadre d'astreinte de décision est prévenu d'un incident grave par le permanent d'information ou par le Service interministériel de défense et de protection civile de la préfecture en cas de crise. Il se doit de :

- rendre compte au cadre d'astreinte de la direction générale et, éventuellement, au président du Conseil départemental des actions qui engagent des moyens financiers importants ;
- prendre alors des décisions qui peuvent restreindre les capacités d'écoulement du trafic sur le réseau routier départemental ;
- signer les arrêtés de réglementation de la circulation qui sont nécessaires, sur proposition du permanent d'information ;
- représenter le Conseil départemental au sein de la cellule de crise mise en place le cas échéant par la Préfecture du Cher ;,
- transcrire l'ensemble des informations qu'il a reçues et des décisions qu'il a pris sur une main courante ;
- disposer du tableau des personnels d'astreinte, du cadre de permanence de la direction générale, de leurs coordonnées téléphoniques, des cartes des secteurs des CGR.

Au cours de la période d'astreinte, il doit être joignable téléphoniquement en permanence. Il doit être en capacité de rejoindre sa résidence administrative dans le plus bref délai.

### *Le permanent d'information*

Le permanent d'information est la personne qui reçoit les appels d'urgence pour tous types d'intervention sur le réseau routier départemental, avec les moyens mis à sa disposition sur la route (appels provenant principalement de la gendarmerie, de la police, du SDIS, d'un maire éventuellement, ainsi que de la préfecture – SIDPC).

Un permanent d'information est un technicien d'un service du siège de la Direction des routes.

Le permanent d'information a pour rôle principal de recevoir l'information, vérifier la compétence du Conseil départemental et traiter le problème signalé selon son importance pour :

- faire intervenir une équipe sur le terrain en contactant le responsable d'intervention du secteur concerné ou le coordonnateur en période hivernale ;
- informer le cadre d'astreinte pour décision, préparer les documents à sa signature (arrêté de circulation par exemple lorsque le délai prévisionnel de coupure de la circulation dépasse la durée de 6 heures) ;
- rester en contact avec le responsable d'intervention ou le coordonnateur jusqu'à la fin de l'incident ;
- mettre à jour le site Inforoute et informer, si besoin, les médias autorisés ;
- tenir une main courante et y relater les informations reçues et les différentes décisions prises ;
- en période hivernale, informer le service transports de la Région et la direction de la communication.

Il dispose du tableau des responsables d'intervention, du cadre de permanence de la Direction des routes et des personnels d'astreinte des autres services du Conseil départemental avec leurs coordonnées téléphoniques ainsi que des cartes des secteurs des CGR.

Au cours de la période d'astreinte, il doit être joignable téléphoniquement en permanence. Il doit être en capacité de rejoindre sa résidence administrative dans le plus bref délai.

### ***Le responsable d'intervention (période estivale) ou le coordonnateur (période hivernale)***

Le responsable d'intervention ou le coordonnateur est un agent de centre de gestion de la route qui reçoit l'information de la part du permanent d'information et qui organise l'intervention du ressort du Conseil départemental avec les moyens mis à sa disposition.

Un responsable d'intervention peut être un agent de maîtrise d'exploitation ou un technicien.

Le responsable d'intervention a pour rôle principal d'intervenir sur le terrain en mettant en œuvre les moyens mis à sa disposition.

Dès réception d'un appel du permanent d'information, il doit :

- rassembler l'équipe d'astreinte ;
- se rendre avec elle sur les lieux de l'incident signalé ;
- évaluer la situation dès son arrivée sur place ;
- rendre compte au permanent d'information et décider avec lui des actions à entreprendre ;
- mettre en œuvre l'intervention avec l'équipe d'astreinte ;
- prévenir le permanent d'information en fin d'intervention ;
- remplir la main courante.

En période hivernale, le coordonnateur assure les échanges avec le permanent d'information et la coordination de l'intervention. Il pourra déléguer la partie de suivi sur le terrain des interventions sur incidents ou accidents à un des patrouilleurs.

Un coordonnateur est choisi en priorité parmi les techniciens et, éventuellement, les agents de maîtrise d'exploitation.

### ***L'équipe d'intervention***

Une équipe d'intervention est composée de deux agents qui interviennent sur le terrain sous les instructions du responsable d'intervention ou du coordonnateur pour mettre en place toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité des usagers et l'exploitation de la route.

L'équipe d'intervention a pour rôle de mettre en œuvre sur le terrain, avec les moyens mis à sa disposition, les décisions prises par le responsable d'intervention (viabilité estivale) ou du coordonnateur (viabilité hivernale) et le permanent d'information.

Dès réception d'un appel du responsable d'intervention, l'équipe d'astreinte rejoint le centre d'exploitation puis se rend sur les lieux de l'incident signalé avec :

- un véhicule adapté à ce type d'intervention (signalisation suffisante, bandes réflectorisées, gyrophares orange) ;
- des panneaux travaux, autres dangers, chaussée glissante ;
- des panneaux permettant de baliser une zone de danger, de limiter la vitesse, d'informer l'usager d'un danger, de mettre en place les premiers éléments d'une déviation ;
- des matériaux et matériels permettant de réparer « un nid de poule », de tronçonner un arbre.

Les agents composant l'équipe, ainsi que le responsable d'intervention ou le coordonnateur portent des vêtements les rendant visibles par les usagers, de jour comme de nuit (gilet de sécurité ou parka réflectorisée, le cas échéant).

Typologie non exhaustive des interventions :

- balisage d'obstacle ou de danger ;
- mise en place d'une présignalisation ou de signalisation temporaire, mise en place d'une déviation ;
- remise en état de signalisation, de chaussée, d'accotement, etc. ;
- enlèvement d'obstacle ou assistance pour enlèvement d'obstacle, nettoyage de chaussée ;
- surveillance du réseau.

La tâche prioritaire est avant tout d'assurer la sécurité des usagers en signalant et balisant le danger, l'objectif étant ensuite de rétablir la circulation en toute sécurité dans les meilleurs délais.

Les interventions réalisées suivront les procédures décrites dans la fiche 4-5 « interventions sur accidents et incidents » avec notamment, lorsqu'elles existent, la mise en œuvre des fiches réflexes correspondant à la nature de l'intervention réalisée.

## ***Surveillance active***

Les équipes d'astreinte pourront être mobilisées pour la réalisation des tâches de surveillance active. Elles le seront systématiquement pour les tâches de surveillance active effectuées en dehors des jours ouvrés conformément à la procédure décrite dans la fiche 4-2 « surveillance active ».

## ***Communication avec les intervenants extérieurs***

L'organisation ainsi arrêtée est communiquée :

- au Préfet du Cher (SIDPC) ;
- à la Direction départementale des territoires ;
- au commandant du groupement de gendarmerie du Cher, au directeur départemental de la sécurité publique ;
- au directeur du service départemental d'incendie et de secours du Cher ;
- aux autres gestionnaires de voirie (DIRCO, SAPRR, COFIROUTE, Conseils départementaux de l'Allier, de l'Indre, du Loir-et-Cher, du Loiret, de la Nièvre, de la Creuse).

Le numéro du permanent d'information leur sera communiqué.

Ces différents intervenants extérieurs seront sollicités afin de connaître leur propre organisation et, en particulier, les intervenants joignables à toute heure et en capacité de coordonner des mesures de circulation, d'exploitation de la route. Ces informations seront mises à disposition des cadres de permanence et permanents d'information au fur et à mesure de leur réception.

Sources documentaires
Fiche 4-2 Surveillance active
Fiche 4-3 Viabilité hivernale
Fiche 4-5 Interventions en cas d'accidents et d'incidents
Plans d'urgence – fiches réflexes Département et modalités d'exploitation associées

# LA SURVEILLANCE ACTIVE

## Définition

La surveillance active consiste en un patrouillage du réseau routier départemental, selon une fréquence définie en fonction de l'importance de la voie, afin de détecter et remédier aux désordres survenus sur le patrimoine routier. Elle a également pour objet l'inspection périodique de l'ensemble des éléments composant ce patrimoine afin d'en évaluer l'état.

## Rappel historique

Un dossier d'organisation de la surveillance active avait été élaboré par la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) en 1997. Ce document n'a jamais fait l'objet d'une validation du Conseil départemental.

Un constat, après le transfert des services de la DDE, a permis de se rendre compte que la surveillance du réseau routier départemental n'était pas réalisée de manière homogène et suffisante sur l'ensemble du réseau routier départemental.

Une surveillance du réseau structurant les week-ends de fort trafic a été mise en place en 2007, effectuée par les agents d'astreinte des centres de gestion de la route.

L'analyse du bilan des actions de surveillance des réseaux a conduit, dans un souci d'efficience et d'optimisation des moyens, à soumettre, en 2015, à titre expérimental, une modification de certaines fréquences de passage dont on propose ci-dessous la pérennisation.

## Objectifs

Assurer un niveau correct de sécurité pour l'usager de la route sur l'ensemble du réseau routier en :

- surveillant le réseau selon une fréquence adaptée au classement de la voie ;
- agissant immédiatement dès que la sécurité de l'usager est en cause, soit en signalant le danger, soit en remédiant immédiatement au désordre ;
- rendant compte de ce qui a été relevé ;
- programmant les interventions nécessaires.

La mise en place de cette « surveillance active » doit permettre en même temps d'éviter que la responsabilité du Conseil départemental soit mise en cause pour « défaut d'entretien normal » de la voirie.

## *Contexte*

Le niveau de service s'appuie sur la classification du réseau des routes départementales en vigueur :

- catégorie 1 : réseau interdépartemental avec les sous-catégories 1A et 1B en fonction du trafic ;
- catégorie 2 : réseau départemental ;
- catégorie 3 : réseau d'intérêt local

***Fiche 4-2***

## ***Exposé***

## ***Organisation de la surveillance active***

### ***1. Le contenu des missions de surveillance active***

Ces missions sont de deux types, à savoir :

- la surveillance régulière du réseau ;
- la connaissance de l'état du réseau.

#### ***1.1. La surveillance du réseau***

Les interventions à caractère actif

Les équipes de surveillance du réseau routier départemental doivent parcourir l'ensemble du circuit, traiter les désordres qui peuvent l'être, en sécurité, par les moyens dont elles disposent et dans un délai ne remettant pas en cause l'inspection de tout le parcours. Les interventions jugées trop longues et pour lesquelles un danger est constaté feront l'objet d'un balisage de sécurité.

Une liste non exhaustive des points à contrôler figure en annexe I.

La conservation du domaine public

Les équipes de surveillance du réseau routier départemental notent, puis signalent tous les travaux réalisés par des tiers sur le domaine public départemental susceptibles de ne pas avoir fait l'objet d'une autorisation ou pour lesquels la signalisation ne serait pas adaptée.

#### ***1.2. La connaissance de l'état du réseau***

Cette mission doit permettre d'avoir une vision globale de l'état des composants du réseau routier départemental et de son évolution afin de programmer les travaux à réaliser.

L'annexe 2 précise les éléments du patrimoine à contrôler.

### ***2. La fréquence des patrouilles de surveillance***

Elle varie selon les niveaux de service suivants :

#### ***2.1. Surveillance du réseau en situation normale***

Niveau de service SA1

Pour les routes de catégorie 1A (RD 2076, 940 Nord et 400) : 1 passage par semaine. Pour mémoire, la fréquence précédente était de 2 passages par semaine.

Niveau de service SA2

Pour les routes de catégories 1B et 2 : 1 passage toutes les deux semaines. Pour mémoire, la fréquence précédente était de 1 passage par semaine.

Niveau de service SA3

Pour les routes de catégorie 3 : 1 passage toutes les quatre semaines.

### *2.2. Surveillance renforcée du réseau en situation exceptionnelle*

#### *2.2.1. Périodes de forte affluence*

Une surveillance renforcée par des patrouilles complémentaires est mise en œuvre lors des périodes de fort trafic, notamment à l'occasion de week-ends prolongés, de jours fériés et des vacances estivales sur le niveau de catégorie 1 (1A et 1B).

Cette surveillance renforcée intervient en amont et au plus proche de la période et se fera uniquement les jours ouvrés et les jours « grand pont ».

Elle est intégrée chaque année dans le calendrier établi par les CGR (centres de gestion de la route) et annexée au Plan d'exploitation de la surveillance active.

#### *2.2.2. Surveillance renforcée en cas de risques particuliers*

De la même façon, une surveillance renforcée par secteur ou spécifique à certains itinéraires peut être mise en place sur une période déterminée.

Elle intervient :

- soit à la demande du directeur des routes ou du chef du service gestion de la route ;
- soit à l'initiative du chef de CGR validée par le chef du service gestion de la route (SGR).

Cette disposition peut s'appliquer par exemple :

- en cas d'évènements particuliers susceptibles d'affecter l'état des routes et la sécurité des usagers : alertes météorologiques, inondations, coulées de boues, etc. ;
- lorsque l'état d'un itinéraire justifie une surveillance particulière : dégradations hivernales à surveiller, chantier important en cours.

### *2.3. Connaissance de l'état du réseau*

Le nombre de visites est laissé à l'appréciation du chef de CGR, sachant que :

- chaque groupe d'éléments définis en annexe II fait l'objet d'un relevé semestriel ;
- certaines visites sont organisées en dehors des périodes diurnes ;
- une visite peut regrouper plusieurs thèmes.

Pour le réseau de catégorie 3, la visite mensuelle de surveillance du réseau peut regrouper la connaissance de l'état du réseau.

## *3. Les moyens affectés à la surveillance active*

### *3.1. Surveillance du réseau*

Niveaux de service SA1, SA2 et SA3

Chaque équipe est composée de deux adjoints techniques et dispose d'un fourgon équipé du matériel nécessaire à une réparation rapide ou à un balisage du danger et, si possible, d'un panneau à message variable.

Les équipes d'astreinte peuvent être mobilisées pour l'exécution des tâches relevant de la surveillance active.

Les patrouilles effectuées les jours « grand pont » le sont systématiquement par les équipes d'astreinte.

Priorité d'intervention

Lorsque l'équipe en charge de la surveillance active est appelée au titre de l'astreinte pour une intervention (par exemple sur accident, nettoyage de chaussée, etc.), celle-ci peut abandonner son activité de surveillance active au profit de l'intervention dans le cadre de l'astreinte.

Dans le cas où le circuit de surveillance ne peut pas être terminé, le patrouillage sera achevé de la manière suivante :

- niveau de service SA1 : l'achèvement du circuit est réalisé le lendemain ;
- niveau de service SA2 : l'achèvement du circuit est programmé un autre jour de la semaine ;
- niveau de service SA3 : l'achèvement du circuit est programmé dès que possible.

### *3.2. Connaissance de l'état du réseau*

Les visites du réseau sont organisées par le chef du CGR qui fixe les modalités d'exécution de cette mission, établit la liste des personnes concernées ainsi que les circuits des visites en précisant le ou les thèmes de la visite.

Plans d'exploitation de la surveillance active

Chaque CGR établit un plan d'exploitation de la surveillance active précisant l'organisation mise en place.

## *4. La gestion de l'information*

Cette phase de l'activité de surveillance active est très importante et doit permettre d'une part de donner une suite rapide aux constats effectués par les patrouilleurs et d'autre part de disposer d'informations en cas de recherche de responsabilités du service.

Les agents chargés des missions de surveillance du réseau sont dotés d'une tablette informatique intégrant le logiciel GEOMAP – LOCALIS. Cet outil permet l'enregistrement simplifié des données ainsi qu'un suivi du traitement des anomalies constatées.

### *4.1. Surveillance du réseau*

La patrouille de surveillance du réseau enregistre tous les événements constatés, ainsi que l'intervention qu'elle a réalisée ou la nature des travaux qu'il y a lieu de prévoir.

### *4.2. Connaissance de l'état du réseau*

Le chargé de l'inspection des éléments du patrimoine routier du CGR mentionne toute anomalie constatée sur le réseau.

### *4.3. Exploitation des données*

Le pôle entretien et exploitation a en charge l'exploitation des informations saisies à chaque retour de patrouille.

L'analyse des informations collectées lors de la patrouille doit permettre :

- d'apprécier les interventions réalisées ;
- de définir les réparations à faire et arrêter la date de réalisation ;
- d'alimenter les programmations de travaux.

Pièces jointes

Annexe I : Points à contrôler en surveillance du réseau

Annexe II : Éléments de patrimoine à examiner

## Annexe I

### Surveillance du réseau : points à contrôler

(liste non exhaustive)

Chaussées
Nids-de-poule

Présence sur la chaussée :

- d'objets divers ;
- de matériaux (sable, gravillons, terre, etc.) ;
- de produits glissants (gaz oïl, huile, etc.) ;
- de cadavres d'animaux (une procédure précisera la conduite à suivre)

Ressuages récents

Accotements
Objets sur l'accotement
Arbres ou branches dangereux
Supports ou câbles électriques ou téléphoniques inquiétants

Assainissement
Présence d'eau en rives de chaussée
Obstacles apparents d'écoulement
Bassins de rétention

Signalisation verticale
Absence de panneau
Dégradation de panneau (accident, vandalisme)
Bornes PR dégradées
Signalisation temporaire

Équipements de la route
Garde-corps d'ouvrage d'art endommagé
Glissières de sécurité endommagées
Dispositif de comptage routier (tuyau arraché)

## Annexe II

### Éléments de patrimoine à examiner

Chaussées
Déformations
Flaches
Orniérage
Plumage
Fissures

Accotements
Besoin d'élagage
Niveau d'accotement
État des rives de chaussées

Assainissement
Fossé
Entrées charretières - aqueducs
Saignées
Bassins de rétention

Signalisation verticale
État de vieillissement des panneaux
État des balises
Nettoyage des panneaux

Signalisation horizontale
État de la signalisation horizontale

Équipements de la route
État de vieillissement des glissières de sécurité
Conformité des glissières de sécurité (hauteur, fixations, etc.)
État des dispositifs d'éclairage public
État des équipements des aires de stationnement

# LA VIABILITÉ HIVERNALE

## Définition

Le terme viabilité hivernale regroupe les différentes actions entreprises par le gestionnaire d'un réseau routier pour :

- maintenir ou redonner des conditions de circulation acceptables lors de phénomènes de neige ou de verglas et ceci dans les meilleurs délais ;
- préserver le patrimoine routier tout en respectant l'environnement.

C'est une activité d'importance variable, selon les années, qui peut toutefois aboutir, sur une courte durée, à une situation de crise.

Elle implique un grand nombre d'acteurs, que sont :

- les usagers de la route ;
- les différents services gérant les transports (Conseil départemental, Conseil régional, SNCF, etc.) ;
- les gestionnaires des différents réseaux routiers ;
- les services de l'État chargés des secours et de la gestion de crise ;
- un prestataire d'informations météorologiques.

## Objectifs

Il s'agit de définir une organisation précise de viabilité hivernale permettant de :

- se tenir informés des phénomènes météorologiques annoncés ;
- surveiller le réseau routier en cas de risques prévisibles ;
- traiter le réseau routier lorsque c'est nécessaire ;
- informer les usagers des conditions de circulation ;
- préserver l'environnement en optimisant l'usage du sel ;
- préserver le patrimoine par la mise en place de barrières de dégel.

## Contexte

Le département du Cher est classé en zone climatique H2, ce qui signifie qu'en situation hivernale normale, l'hiver est peu rigoureux.

L'enneigement est considéré comme faible et ce sont essentiellement des phénomènes de verglas qui sont rencontrés.

## Exposé

### *1. Organisation de la viabilité hivernale*

La viabilité hivernale fait l'objet d'un chapitre du DOVR (dossier d'organisation de la viabilité du réseau) établi dans le cadre de la démarche qualité en reprenant les règles suivantes :

- en termes de gestion des personnels, la viabilité hivernale relève d'une manière courante de la réglementation applicable aux événements imprévus et aléatoires ;
- en situation exceptionnelle et sur décision du directeur des routes, l'activité de viabilité hivernale pourra être classée en organisation programmée permettant la mise en place de deux équipes intervenant chacune sur douze heures.

**a) <u>Le niveau de service</u>**

La viabilité hivernale sur le réseau routier départemental est organisée en quatre niveaux de service, à savoir :

**Le niveau de service NS1 dit « permanent prioritaire »**

Il est issu du réseau permanent précédent en ne retenant que l'ensemble des routes de catégorie 1 et celles de catégories 2 et 3 pour lesquelles le trafic est supérieur à 2 000 véhicules par jour et le trafic poids lourds dépasse 150 véhicules par jour.

Les sections de route reliant un centre d'exploitation de départ d'un circuit au réseau NS1 ainsi que celles permettant d'assurer la continuité d'un circuit de traitement de niveau NS1 sont également prises en compte dans ce niveau de service.

La longueur de routes correspondant à ce niveau de service est d'environ 723 km.
Il permet des interventions de surveillance et des opérations de raclage et de salage 24 h/24 et 7 J/7.

Lorsqu'un circuit comprend plusieurs routes, les moyens sont mobilisés en priorité sur les axes routiers les plus importants.

**Le niveau de service NS2 dit « intermédiaire sur décision »**

Il représente 240 km de routes et est constitué, d'une part, des routes du réseau permanent précédent non reprises dans le réseau NS1 et, d'autre part, de quelques sections jugées sensibles comme les voies accédant à la rocade de Bourges, la RD 6 entre les RD976 et RD 2076, la RD 3 entre Châteaumeillant et la RD2144.

Ce réseau non classé dans le réseau permanent permet des interventions les jours ouvrés entre 6 h et 20 h.
Toutefois, ce réseau a été isolé afin de pouvoir offrir, sur décision, un niveau de service équivalent à celui du réseau permanent dans les conditions suivantes :

- lors d'intempéries significatives (neige, pluies verglaçantes, verglas généralisé, etc.) ;
- sous réserve d'une disponibilité suffisante des moyens.

La décision correspondante est prise par le directeur des routes ou par le cadre de permanence en dehors des périodes habituelles de travail.

En cas d'intégration du niveau de service NS2 dans le réseau permanent, les interventions ont lieu après achèvement du niveau de service NS1.

**Le niveau de service NS3**

Il représente environ 1 067 km de routes et permet le désenclavement de toutes les communes du département, ainsi que les zones d'activité importantes en les reliant à une route de niveaux NS1 ou NS2.
Ce niveau de service permet des interventions les jours ouvrés entre 6 h et 20 h.
Les agents n'interviennent sur ce réseau qu'après traitement des réseaux correspondant aux niveaux de service NS1 et NS2.

**Le niveau de service NS4**

Il correspond au reste du réseau routier départemental, soit environ 2 550 km.
Les interventions sont possibles les jours ouvrés, pendant les horaires habituels de travail et à la suite du traitement des réseaux NS1, NS2 et NS3.

La répartition des routes départementales fait l'objet d'un tableau récapitulatif et de cartes représentant, d'une part, le réseau de niveau de service NS1 et, d'autre part, les réseaux de

niveaux de service NS2 et NS3 ; ces cartes sont jointes en annexes.
Toute modification de cette répartition sera soumise à l'approbation de la Commission permanente du Conseil départemental.

Réglementairement, le Conseil départemental assure la viabilité hivernale sur le réseau départemental en dehors des agglomérations. Toutefois dans un souci d'efficacité et de continuité du service rendu à l'usager, le Conseil départemental prend en charge, sauf en cas d'accord avec les agglomérations les plus importantes ou d'avis contraire des maires concernés, le traitement des routes départementales dans les agglomérations.

Des conventions peuvent être conclues avec les Départements limitrophes, la Direction Interdépartementale des Routes Centre Ouest (DIRCO), les communes les plus importantes, ainsi que toute collectivité qui le demanderait, pour définir des limites d'intervention rationnelles.

**b) Les modalités spécifiques d'organisation**

Chaque année, la période de viabilité hivernale est activée de mi-novembre à mi-mars. Si nécessaire, la période de viabilité hivernale peut être avancée ou prolongée.
Le service d'astreinte générale est adapté, durant cette période, de manière spécifique pour assurer cette mission :

- un coordonnateur et deux patrouilleurs par centre de gestion de la route (CGR) sont mis en astreinte pour assurer la surveillance du réseau routier et déclencher les interventions ;
- le nombre d'équipes d'intervention est fixé en nombre suffisant pour réaliser les interventions de salage et déneigement ;
- un mécanicien du pôle matériel du centre fonctionnel de la route (CFR) est également mis en astreinte ;
- un niveau de situation exceptionnelle est défini. Il prévoit les conditions de renforcement des équipes d'astreinte, de mutualisation des moyens et d'appel à des moyens particuliers. Une cellule opérationnelle est également mise en place pour assurer la coordination des interventions, la diffusion des informations auprès d'autres directions du Conseil départemental, du service des transports de la Région, des services de l'État et des usagers.

Le passage en situation exceptionnelle est déclenché par le franchissement des limites météorologiques suivantes :

- chute de neige non fondante : épaisseur supérieure à 5 cm ;
- congères : épaisseur supérieure à 20 cm ;
- pluie verglaçante : pluie provoquant une formation de verglas.

De son côté, le préfet peut réunir une cellule de crise interadministrations à laquelle participe le cadre d'astreinte de décision de la Direction des routes.

**c) Les modalités d'intervention**

Le réseau permanent NS1 est divisé en 21 circuits, chacun pris en charge par une équipe composée de deux agents et dotée d'un camion équipé d'une saleuse portée et d'une lame de déneigement.
Ces personnels disposent de téléphones portables dans les camions pour communiquer entre eux et avec l'encadrement.
Les équipes sont constituées d'agents des CGR, du CFR et du laboratoire de la Direction des routes. Elles sont placées sous l'autorité fonctionnelle du chef de CGR géographiquement compétent pour l'ensemble des tâches de viabilité hivernale.
Les calendriers d'astreinte sont établis par les CGR en liaison avec le CFR pour les équipes du pôle travaux.
Chaque centre d'exploitation est doté d'un stock de matériaux de déneigement.

Les matériels affectés aux circuits de niveau de service NS1 permettent l'emploi de sel solide et de saumure.
En cas d'évolution du dossier d'organisation de la viabilité du réseau et en cas de différence

constatée entre le contenu de la présente fiche et celui du DOVR, ce dernier sera prédominant.

## *2. Suivi des phénomènes météorologiques*

Un abonnement auprès d'un service météorologique est conclu pour permettre de disposer en permanence de l'accès à un outil d'information, de prévision et de suivi des phénomènes météorologiques.

Des stations météorologiques routières, installées sur le réseau de niveau de service NS1 permettront de recueillir, en temps quasi-réel, les informations météorologiques les plus importantes en matière de viabilité hivernale.
La mise en place de ces stations offrira la possibilité de confirmer les prévisions météorologiques et de compléter les informations collectées lors des patrouillages.

## *3. Surveillance du réseau*

L'organisation mise en place pour la surveillance du réseau est identique dans les quatre CGR, à savoir :

- un coordonnateur ;
- deux patrouilleurs.

Le coordonnateur, en liaison avec l'encadrement du pôle entretien - exploitation et les patrouilleurs, décide, en fonction des prévisions météorologiques, de la réalisation des patrouillages.

Les sections de routes classées en niveau de service NS1, faisant l'objet d'un patrouillage, sont identifiées sur une carte annexée au **dossier d'organisation de la viabilité du réseau.**

Au vu des informations recueillies par les patrouilleurs et en interrogeant les stations météorologiques routières, le coordonnateur a la possibilité de préciser les données en faisant effectuer des patrouillages ponctuels permettant de lever ses incertitudes. Cette disposition revêt toutefois un caractère exceptionnel.

## *4. Traitement du réseau routier*

Au vu des informations collectées par les patrouilleurs et des données fournies par les stations météorologiques routières, le coordonnateur décide en lien avec les patrouilleurs du déclenchement des interventions.

En cas de prévisions météorologiques inquiétantes et pour lesquelles la probabilité de réalisation est importante, le coordonnateur a la possibilité d'anticiper la venue et l'intervention des agents afin que le réseau permanent puisse être entièrement traité avant 7 h, heure d'augmentation sensible du trafic.

Les procédures de traitement du réseau routier sont précisées dans le dossier d'organisation de la viabilité du réseau.

En situation dite exceptionnelle, engendrée par une hauteur de neige supérieure aux limites météorologiques fixées plus haut ou à la présence d'une couche de glace importante, les moyens complémentaires suivants seront mis en œuvre :

**a) CFR :**

Les matériels adaptés et disponibles du CFR viendront en complément des moyens affectés en CGR.

Au fur et à mesure des renouvellements des camions bennes affectés au CFR, ceux-ci seront équipés pour recevoir une lame de déneigement permettant ainsi de disposer de moyens supplémentaires en cas de situations exceptionnelles.

**b) Autres intervenants :**

Il pourra être fait appel, sous notre responsabilité, aux matériels d'intervenants extérieurs, lors

de conditions climatiques exceptionnelles.

## *5. Information - Communication*

### a) En direction des services du Conseil départemental

En situation dégradée de viabilité hivernale, une information de la chaîne hiérarchique et des services du Conseil départemental concernés, est effectuée régulièrement par le service gestion de la route.

Des relations régulières sont instaurées entre la Direction des routes, la direction de la communication et le service des transports de la Région.

### b) En direction des usagers

**L'information des usagers de la route est d'une grande importance en période de viabilité hivernale.**

Le Conseil départemental du Cher utilise pour cela plusieurs moyens de communication, à savoir :

- le site www.inforoute18.fr mis à jour par le permanent d'information ;
- une version pour smartphone accessible depuis http://m.inforoute18.fr ;
- le numéro vert 0800151518, doté d'un répondeur renseigné par la direction de la communication à partir des informations fournies par le permanent d'information ;
- le site du Conseil départemental : www.departement18.fr ;
- le compte Twitter : Département du Cher@cg_18 ;
- le permanent d'information communique également chaque fois qu'il le juge utile un état des routes à la radio France Bleu Berry, avant 6 heures ;
- les autres radios, presse et télévision locale sont informées par la direction de la communication.

**Pièces jointes**

Carte du réseau permanent NS1

Carte des réseaux NS2 et NS3

Carte des sections de routes patrouillées et stations météorologiques routières implantées

n° 17567
CHER
DÉPARTEMENT 18
Direction des Routes
Niveau de service NS1
VH 2018 - 2019
Légende
Réseau permanent prioritaire (NS1)
Autres RD
Autoroutes et RN

n° 17567

CHER
DEPARTEMENT
Direction des Routes

Niveaux de service NS2 et NS3
VH 2018 - 2019

CHER
DEPARTEMENT 18
Direction des Routes
Annexe 1.3 : sections de routes patrouillées
et stations météorologiques routières implantées
Légende
Réseau permanent prioritaire
Réseau patrouillé physiquement
Autoroutes et RN
Stations météorologiques routières

# LES BARRIÈRES DE DÉGEL

## Définition

Les « barrières de dégel » désignent l'ensemble des dispositions prises, lors d'un hiver rigoureux, pour préserver l'intégrité du réseau routier, la circulation des poids lourds rendant ce réseau vulnérable lors de la période de dégel.
Elles consistent principalement à interdire ou à limiter temporairement le trafic poids lourds, sur tout ou partie du réseau routier.

## Contexte

L'économie actuelle fonctionne sur le principe de stocks faibles, renouvelés très régulièrement, par transport routier, dans l'immense majorité des cas.

Sur le plan des infrastructures, hormis quelques grands axes, la plupart des routes départementales du Cher ne possèdent pas une structure leur permettant de résister à un hiver très rigoureux pouvant conduire à poser des barrières de dégel.

Cette pose de barrières de dégel doit concilier au mieux deux objectifs a priori contradictoires : la préservation du patrimoine routier et la libre circulation des poids lourds.

## Exposé

Lors de périodes de gel de longue durée et de fortes intensités, le front de gel peut descendre profondément de plusieurs dizaines de centimètres, dans le sol.

Au niveau des effets que ce phénomène peut avoir sur le réseau routier au moment de la phase de dégel, deux cas sont à distinguer :

**Lorsque la profondeur de gel reste inférieure à l'épaisseur du corps de chaussée :** on n'observe pas de phénomène de dégradation notable au niveau de la structure de la route. Dans le département du Cher, les épaisseurs de chaussées du réseau de catégorie 1A et d'une partie du réseau de catégorie 1B sont suffisantes pour couvrir une profondeur de gel d'un hiver moyennement rigoureux de notre région et sont donc peu sensibles en termes de structure au phénomène de gel-dégel.

**Lorsque la profondeur de gel est supérieure à l'épaisseur du corps de chaussée, deux principaux cas de figure se présentent :**

### *1. Le sol support n'est pas gélif*

Quelle que soit la manière dont le dégel se déroule, les dégâts observés sont peu importants, voire inexistants.

### *2. Le sol support est gélif*

L'eau accumulée dans le support au moment de la phase de gel par le phénomène de cryosuccion (aspiration de l'eau au niveau du front de gel vers les zones en cours de congélation) se retrouve libérée dans le sol qui peut se retrouver, pendant une période, dans un état proche de la liquéfaction (« bouillie de dégel ») et perdre ainsi la plus grande partie de sa portance. La route devient alors très sensible à la circulation des poids lourds qui, dans les cas extrêmes, peuvent même s'embourber.

Les dégâts seront d'autant plus considérables et généralisés lorsque :

- le dégel sera rapide (avec par exemple des températures voisines de 10 °C) ;

- la période sera humide ;
- le trafic poids lourds est important, la vitesse pratiquée est élevée.

Il faut noter que dans tous les cas, la situation est encore plus défavorable si la couche de roulement n'est pas étanche.

Dans le département, une partie du réseau de catégorie 1B, ainsi que la plus grande majorité du réseau de catégorie 2 et les réseaux de catégories 3 et 4, c'est-à-dire l'immense majorité du réseau départemental, ne disposent pas de structures de chaussée très épaisses.

Le front de gel peut alors assez rapidement dépasser l'épaisseur du corps de chaussée lors d'hivers rigoureux et comme les sols du département sont la plupart du temps gélifs, cette partie de réseau routier peut se retrouver confrontée aux problématiques évoquées ci-dessus au moment des phases de dégel.

## ***Procédure***

De ce qui précède, il résulte que pour bien gérer les périodes délicates que représentent les phases de dégel suite à une période de froid de forte intensité, il faut :

- d'une part, connaître finement l'évolution météorologique, la profondeur de gel, l'évolution de la portance ;
- d'autre part, informer le plus tôt possible les usagers de la possibilité de mise en place de place de barrières de dégel, de leur localisation, ainsi que des modalités de leur retrait.

Dans ces périodes, la Direction des routes doit mettre en place une veille technique de l'évolution du gel-dégel.

Il convient pour cela d'assurer :

### ***1. avant l'hiver***

- la vérification des appareils mesurant la profondeur de gel (cryopédomètres) ;
- la réalisation à l'entrée de l'hiver, de mesures de déflexion servant à mesurer la portance de la chaussée sur différentes sections représentatives des zones climatiques et hydrogéologiques du Cher. Ces premières mesures serviront ensuite de références.

### ***2. en cours d'hiver***

- la surveillance du nombre de jours consécutifs où la température moyenne est négative, d'après les observations de Météo France ;
- la mise en place des relevés des cryopédomètres dès que la température moyenne reste inférieure à 0 °C pendant plus de 4 jours.

Dès que les conditions deviennent défavorables (profondeur de gel supérieure à 30 cm et annonce d'un fort redoux rapide), le directeur des routes lance un préavis de pose de barrières de dégel.

Ce préavis vise à permettre au monde économique de constituer des stocks et/ou de s'organiser en vue d'éventuelles interdictions de circulation des poids lourds.

Il concerne :

- les partenaires économiques ;
- les services du Conseil départemental (cabinet du président, direction de la communication, service des transports, centres de gestion de la route, centre fonctionnel de la route) ;
- les administrations et les collectivités locales, les forces de l'ordre ;
- le CRIR et les centres autoroutiers ;
- les médias (diffusion assurée par la direction de la communication), les départements limitrophes.

En parallèle, des mesures de déflexion sont réalisées sur les mêmes sections qu'à l'entrée de l'hiver, pour apprécier l'évolution de la portance des routes.

Si cette portance évolue défavorablement, le directeur des routes, après avoir consulté des responsables des départements limitrophes, propose au président du Conseil départemental de décider la pose de barrières de dégel sur les réseaux concernés.

## ***Routes concernées par les barrières de dégel***

Dans le cadre d'éventuelles barrières de dégel, le réseau est actuellement réparti en trois catégories de routes en fonction de leur capacité (liée à leur structure) à résister au trafic poids lourds en période de dégel (voir la carte des routes concernées en annexe). Des études en vue d'actualiser cette répartition vont être entreprises pour prendre en compte les derniers renforcements réalisés.

Cette répartition comprend :

- **le réseau libre**

  Il représente les itinéraires non concernés par les barrières de dégel, soit quelques routes de catégorie 1, en plus des autoroutes et d'une partie du réseau routier national. Ces routes ont été renforcées et peuvent supporter un hiver rigoureux non exceptionnel.

- **le réseau limité à 12 tonnes**

  Ce sont les routes de catégorie 1 non libres et quelques routes de catégorie 2 qui ont été renforcées de manière plus légère pour tenir compte du trafic poids lourds local.

  Sont autorisés à circuler sur les routes limitées à 12 tonnes :

  - les véhicules à vide dont le poids à vide figurant sur le certificat d'immatriculation dit « carte grise » est inférieur ou égal à 12 tonnes ;
  - les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur le certificat d'immatriculation est inférieur ou égal à 12 tonnes ;
  - les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur le certificat d'immatriculation est supérieur à 12 tonnes dans la mesure où la charge transportée n'excède pas la moitié de la charge utile, y compris les transports scolaires, les transports de voyageurs, et les véhicules assurant un service public (ordures ménagères, concessionnaires du domaine public, etc.).

  Dans le cas d'un ensemble de véhicules composant un véhicule articulé, un train double ou un train routier conformément à l'article R311-1 du Code de la route, la remorque ou la semi-remorque est à considérer isolément pour la détermination des charges limites correspondant au niveau de la restriction.

- **le réseau limité à 7,5 tonnes**

  Ce sont toutes les autres routes.

  Sont autorisés à circuler sur les routes limitées à 7,5 tonnes :

  - les véhicules à vide dont le poids à vide figurant sur le certificat d'immatriculation dit « carte grise » est inférieur ou égal à 7,5 tonnes ;
  - les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur la « carte grise » est inférieur ou égal à 7,5 tonnes ;
  - les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur la « carte grise » dépasse 7,5 tonnes, sous réserve que le conducteur puisse justifier que le véhicule chargé roulant ne dépasse pas 7,5 tonnes ;
  - les véhicules assurant :
    - la collecte du lait,
    - le transport de denrées périssables,

- le transport de produits pétroliers,
- le transport de combustibles (bois de chauffage, charbon, gaz),
- le transport d'aliments de bétail (à l'exclusion de paille),
- le transport de matières premières permettant le fonctionnement d'usines à feu continu,
- l'enlèvement d'animaux vivants ou morts,
- un service public (ordures ménagères, concessionnaires du domaine public),

sous réserve que la charge transportée n'excède pas la moitié de la charge utile et que le poids total autorisé en charge figurant sur le certificat d'immatriculation n'excède pas 20 tonnes. La vitesse de ces véhicules sera limitée à 50 km/h ;

- les véhicules de transports scolaires, de transports de voyageurs sans limitation de poids total en charge à condition que la charge transportée n'excède pas la moitié de la charge utile. La vitesse de ces véhicules sera limitée à 50 km/h.

- **tracteurs agricoles**

À l'intérieur des barrières de dégel, la circulation des tracteurs agricoles tractant ou non une remorque équipée de pneumatiques est autorisée dans la limite du seuil de tonnage de la barrière, sous réserve que le conducteur puisse justifier que le poids total roulant de l'ensemble (tracteur + remorque éventuelle) ne dépasse pas :

- 7,5 tonnes sur les routes limitées à 7,5 tonnes ;
- 12 tonnes sur les routes limitées à 12 tonnes.

- **véhicules d'intervention**

Les dispositions relatives aux barrières de dégel ne sont applicables ni aux véhicules de lutte contre l'incendie, ni à ceux assurant la viabilité hivernale « neige et verglas », ni d'une manière générale à tous les véhicules d'intervention dont la circulation répond à une mission de sécurité publique ou à une situation d'urgence.

- **dérogations exceptionnelles**

Lorsque des besoins indispensables doivent être satisfaits en urgence, des autorisations spéciales peuvent être délivrées d'urgence à la diligence du président du Conseil départemental. Elles préciseront les conditions techniques, les itinéraires et, si nécessaire, les horaires. Les véhicules autorisés ainsi à circuler ne devront pas dépasser la vitesse de 30 km/h, une vitesse inférieure pouvant être imposée si la sauvegarde de la chaussée l'exige.

- **transports exceptionnels et ensemble de véhicules comprenant plusieurs remorques**

Pendant la période suivant la levée générale des barrières de dégel, des arrêtés préfectoraux pourront être pris, sur proposition du président du Conseil départemental, pour suspendre temporairement les autorisations de circulation des ensembles visés par l'article R433-8 du code de la route et des transports exceptionnels visés par l'article R433-1 du même code lorsque ces ensembles ou transports risquent de provoquer des détériorations aux chaussées ou aux ouvrages restés vulnérables.

La mise en place de ces barrières de dégel nécessite la signature d'un arrêté de pose de barrières de dégel (figurant en annexe) qui reprend ces dispositions et précise les routes effectivement concernées par les différentes mesures.

En cas de pose de barrières de dégel, le projet d'arrêté est modulé selon que les barrières de dégel sont partielles ou totales et est proposé à la signature du président du Conseil départemental.

**Références**

Code de la route : articles R411-20 (autorité responsable) et R411-21 (infraction)

République Française
Liberté - Égalité - Fraternité

**DIRECTION DES ROUTES**
**SERVICE GESTION DE LA ROUTE**

ARRÊTÉ
RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE BARRIÈRES DE DÉGEL
SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES DU CHER N°

**Le président du Conseil départemental du Cher** ;

Vu le Code de la Route ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code Général des Propriétés des Personnes Publiques ;

Vu le Code de la Voirie Routière ;

Vu l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes, modifié et complété ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre 1) huitième partie « signalisation temporaire » approuvée par décrets interministériels ;

Vu l'arrêté de M. le président du Conseil départemental du Cher n° 96-2015 du 10 août 2015 portant délégation de signature à M. le directeur des routes ;

Considérant qu'il y a lieu de réglementer la circulation routière pendant la période hivernale et de définir le classement des routes départementales du Cher relativement au phénomène de dégel, afin d'éviter la détérioration des chaussées ;

Sur proposition de Monsieur le directeur des routes

**ARRÊTE**

**Article 1er**

Pendant les périodes de dégel, l'établissement de barrières de dégel sur les routes départementales du Cher sera soumis aux conditions générales fixées par le présent arrêté.

**Article 2 : principes généraux**

Sur les routes départementales vulnérables aux effets du dégel, la circulation peut être soumise à des restrictions portant sur :

- les charges admises ;
- les catégories de véhicules autorisés à circuler et leurs équipements ;
- la vitesse.

Des arrêtés temporaires déterminent la nature des restrictions, les sections de routes concernées et le moment de leur entrée en vigueur.

Les modifications éventuelles à apporter et la levée des restrictions font l'objet d'arrêtés pris dans les mêmes conditions.

La signalisation à mettre en place pour porter ces restrictions à la connaissance des usagers est conforme à celle définie par l'instruction interministérielle sur la signalisation temporaire conformément aux dispositions de la 8e partie du livre I, approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992. Elle est mise en place par les centres de gestion de la route.

**Article 3 : train de roulement des véhicules automobiles**

Entre les barrières de dégel, la circulation est interdite, quel que soit leur poids, aux véhicules ou engins automobiles dont le train de roulement n'est pas entièrement équipé de pneumatiques.

**Article 4 : utilisation des pneus à crampons, pneus cloutés, chaînes ou autres dispositifs antipatinages**

Si la sauvegarde des chaussées le nécessite, l'interdiction d'utilisation des pneus à crampons, pneus cloutés, chaînes ou autres dispositifs antipatinages peut être étendue à tous les véhicules. Cette interdiction doit alors être portée à la connaissance des usagers par des panneaux de type B19 portant la mention « crampons et chaînes interdits ».

**Article 5 : véhicules poids lourds**

1. Suivant la vulnérabilité des routes au dégel, les charges admises à circuler sont limitées soit à 7,5 tonnes, soit à 12 tonnes.

1-a) Sont autorisés à circuler sur les routes limitées à 7,5 tonnes :

- les véhicules à vide dont le poids à vide figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 7,5 tonnes ;
- les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur le certificat d'immatriculation est inférieur ou égal à 7,5 tonnes ;
- les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur le certificat d'immatriculation dépasse 7,5 tonnes, sous réserve que le conducteur puisse justifier que le véhicule chargé roulant ne dépasse pas 7,5 tonnes.
- les véhicules assurant :
  - la collecte de lait,
  - le transport de denrées périssables,
  - le transport de produits pétroliers,
  - le transport de combustibles (bois de chauffage, charbon, gaz),
  - le transport d'aliments pour bétail (à l'exclusion de paille),
  - le transport de matières premières permettant le fonctionnement d'usines à feu continu,
  - l'enlèvement d'animaux vivants ou morts,
  - un service public (ordures ménagères, concessionnaires du domaine public...),

  sous réserve que la charge transportée n'excède pas la moitié de la charge utile et que le poids total autorisé en charge figurant sur le certificat d'immatriculation n'excède pas 20 tonnes. La vitesse de ces véhicules est limitée à 50 km/h.

- les véhicules de transports scolaires, de transports de voyageurs sans limitation de poids total en charge à condition que la charge transportée n'excède pas la moitié de la charge utile. La vitesse de ces véhicules est limitée à 50 km/h.

1-b) Sont autorisés à circuler sur les routes limitées à 12 tonnes :

- les véhicules à vide dont le poids à vide figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 12 tonnes ;
- les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur le certificat d'immatriculation est inférieur ou égal à 12 tonnes ;
- les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur le certificat d'immatriculation est supérieur à 12 tonnes dans la mesure où la charge transportée n'excède pas la moitié de la charge utile, y compris les transports scolaires, les transports de voyageurs, et les véhicules assurant un service public (ordures ménagères, concessionnaires du domaine public, etc.).

1-c) Dans le cas d'un ensemble de véhicules composant un véhicule articulé, un train double ou un train routier conformément à l'article R311-1 du code de la route, la remorque ou la semi-remorque est à considérer isolément pour la détermination des charges limites correspondant au niveau de la restriction.

2. La liste des routes départementales limitées en tonnage dans le cadre d'un hiver rigoureux non exceptionnel, ainsi qu'une cartographie résumant ces limitations sont jointes en annexes 1 et 2.

   Les restrictions de circulation qu'il prévoit sont décidées en fonction des conditions de dégel et sont fixées par arrêtés temporaires du président du Conseil départemental.

   Toutefois, selon les circonstances, des limitations plus sévères peuvent être appliquées aux sections classées et les limitations peuvent être imposées sur des sections libres en hiver rigoureux non exceptionnel.

3. À l'intérieur des barrières de dégel, la vitesse des véhicules visés dans le présent article peut être limitée à une valeur inférieure à la vitesse réglementaire et être étendue aux véhicules pour lesquels aucune limitation de tonnage n'est imposée si la vulnérabilité de la chaussée le justifie. Cette limitation est fixée par arrêté temporaire du président du Conseil départemental et portée à la connaissance des usagers par des panneaux de type B14 accompagnés ou non, suivant le cas, de panonceaux M4f.

**Article 6 : tracteurs agricoles**

À l'intérieur des barrières de dégel, la circulation des tracteurs agricoles tractant ou non une remorque équipée de pneumatiques est autorisée dans la limite du seuil de tonnage de la barrière, sous réserve que le conducteur puisse justifier que le poids total roulant de l'ensemble (tracteur + remorque éventuelle) ne dépasse pas :

- 7,5 tonnes sur les routes limitées à 7,5 tonnes ;
- 12 tonnes sur les routes limitées à 12 tonnes.

**Article 7 : véhicules d'intervention**

Les dispositions du présent arrêté ne sont applicables ni aux véhicules de lutte contre l'incendie ni à ceux assurant la viabilité hivernale « neige et verglas » ni, d'une manière générale, à tous les véhicules d'intervention dont la circulation répond à une mission de sécurité publique ou à une situation d'urgence.

**Article 8 : dérogations exceptionnelles**

Lorsque des besoins indispensables doivent être satisfaits d'urgence, des autorisations spéciales peuvent être délivrées à la diligence du président du Conseil départemental pour permettre la circulation.

L'autorisation fixe les conditions techniques du transport, les itinéraires et, le cas échéant, les horaires.

Elle doit pouvoir être présentée à toute réquisition en cours de voyage. Les véhicules ainsi autorisés à circuler ne doivent pas dépasser la vitesse de 30 km/h, une vitesse inférieure pouvant être imposée si la sauvegarde de la chaussée l'exige.

**Article 9 : transports exceptionnels et ensembles de véhicules comprenant plusieurs remorques**

Pendant la période suivant la levée générale des barrières, des arrêtés préfectoraux pris sur la proposition du président du Conseil départemental pour le réseau départemental, pourront provisoirement suspendre les autorisations de circulation des ensembles visés par l'article R433-8 du Code de la route et des transports exceptionnels visés par l'article R433-1 du même code lorsque ces ensembles ou transports risquent de provoquer des détériorations aux chaussées ou ouvrages restés vulnérables.

**Article 10 : sanctions**

En application de l'article R411-21 du Code de la route, toute personne qui aura contrevenu aux dispositions concernant les barrières de dégel sera punie par l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe. De plus, l'immobilisation des véhicules circulant en infraction par rapport au présent arrêté ou ses arrêtés d'application pourra être prescrite dans les conditions prévues aux articles L325-1 à L325-3.

**Article 11**

Le présent arrêté abroge tout arrêté antérieur relatif à la circulation sur les routes départementales du Cher en période de barrières de dégel.

**Article 12**

Le directeur des routes,

Les chefs des centres de gestion de la route,

Le commandant le groupement de gendarmerie du Cher,

Le directeur départemental de la sécurité publique du Cher,

sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet du Cher,

Les maires des communes du Cher,

Le chef du service transports du Conseil départemental du Cher, le directeur départemental des territoires du Cher,

Les Présidents des Conseils départementaux des départements limitrophes, le président de la chambre de commerce et d'industrie,

Le directeur départemental des services incendie et secours, le responsable du SAMU,

Le Président du Syndicat des transporteurs routiers, sont destinataires d'une ampliation pour information.

Fait à Bourges,

Le président
du Conseil départemental du Cher

| BARRIÈRES DE DÉGEL - ROUTES DÉPARTEMENTALES DU CHER | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | | **Origine** | **Fin** |
| RD 4 | en partie | RD 943 à Culan | RD 64 à Épineuil le Fleuriel |
| RD 64 | en partie | RD 4 à Épineuil-le-Fleuriel | Allier (vers Vallon-en-Sully) |
| RD 8 et 30 | en partie | RD 940 à Argent-sur-Sauldre | Usine Doux à Blancafort |
| RD 16 | en partie | Luchaire | RD 107 (La Chapelle-St-Ursin) |
| RD 27 | en partie | RN 151 à St-Florent-sur-Cher | Usine à Rosières |
| RD 28 | en partie | RD 2144 à Levet | Base Intermarché à Levet |
| RD 33 | en partie | RD 940 | RD 151 |
| RD 58 | en partie | RD 260 (avenue de la Prospective) | Avenue des Prés-le-Roi (Bourges) |
| RD 58$^{E}$ | en totalité | RD 58 | Route de la Charité |
| RD 60 | en partie | RD 2076 | RD 400 |
| RD 60 et 32 | en partie | RD 2076 à Vierzon (Forges) | Giratoire ZAC Vieux Domaine |
| RD 107 | en partie | RN 151 - RD 103 | RD 16 (La Chapelle-St-Ursin) |
| RD 151 | en partie | RD 260 à Bourges (Asnières) | RN 151 à St-Germain-du-Puy |
| RD 251 | en totalité | RD 2076 | RD 58 |
| RD 260 | en totalité | RD 2076 à St-Doulchard | RD 151 à Bourges (Asnières) |
| RD 300 | en totalité | ECH A 71 - RD 925 (Orval) | RD 2144 (St-Amand-Montrond) |
| RD 400 | en totalité | RN 142 | RN 151 à St-Germain-du-Puy |
| RD 401 | en totalité | RD 60 | RD 400 |
| RD 402 | en totalité | RD 400 | RD 151 |
| RD 924 et 30 | en partie | RD 940 à Aubigny-sur-Nère | ETS Butagaz à Aubigny-sur-Nère |
| RD 925 | en totalité | ECH A 71 - RD 300 (Orval) | Indre (vers Châteauroux) |
| RD 926 | en partie | Giratoire La Bissoudre | RD 2020 |
| RD 940 | en partie | Route de la Charité (Bourges) | Loiret (vers Gien) |
| RD 940 | en partie | RD 925 (Lignières) | RD 925$^{E}$ (Lignières) |
| RD 976 | en totalité | Nièvre (vers Nevers) | 2$^{e}$ giratoire échangeur RN 142 |
| RD 976$^{E}$ | en totalité | RD 2076 | Avenue des Prés-le-Roi (Bourges) |
| RD 943 | en totalité | Allier (vers Montluçon) | Indre (vers La Châtre) |
| RD 948 | en totalité | RD 940 | Loiret |
| RD 2020 | en partie | ZA des Fours de Massay | A20 (demi-échangeur Nord Massay) |
| RD 2020$^{E}$ | en totalité | RD 2020 | A20 (demi-échangeur Nord Massay) |
| RD 2020 | en partie | Loir-et-Cher | RD 2020 échangeur (St-Hilaire-de-Court) |
| RD 2076 | en totalité | Allier | Loir-et-Cher |
| RD 2144 | en totalité | Allier | Chemin du Meunier (Bourges) |
| RD 2151 | en partie | giratoire RN 151-RD 31 | Giratoire RD 107 |
| RD 2151 | en partie | RN 151 | Giratoire CCI à Bourges |
| RD 2 | en totalité | RD 955 à St-Satur | Nièvre |

| BARRIÈRES DE DÉGEL - ROUTES DÉPARTEMENTALES DU CHER | | | |
|---|---|---|---|
| **Route** | | **Origine** | **Fin** |
| RD 3 | en partie | RD 943 à Châteaumeillant | RD 951 à Le Châtelet |
| RD 3 | en partie | Usine Socar à Bigny-Vallenay | RD 2144 |
| RD 3 | en partie | RD 943 à Châteaumeillant | Carrière du Boischaut |
| RD 12 | en partie | RD 955 à Les Aix d'Angillon | Usine à Rians |
| RD 23 | en totalité | Giratoire RD 918 - 20 | Giratoire RD 400 |
| RD 20 | en partie | RD 940 | RD 25 |
| RD 21 | en partie | RD 923 (Aubigny) | Avenue de la Grange-des-Dîmes (Aubigny) |
| RD 25 | en partie | RD 20 | RD 940 |
| RD 27 | en partie | RD 32 (Vierzon) | RD 918 |
| RD 32 | en partie | Giratoire ZAC Vieux Domaine | RD 27 |
| RD 45$^{E}$ | en totalité | RN 151 | RD 45 |
| RD 45 | en partie | RD 45E | Usine à Beffes |
| RD 60 | en partie | ZI des Forges | RD 32 |
| RD 67 | en partie | Allier | RD 4 à Vesdun |
| RD 73 | en partie | RD 2144 à Bourges | RD 940 à Châteauneuf-sur-Cher |
| RD 82 | en partie | RD 751 | Centrale EDF (Belleville-sur-Loire) |
| RD 301 | en totalité | RD 300 | RD 951 |
| RD 751 | en totalité | RD 955 | Loiret |
| RD 918 | en totalité | RD 27 à Vierzon | Indre (vers Reuilly) |
| RD 918bis | en totalité | RD 918 | RD 2020 |
| RD 920 | en partie | RD 976 à La Guerche-sur-l'Aubois | RD 2076 à Sancoins |
| RD 923 | en totalité | Loir et Cher | RD 955 (Sancerre) |
| RD 924 | en partie | RD 30 à Aubigny-sur-Nère | Loir et Cher |
| RD 926 | en partie | Loiret | Giratoire La Bissoudre (Vierzon) |
| RD 940 | en partie | Indre | RD 2144 à Levet |
| RD 943$^{E}$ | en partie | RD 943 à Châteaumeillant | RD 3 |
| RD 944 | en totalité | RD 2076 à St-Doulchard | Loir et Cher |
| RD 944$^{EB}$ | en totalité | RD 2076 à St-Doulchard | RD 944 |
| RD 944$^{EV}$ | en totalité | RD 2076 à St-Doulchard | RD 944 |
| RD 951 | en partie | RD 3 à Le Châtelet | RD 2076 à Sancoins |
| RD 953 | en totalité | RD 2076 à Annoix | Allier |
| RD 955 | en totalité | Nièvre (vers Cosne-sur-Loire) | RN 151 à St-Germain-du-Puy |
| RD 997 | en partie | RD 951 (Fosse Nouvelle) | RD 943 à Culan |

Autres RD et sections de RD ne figurant pas dans le tableau ci-dessus

12 T + 1/2 C : « 12 T + demi-charge » - autorise la circulation des véhicules dont le poids total autorisé en c est inférieur ou égal à 12 T et les véhicules dont le PTAC est supérieur à 12 T avec une charge transportée égale à la moitié de la charge utile (CU)

Direction des Routes

# Barrières de dégel

Hiver rigoureux, non exceptionnel



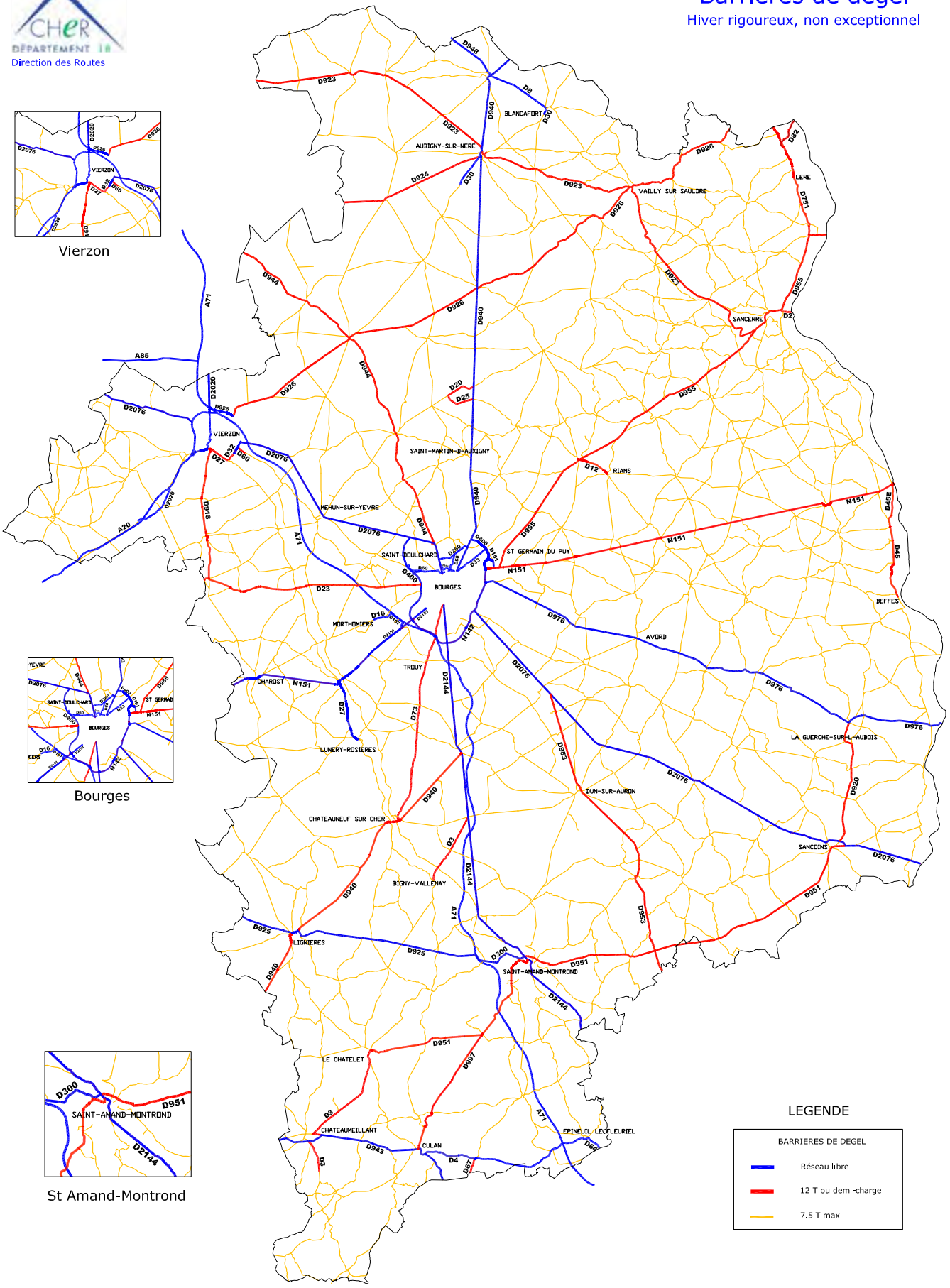

Vierzon




Bourges




St Amand-Montrond




## LEGENDE

BARRIERES DE DEGEL

- Réseau libre
- 12 T ou demi-charge
- 7.5 T maxi

BDCARTO®V3.1 N° de licence 2013-DINO/2-14 millésime 2013

Echelle : 1 / 350 000 ème

DR - SGR - GD
Pôle Entretien - Exploitation
Le 27 / 09 / 2017

# INTERVENTIONS EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT

## Définition

Le Conseil départemental assure le rôle de gestionnaire de voirie des routes départementales. Il doit à ce titre :

- assurer la fluidité du trafic par le biais de mesures d'exploitation de la route,
- intervenir en cas d'incident ou d'accident sur le domaine routier : baliser et sécuriser les zones de danger, nettoyer les résidus, mettre en place éventuellement un alternat ou une déviation.

## Les limites d'intervention du Conseil départemental par rapport aux autres intervenants sur incident ou accident

Les services de secours du SDIS et du SAMU sont présents pour porter assistance et donner des soins aux personnes.

Les services de police et gendarmerie sont présents pour assurer la sécurité immédiate aux abords de l'incident ou accident et assurer l'évacuation des véhicules accidentés.

Les agents du Conseil départemental sont présents pour assurer le balisage de la zone et le balisage des itinéraires de déviation adaptés au type de trafic à dévier, également pour nettoyer la chaussée si nécessaire.

Les intervenants du Conseil départemental et des forces de l'ordre se mettent d'accord pour appréhender et coordonner leurs actions.

Les agents du Conseil départemental ne sont pas habilités pour ramasser les marchandises des transporteurs. Des sociétés spécialisées doivent être réquisitionnées par les forces de l'ordre.

Cependant :

- si les marchandises peuvent être déplacées sur l'accotement pour rétablir la circulation routière, nos agents sont autorisés à les déplacer ;
- si, à titre très exceptionnel et seulement en cas d'urgence dûment motivée, les agents du Conseil départemental devaient être amenés à transporter des marchandises, il faudra un accord préalable du directeur des routes ou du cadre d'astreinte de décision et la prestation ne pourra se faire que sous la responsabilité des transporteurs et dans le strict respect des consignes données (cf. fiche réflexe accident de la route).

L'organisation de l'évacuation ou du relevage des véhicules relève de la compétence des forces de l'ordre dépendant de l'État.

## L'organisation interne des services des routes

En cas d'accident, le permanent d'information (PI) peut être contacté par plusieurs intermédiaires :

- gendarmerie (COG) ;
- pompiers (SDIS) ;
- police ;
- préfecture ;
- élus ;
- agents de la Direction des routes circulant sur le réseau routier.

Selon la nature de l'incident, le Permanent d'Information se réfère à la fiche réflexe associée pour organiser la mise en place des mesures d'exploitation appropriées.

Les fiches réflexes internes actuellement existantes à la Direction des routes sont :

- fiche réflexe n° 1 – Accident de la route ;
- fiche réflexe n° 2 – Chute d'arbre ou d'autre obstacle ;
- fiche réflexe n° 3 – Pollution (rivières, routes, domaine public, etc.) ;
- fiche réflexe n° 4 – Animaux ;
- fiches réflexes « Gestionnaire de voirie » incluses dans les plans de gestion de trafic ;
- fiches réflexes « Gestionnaire de voirie » incluses dans les plans particuliers d'intervention.

## Frais engagés par le Conseil départemental en cas d'accident

Le responsable d'intervention du centre de gestion de la route (CGR) établira un bilan financier de l'intervention réalisée par le Conseil départemental (ou par une entreprise commandée par le Département), en suivant la procédure de recouvrement des frais liés aux dégâts au domaine public routier.

En effet, l'Assemblée départementale du Conseil départemental du 4 février 2013 a voté le barème tarifaire des interventions des agents des routes et a retenu que le coût facturé par le Département au tiers identifié est :

***Coût facturé = (coût horaire agents + coût des matériels + coût des matériaux prestation entreprise + coût de remise en état) x 1,05.***

## Liens particuliers avec Gendarmerie, SDIS et Police

En cas d'intempéries importantes, la procédure opérationnelle CD18 – CODIS – COG mise en place fin 2007 est à appliquer.

Les objectifs sont les suivants :

- réagir à la survenue d'un ou plusieurs accidents dans une zone géographique du fait de neige ou de verglas ;
- améliorer la sécurité des usagers en anticipant sur les phénomènes météorologiques localisés ;
- anticiper sur les crises possibles en cas d'événement météo très défavorable sur l'ensemble du département.

Une procédure de déclenchement de conférence téléphonique à trois (CD18, SDIS, Gendarmerie) est à engager en cas d'annonce ou de survenue d'intempéries de caractère exceptionnel.

## Liens avec la DIRCO et la DIRCE

Les limites d'interventions entre le CD18 et les services de l'État sont examinées chaque année en fonction des évolutions annuelles des organisations respectives.

## Mise en place de la signalisation de balisage de l'accident

La signalisation temporaire est mise en place par les agents des CGR conformément aux manuels de signalisation temporaire.
Pour les accidents de nuit, les CGR sont dotés d'équipements de signalisation lumineux.

## Cas des créneaux de dépassement

Le Département compte en 2011 :

- des créneaux avec TPC et glissières : 3 créneaux de la RD 2076 (Saint-Just, Annoix et Blet) et fin des 2x2 voies sur RD 2151 ;

- des créneaux avec TPC mais sans glissières : RD 940 – Asnières – Fussy, des mesures d'exploitation adaptées sont mises en place selon les différents cas de figure ;
- des créneaux à 3 voies.

L'exploitation de ces sections en cas d'incident ou d'accident doit faire l'objet de mesures spécifiques adaptées à la configuration locale :

- créneaux à 2 x 2 voies :
  - si dans un sens de circulation, une seule voie est encombrée : fermeture de cette voie sur la totalité de la longueur du créneau,
  - si dans un sens de circulation, les deux voies sont encombrées : fermeture complète des deux voies sur la totalité du créneau avec basculement de la circulation sur l'autre côté du créneau en balisant une voie par sens de circulation.
- créneaux à 3 voies (1 voie dans un sens, 2 voies dans l'autre) :
  - si une voie est libre dans chaque sens : fermeture de la voie encombrée sur la totalité du créneau,
  - si un sens de circulation est bloqué (ou les deux) : mise en place de déviation(s).

Pour le cas particulier de la RD 2151, il est fait appel aux moyens de la DIRCO qui dispose du matériel adapté à cette prestation au centre d'entretien et d'intervention (CEI) de Bourges.

Ces modes d'exploitation seront intégrés à la formation des adjoints techniques et agents de maîtrise.

## Choix de l'itinéraire de déviation

Le responsable d'intervention du CGR informe le permanent d'information du choix de l'itinéraire de déviation.

En cas d'avis divergents sur ce choix d'itinéraire, la décision relève de la compétence du cadre d'astreinte de décision.

## En agglomération

Le domaine d'intervention du Département à l'intérieur des agglomérations en matière d'incident ou d'accident est différent de la rase campagne.

En effet, le maire de chaque commune est responsable en vertu des pouvoirs de police qui lui incombent :

- les arrêtés de circulation sont de la compétence du maire ;
- le nettoyage des chaussées est de la compétence du maire.

## Références

- Fiche 4-1 - Astreinte générale
- Fiche 4-2 - Surveillance active
- Fiche 4-3 - Viabilité hivernale
- Plans d'urgence – fiches réflexes Département et modalités d'exploitation associées
- Liste de numéros de téléphones utiles
- Procédure dégâts dégradations domaine public

# PROCÉDURES D'EXPLOITATION CHANTIERS ET DÉVIATIONS

## Définition

Le dossier d'exploitation du chantier est le document qui définit les modalités de réalisation d'un chantier avec ou sans phasage. Il s'applique aux chantiers dits courants ou aux chantiers non courants.

**Il concerne les chantiers non couverts par l'arrêté permanent.**

## Les chantiers courants

Un chantier est **dit courant** s'il n'entraîne pas de gêne notable pour l'usager.
En particulier, la capacité résiduelle au droit du chantier doit rester compatible avec la demande prévisible de trafic.

Un chantier courant ne doit pas entraîner :

- de réduction de capacité pendant les jours dits « hors chantier » ;
- d'alternat supérieur à 500 m ;
- de déviation.

Un chantier mobile est un chantier courant.

La durée d'un chantier courant non mobile doit être inférieure à une semaine.

En outre, la voie laissée libre à la circulation ne doit pas dépasser un débit de :

- 1 000 véhicules par heure pour les routes bidirectionnelles ;
- 1 200 véhicules par heure pour les routes à chaussées séparées.

## Les chantiers non courants

Ce sont tous les autres chantiers pouvant entraîner une gêne notable de l'usager.

Il s'agit par exemple :

- de recalibrages de chaussée ;
- de réalisation d'enduits superficiels en pleine largeur (gravillonnage, répandeur gravillonneur synchrone) ;
- de réalisation de couches de roulement en pleine largeur ;
- d'aménagements de carrefours ;
- de réparations d'ouvrages d'art ;
- de réfections de chaussée de carrefour giratoire ou tourne-à-gauche ;
- de réfections de chaussée sur créneaux de dépassements ;
- d'aménagements urbains ;
- de travaux de concessionnaires sous déviation.

Ces chantiers nécessitent un arrêté spécifique.

## Exposé

Contenu du dossier d'exploitation

Le contenu type d'un dossier d'exploitation pour les chantiers non courants est le suivant :

- une fiche d'exploitation ;

- le (ou les) schéma(s) du manuel de signalisation temporaire à appliquer ;
- le plan de déviation et les schémas détaillés de chaque carrefour lorsqu'il y a déviation de la circulation ;
- le plan des phasages du chantier si nécessaire.

**Lorsqu'un projet d'arrêté de circulation est soumis à la signature de l'autorité compétente : le dossier d'exploitation est obligatoirement joint dans le cas de déviations ou d'alternat comprenant un plan de phasage.**

## Objectif

Il s'agit de déterminer les mesures d'exploitation les plus appropriées à la réalisation de travaux sur le réseau routier départemental pour préserver la sécurité des usagers et des intervenants sur le chantier.

Ces mesures d'exploitation doivent permettre de maintenir des conditions de circulation les plus fluides et prendre en compte les pointes horaires de trafic.

## Procédure

Une fiche d'exploitation sera établie pour chaque chantier non couvert par l'arrêté permanent et pour les projets d'arrêtés de circulation proposés avec une déviation. Elle abordera les rubriques suivantes :

- présentation du chantier ;
- localisation ;
- intervenants ;
- mode de réalisation des travaux ;
- éléments nécessaires à la préparation de l'arrêté de circulation ;,
- impact par rapport aux services de transports et sites touristiques ou économiques ;
- signalisation temporaire à mettre en place et modalités d'entretien de celle-ci ;
- communication à réaliser.

L'utilisation du module Gestion du domaine public (GDP) du Système d'information géographique (SIG) en mode programmation permet de vérifier si d'autres chantiers ou des manifestations locales ne vont pas impacter ou être impactés par ce chantier.

Dans le cas d'un **chantier sous maîtrise d'œuvre du Conseil départemental**, c'est le chargé de maîtrise d'œuvre qui rédige la fiche d'exploitation et constitue le dossier d'exploitation.

Dans le cas d'un **chantier d'un autre intervenant** (Commune, concessionnaire) ou d'une manifestation locale, c'est l'agent administratif chargé de la gestion du domaine public qui fait rédiger la partie « demande d'arrêté temporaire » de la fiche d'instruction par le demandeur.

Le centre de gestion de la route concerné est chargé de constituer le dossier d'exploitation. Il vérifiera qu'une permission de voirie ou une autorisation de travaux a été délivrée.

## Références

- Code de la route
- Code la voirie routière
- Règlement de voirie départemental
- Arrêté permanent du 10 février 2016

**ARRETE PERMANENT**
**N° 2016-01 du**
**10/02/2016**
**Réglementant la circulation sur les routes départementales au droit des chantiers courants**
**exécutés hors agglomération et contrôlés par les services de la Direction des routes et de la Direction du Patrimoine Immobilier.**

**Le président du Conseil départemental du Cher,**

Vu le code de la route,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques,

Vu le code de la voirie routière,

Vu l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992 approuvant la 8ème partie (signalisation temporaire) du livre I de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ;

Vu le décret N° 2009-615 du 3 juin 2009, modifié par le décret N° 2010-578 du 31/05/2010 fixant la liste des routes à grande circulation,

Vu le règlement général de voirie du 1er février 2001, relatif à la conservation et à la surveillance des routes départementales,

Vu l'arrêté N° 2008-3, en date du 17 avril 2008, de Monsieur le président du Conseil général du Cher réglementant la circulation durant les chantiers d'entretien courant,

Vu la circulaire N° 96-14 du 6 février 1996 de M. le ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme relatif à l'exploitation sous chantier définissant les chantiers courants,

Vu la note du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie en date du 15 décembre 2014, relative au calendrier des jours « hors chantier »,

Vu l'avis de Madame la Préfète émis au titre de la police de la circulation sur les routes à grande circulation, en date du 3 février 2016,

Considérant le caractère constant et répétitif des mesures temporaires d'exploitation de la route au droit des chantiers exécutés sur le domaine public routier départemental, hors agglomération et contrôlés par les services de la Direction des Routes et de la Direction du Patrimoine Immobilier,

Considérant le caractère mobile et la faible durée des chantiers d'exploitation de la route exécutés sur le domaine public routier départemental, hors agglomération,

1

**ARRETE :**

**ARTICLE I - Domaine d'application**

Les dispositions définies aux articles suivants pour réglementer la circulation sont applicables uniquement au droit des chantiers **courants** à caractère **constant et répétitif** exécutés ou contrôlés par les services de la Direction des Routes et de la Direction du Patrimoine Immobilier, sur le domaine public routier départemental hors agglomération.

**ARTICLE II- Chantier courant**

**Article II-1** : Définition

Un chantier est dit **courant** s'il n'entraîne pas de gêne notable pour l'usager.
En particulier, la capacité résiduelle au droit du chantier doit rester compatible avec la demande prévisible de trafic.
Un chantier courant ne doit pas entraîner :

- de réduction de capacité pendant les jours dits « hors chantier »
- d'alternat supérieur à 500 m
- de déviation

Un chantier mobile est un chantier courant.
La durée d'un chantier courant non mobile doit être inférieure à une semaine.

En outre, la voie laissée libre à la circulation ne doit pas dépasser un débit de :

- 1 000 véhicules par heure pour les routes bidirectionnelles
- 1 200 véhicules par heure pour les routes à chaussées séparées

**Article II-2** : La liste des chantiers courants est établie comme suit :

- ♦ Travaux divers sur chaussées

- réalisation ponctuelle de rives en béton,
- réparation d'avaloirs d'eaux pluviales au droit des trottoirs,
- réparation de regards sous chaussées,
- travaux de signalisation horizontale,
- réparations de chaussées localisées avec point à temps ou RGS,
- pontage de fissures,
- emploi partiel d'enrobé à chaud ou à froid pour bouchage de nid-de-poule,
- purges et reprises ponctuelles de chaussées,
- évacuation de déchets sur chaussée ou sur accotement,
- intervention sur chaussées suite à un accident de la circulation, à un événement climatique, ou à caractère exceptionnel.

La réalisation d'enduits superficiels pleine largeur (gravillonnage, répandeur gravillonneur synchrone) et de couches de roulements en béton bitumineux ne sont pas des chantiers courants. Ils nécessitent un arrêté spécifique.

♦ Travaux divers sur dépendances

- dérasement ou arasement d'accotement,
- travaux courants de fauchage, débroussaillage ou élagage, abattage urgent d'arbres,
- réparation de regards sous trottoirs ou sous accotements,
- curage de fossés, entretien des saignées,
- réfection de petits ouvrages de maçonnerie sous accotement,
- réparation ou curage de réseau d'eaux pluviales ou d'entrées charretières,
- entretien des plantations,
- pose, entretien et réparation de signalisation verticale et équipement divers
- (panneaux, délinéateurs, balises, dispositifs de retenue, ...),
- mise en place et réparation de glissières de sécurité,
- travaux de busage et pose de tête de sécurité.

♦ Travaux divers sur ouvrages d'art

- nettoyage et réparation de garde-corps,
- pose de garde-corps,
- travaux divers de peinture,
- réfection de petits éléments de maçonnerie des ouvrages
- nettoyage de mur de soutènement,
- fauchage, débroussaillage, élagage des abords des ouvrages d'art.

♦ Travaux de comptage

- travaux de réparation de stations de comptages,
- pose et dépose de compteurs pneumatiques de comptages,
- pose et dépose de compteurs de vitesse,
- pose et dépose de radars pédagogiques.

♦ Travaux de laboratoires, de bureaux d'études et de maîtrise d'œuvre

- travaux topographiques ou de levé partiel de terrain,
- travaux de sondages et/ou de carottages de chaussées,
- mesures de déflexion ou de portance de sols,
- mesures de rétroréflexion de la signalisation,
- exécution de mesures et essais divers.

♦ Travaux de la régie bâtiments et du centre fonctionnel de la route

- pose et maintenance d'abris voyageurs,
- travaux de nettoyage et d'affichage des abris,
- travaux de nettoyage ou de réparations des poteaux.

**Article II-3** : Procédure applicable aux chantiers courants

Dans le cas des chantiers courants, la procédure se traduit par l'utilisation de cet arrêté permanent conformément à l'article 135 de la huitième partie de l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière.

La programmation des chantiers courants est établie par le responsable du chantier en coordination avec le chef du centre de gestion de la route concerné.

3

**Article II-4** : Mesures d'exploitation routes bidirectionnelles

Les dispositions réglementant la circulation au droit des chantiers définis à l'article I sur les routes bidirectionnelles autorisées par le présent arrêté sont les suivantes :

a) la vitesse sera limitée à :

- 50 Km/h en cas de rétrécissement Important de la chaussée laissant une largeur libre et roulable inférieure à 6 m ou lorsque le nombre de voies est diminué d'une unité, ou lorsque la sécurité le nécessite, voire 30 km/h sur des sections déjà limitées à 50 km/ h,

- 50 Km/h si nécessaire en cas de zone gravillonnée (emplois partiels point à temps ou répandeur gravillonneur synchrone),

- 50 Km/h pour les chantiers mobiles de marquage,

- 70 Km/h dans les autres cas,

- 90 Km/h si le chantier ne présente pas de gêne à la circulation.

b) des interdictions de dépasser ou de stationner seront imposées si nécessaire.

c) si nécessaire, une circulation alternée sera mise en place sur une distance maximum de 500 m.

Elle sera réglementée :
- soit par piquets K10,
- soit par panneaux B15 et C18,
- soit par feux de chantier KR 11.

La mise en place des mesures d'alternat relève du responsable du chantier du centre de gestion de la route, du CFR, des, services du siège, ou de la DPI, en accord avec le chef du pôle entretien et exploitation.

**Article II-5** : Mesures d'exploitation pour les routes à chaussées séparées

Les dispositions réglementant la circulation au droit de chantiers courants sur route à chaussées séparées autorisées par le présent arrêté sont les suivantes :

a) la vitesse sera limitée :

- 90 Km/h en cas de neutralisation d'une voie de circulation, ou diminution du nombre total de voies pour les voies limitées à 110.km/h,
- 70 Km/h en cas de neutralisation d'une voie de circulation, ou diminution du nombre total de voies, pour les voies limitées à 90 km/h.

b) des Interdictions de dépasser ou de stationner seront imposées si le chantier le nécessite.

c) Les chantiers ne doivent pas entraîner de basculement. La largeur des voies laissées libres ne devra pas être réduite.

La mise en place des mesures d'alternat relève du responsable du chantier du centre de gestion de la route, du CFR, des services du siège, ou de la DPI, en accord avec le chef du pôle entretien et exploitation.

**ARTICLE III - Application de l'arrêté**

Cet arrêté s'applique tous les jours.

**ARTICLE IV - Autres prescriptions communes**

Article IV - 1: Toutes autres restrictions, ainsi que la réglementation de la circulation au droit des chantiers non visés par le présent arrêté devront faire l'objet d'un arrêté particulier.

Article IV - 2 : Toute personne Intervenant à pied sur le domaine routier doit revêtir un vêtement de signalisation haute visibilité de classe 2 ou 3.

Article IV - 3 : La signalisation devra être adaptée en permanence à la nature des dangers et à l'importance des contraintes qui la justifient. En particulier, pendant les périodes d'Inactivité des chantiers, notamment la nuit et les jours non-ouvrables, les signaux devront être maintenus en bon état si la sécurité le nécessite.

Article IV - 4 : La signalisation des chantiers sera mise en place sous la responsabilité du chef de Centre de Gestion de la Route, et devra être conforme à l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, Livre I, 8e partie, approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992.

**ARTICLE V :**

L'arrêté N° 2008-3, en date du 17 avril 2008, est abrogé.

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs du Département du Cher.

**ARTICLE VI :**

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

**ARTICLE VII :**

Les contraventions au présent arrêté seront constatées et réprimées conformément aux lois et règlements en vigueur.

**ARTICLE VIII :**

Monsieur le directeur général des services du Département du Cher,
Monsieur le directeur des Routes,
Monsieur le directeur du Patrimoine Immobilier,
Messieurs les chefs de centre de gestion de la route,
Monsieur le chef du centre fonctionnel de la route,
Monsieur le commandant du Groupement de gendarmerie du Cher,
Madame la directrice départementale de la sécurité publique,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Mesdames et messieurs·les maires du Département,
Monsieur le directeur du service départemental d'Incendie et de secours,
sont destinataires d'une copie pour information.

6

Direction Départementale des Territoires

Division Nord

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU CHER

# AVIS

Sur le projet d'arrêté permanent réglementant la circulation sur les routes départementales au droit des chantiers courants exécutés hors agglomération et contrôlés par les services de la Direction des routes et de la Direction du Patrimoine Immobilier

**La Préfète du Cher,**
**Chevalier de la Légion d'Honneur,**
**Officier de l'ordre national du mérite,**

VU le code de la route et notamment ses articles R411-5, R411-8, R411-25, R411-26, R411-28, R413-1, R413-14 et R414-14,

VU l'arrêté préfectoral n°2016-1-0012 du 1er janvier 2016, accordant délégation de signature à Monsieur Benoît DUFUMIER, Directeur Départemental des Territoires,

VU l'arrêté préfectoral n°2016-0001 du 12 janvier 2016 accordant subdélégation de signature à certains agents de la Direction Départementale des Territoires du Cher,

VU le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 modifié par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 fixant la liste des routes à grande circulation,

VU le projet d'arrêté permanent réglementant la circulation sur les routes départementales au droit des chantiers courants exécutés hors agglomération et contrôlés par les services de la Direction des routes et de la Direction du Patrimoine Immobilier,

VU la demande transmise par le Conseil départemental du Cher - Direction des routes le 15 décembre 2015,

EMET UN AVIS FAVORABLE, pour l'instauration des dispositions du projet susvisé, sous réserve des jours «hors chantier» définis au calendrier joint en annexe 2 de la note du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie en date du 11 décembre 2015, où la circulation devra être rétablie, et sous réserve du calendrier des années ultérieures.

Fait à Bourges,
Le 3 février 2016
La Préfète du Cher,
Pour la Préfète et par délégation,
La responsable de la division Nord,

Marie-José GONÇALVÈS

Direction Départementale des Territoires
6, place de la Pyrotechnie - CS 20001 - 18019 Bourges Cedex - tél : 02 54 34 61 00 - fax : 02 54 34 69 01
Horaires d'ouverture : du lundi au jeudi de 9h à 11 h30 et de 14h à 16h30, le vendredi de 9h à 11 h 30 et de 14h à 16h

# PRÊT DE SIGNALISATION TEMPORAIRE

## Objectif

Afficher la position du Conseil départemental sur le prêt de panneaux.

## Contexte

La société est de plus en plus encline à saisir la justice en cas de problème.

## *Rappel historique*

Les communes et les particuliers faisaient par le passé souvent appel aux services de la Direction Départementale de l'Équipement mis à disposition du Conseil départemental, pour le prêt de panneaux temporaires nécessaires à l'accompagnement des manifestations sportives ou culturelles.

Ces prêts posaient des problèmes juridiques (responsabilité en cas d'accident, bris de matériels, etc.), financiers (achat ou réalisation de panneaux spécifiques, heures normales ou supplémentaires d'agent) et d'organisation (procédures de prêt et de récupération). Ils pouvaient être aussi à l'origine de dysfonctionnements (manque de panneaux pour les propres interventions du Conseil départemental).

Les consignes en matière de prêt de panneaux sont désormais les suivantes :

- aucun prêt aux entreprises ;
- aucun prêt aux particuliers, sauf mise en demeure de dégagement du domaine public, notamment pour des travaux d'élagage le long de routes départementales ;
- aucun prêt aux communes pour leurs travaux ;
- prêt sous conditions pour les communes et associations :
    - pour les manifestations locales à caractère sportif, festif ou culturel : prêt de panneaux possible, dans la limite du stock disponible et sous réserve des nécessités de service, à l'exclusion de toute mise en place, maintenance, dépose et transport,
    - pour les comices agricoles : prêt, mise en place, maintenance et dépose possibles,
    - pour les manifestations d'une ampleur de niveau départemental dans lesquelles le Conseil départemental est impliqué au niveau de l'organisation : les demandes feront l'objet d'un examen spécifique au cas par cas et d'une décision spécifique.

Le prêt fera l'objet d'une autorisation écrite du chef de centre de gestion de la route concerné, qui précisera en outre que le bénéficiaire est responsable dès la réception du matériel des vols, des dégradations et de leurs conséquences et qu'il devra alors en assurer le remplacement.

Le Conseil départemental, maître d'ouvrage, fournira au demandeur, avec l'arrêté de circulation, le plan détaillé de la signalisation à mettre en place.

N.B. : dans le cas d'une reconstitution judiciaire ou d'une réquisition préfectorale, le centre de gestion de la route concerné mettra en place, assurera la maintenance et retirera la signalisation nécessaire.

# ARRÊTÉS DE CIRCULATION

## Définition

L'arrêté de circulation est un acte administratif qui réglemente la circulation ou l'usage du domaine public.

L'arrêté de circulation est délivré par l'autorité qui détient le pouvoir de police de la circulation :

- le maire pour les voies communales et les autres routes situées en agglomération ;
- le président du Conseil départemental pour les routes départementales hors agglomération ;
- le préfet de département pour les routes nationales hors agglomération ;
- un avis du préfet est nécessaire pour tout arrêté pris sur les routes à grande circulation.

## Objectif

Délivrer des autorisations pour entreprendre des travaux ou réglementer l'usage sur le domaine public routier départemental avec les mesures d'exploitation de la route adaptées.

Il existe 2 types d'arrêtés :

- les arrêtés permanents : pour la mise en œuvre de mesures permanentes (limitation de vitesse, régime de priorités, etc. ;
- les arrêtés temporaires : pour la mise en œuvre de mesures sur une période déterminée (déviation ou alternat de circulation, limitation de vitesse liée à des chantiers ou des manifestations par exemple).

Le déclenchement des procédures de rédaction des arrêtés découle des demandes d'entreprises extérieures ou de travaux sous maîtrise d'œuvre du Conseil départemental.

## *A) ARRÊTÉS PERMANENTS*

### 1. Instauration d'un régime de priorité dans un carrefour

Article R411-7 et R411-8 du Code de la route

#### HORS AGGLOMÉRATION

Toutes les routes nationales (RN) sont classées à grande circulation dans le Cher. Il n'y a pas de voies communales (VC) classées à grande circulation dans le Cher.

| Route prioritaire \ Route secondaire | | RN classée à grande circulation | Route départementale | | Voie communale |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | classée à grande circulation | non classée à grande circulation | |
| Route nationale classée à grande circulation | | *Préfet* | *Arrêté conjoint Préfet - DIR (1) et PCD (2)* | *Arrêté conjoint Préfet (DIR) et PCD* | *Arrêté conjoint Préfet (DIR) et maire* |
| RD | classée à grande circulation | | *Arrêté PCD + avis Préfet* | *Arrêté PCD + avis préfet* | *Arrêté conjoint PCD et maire + avis Préfet* |
| RD | non classée à grande circulation | | | *Arrêté PCD* | *Arrêté conjoint PCD et maire* |
| Voie communale | | | | *Arrêté conjoint maire et PCD* | *Maire* |

(1) DIR = direction interrégionale des routes (service de l'État)

(2) = président du Conseil départemental

**EN AGGLOMÉRATION**

| Route prioritaire \ Route secondaire | | RN classée à grande circulation | Route départementale | | Voie communale |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | classée à grande circulation | non classée à grande circulation | |
| Route nationale classée à grande circulation | | *Arrêté conjoint préfet (DIR) et maire* | *Arrêté conjoint Préfet (DIR) et maire + avis PCD* | *Arrêté conjoint Préfet (DIR) et maire + avis PCD* | *Arrêté conjoint Préfet (DIR) et maire* |
| RD | classée à grande circulation | | *Arrêté conjoint PCD et maire + avis Préfet* | *Arrêté conjoint PCD et maire + avis Préfet* | *Arrêté conjoint PCD et maire + avis Préfet* |
| RD | non classée à grande circulation | | *Arrêté conjoint PCD et maire + avis Préfet* | *maire + avis PCD* | *maire + avis PCD* |
| Voie communale | | | *Arrêté conjoint PCD et maire + avis Préfet* | *maire + avis PCD* | *maire* |

## 2. Instauration d'une limite d'agglomération

Article R 411-2 du Code de la route

| | |
|---|---|
| Route départementale classée route à grande circulation | maire (avis Préfet et PCD) |
| Route départementale | maire (avis PCD) |

## 3. Instauration d'une réglementation de vitesse, tonnage et gabarit

Articles R413-1, R413-3 et R411-8 du Code de la route

| Voie et classement \ Zone de réglementation | En agglomération | Hors agglomération |
|---|---|---|
| Route départementale classée route à grande circulation | *maire + avis Préfet + avis PCD* | *PCD + avis Préfet* |
| | *maire + avis PCD + avis Préfet* | |
| Route départementale | *maire + avis PCD* | *PCD* |

**4. Instauration d'une réglementation de stationnement**

Articles L2213-2 et L3221-4 du Code général des collectivités territoriales

| Zone de réglementation / Voie et classement | En agglomération | Hors agglomération |
|---|---|---|
| Route départementale classée route à grande circulation | *maire + avis Préfet + avis PCD* | *PCD + avis Préfet* |
| Route départementale | *maire + avis PCD* | *PCD* |

**5. Instauration des autres mesures de police de la circulation : instauration sens prioritaire, interdiction de dépasser, instauration d'un sens unique, etc.**

Articles L2213-1 à L2213 6 et L3221-4 et L3221-5 du Code général des collectivités territoriales et R411-8 du Code de la route

| Zone de réglementation / Voie et classement | En agglomération | Hors agglomération |
|---|---|---|
| Route départementale classée route à grande circulation | *maire + avis Préfet + avis PCD* | *PCD + avis Préfet* |
| Route départementale | *maire + avis PCD* | *PCD* |

**6. Arrêté de circulation permanent pour les travaux en régie, hors agglomération (annexe 1)**

Un arrêté permanent, joint en annexe, fixant les modalités d'intervention des agents des Centres de gestion de la route (CGR), de la Direction du patrimoine immobilier (DPI) et du Centre fonctionnel de la route (CFR) a été signé par le président du Conseil départemental le 10 février 2016. Il a reçu l'avis favorable de la DDT pour le compte de la Préfecture le 3 février 2016.

**7. Arrêté de circulation permanent pour les travaux en régie, en agglomération (annexe 2)**

Un arrêté permanent, fixant les modalités d'intervention des agents des CGR, de la DPI et du CFR à l'intérieur des agglomérations du département du Cher, a été soumis à la signature des maires au printemps 2016.

## *B) ARRÊTÉS TEMPORAIRES*

Articles L 2213-1 à L 2213 6 et L 3221-4 et L 3221-5 du Code général des collectivités territoriales et R 411-8 du Code de la route

Certaines mesures de police s'apparentant à des mesures permanentes peuvent être instaurées à titre temporaire, il faut donc se référer aux procédures du paragraphe ARRÊTÉS PERMANENTS.

N.B. : un formulaire en ligne d'arrêté temporaire existe sur le site departement18.fr.

1. Interdiction de la circulation et déviation - Route barrée hors agglomération

"A"= commune sur laquelle la voie communale ou la voie privée est barrée hors agglomération

"T"= commune traversée en agglomération par l'itinéraire de déviation empruntant une route nationale ou une route départementale

"C"= commune traversée en agglomération par l'itinéraire de déviation empruntant une voie communale

| Route barrée hors agglo-mération | ITINÉRAIRE DE DÉVIATION (1) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | RN | RD GC | RD | VC communes "C" |
| RDGC | *Arrêté conjoint Préfet (DIR) et PCD, + avis maires "T"* | *PCD + avis Préfet + avis maires "T"* | *PCD + avis Préfet + avis maires "T* | *Arrêté conjoint PCD et maires "C" + avis Préfet* |
| RD | *Arrêté conjoint Préfet (DIR) et PCD, + avis maires "T* | *PCD + avis Préfet + avis maires "T"* | *PCD + avis maires "T* | *Arrêté conjoint PCD et maires "C"* |
| VC Commune "A" | *Arrêté conjoint maire "A" et Préfet (DIR) + avis maires "T* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + avis Préfet + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et maires "C"* |
| Voie privée Commune "A" | *Arrêté conjoint maire "A" et Préfet (DIR) + avis maires "T* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + Avis Préfet + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et maires "C"* |

(1) Avis maires "T". Il est nécessaire de recueillir l'avis des maires de toutes les agglomérations traversées par la déviation et d'informer les maires des communes périphériques.

En cas d'arrêté conjoint entre deux Conseils départementaux, il faut également saisir les autorités compétentes de l'autre département sur les voies empruntées par la déviation.

Si un itinéraire de déviation traverse le territoire d'une commune sans passer dans une zone classée agglomération, une information du maire suffit.

2. Interdiction de la circulation et déviation - route barrée dans une agglomération

a. déviation dans l'agglomération

"A"= commune pour laquelle la route barrée est située à l'intérieur d'une zone agglomérée

| Route barrée dans agglomération "A" | DÉVIATION DANS L'AGGLOMÉRATION "A" par | | | |
|---|---|---|---|---|
| | RN | RD GC | RD | VC |
| RDGC | *maire "A"+ avis Préfet (DIR) + avis PCD* | *maire "A" + avis Préfet (DDT) + avis PCD* | *maire "A" + avis Préfet + avis PCD* | *maire "A" + avis Préfet (DDT) + avis PCD* |
| RD | *maire "A"+ avis Préfet (DIR) + avis PCD* | *maire "A" + avis Préfet (DDT) + avis PCD* | *maire "A" + avis PCD* | *maire "A"* |
| VC et voie privée | *maire "A"+ avis Préfet (DIR)* | *maire "A" + avis Préfet (DDT) + avis PCD* | *maire "A" + avis PCD* | *maire "A"* |

Si la déviation traverse une zone classée agglomération, il faut un avis du maire concerné.

b. déviation hors de l'agglomération

"A"= commune pour laquelle la route barrée est située à l'intérieur d'une zone agglomérée

"T"= commune traversée en agglomération par l'itinéraire de déviation empruntant une route nationale ou une route départementale

"N"= commune traversée en agglomération par l'itinéraire de déviation empruntant une voie communale

| Route barrée dans agglo-mération "A" | DÉVIATION hors de l'agglomération par [1] | | | |
|---|---|---|---|---|
| | RN | RD GC | RD | VC Commune "N" |
| RDGC | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + avis Préfet (DDT) + avis DIR + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + avis Préfet (DDT) + avis DIR + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + avis Préfet (DDT) + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + avis Préfet (DDT) + maires "N"* |
| RD | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD, + avis Préfet + DIR + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + avis Préfet (DDT) + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + maires "N"* |
| VC et voie privée | *Arrêté maire "A" + avis Préfet + avis DIR + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + avis Préfet + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" et PCD + avis maires "T"* | *Arrêté conjoint maire "A" + maires "N"* |

[1] *Avis maires "T": il est nécessaire de recueillir au préalable l'avis des maires de toutes les agglomérations traversées par la déviation et d'informer les maires des territoires traversés.*

3. Restriction de circulation sans déviation – Réduction à une voie de circulation par alternat ou empiétement.

| Zone de réglementation / Voie et classement | En agglomération | En agglomération et hors agglomération | Hors agglomération |
|---|---|---|---|
| Route départementale classée route à grande circulation | *maire + avis PCD + avis Préfet (DDT)* | *Arrêté conjoint maire et PCD + avis Préfet (DDT)* | *PCD + avis Préfet (DDT)* |
| Route départementale | *maire* | *Arrêté conjoint maire et PCD* | *PCD* |

4. Restriction de circulation – Interdiction de stationner, limitation de vitesse, du gabarit, de tonnage, sens unique, etc.

| Zone de réglementation / Voie et classement | En agglomération | En agglomération et hors agglomération | Hors agglomération |
|---|---|---|---|
| Route départementale classée route à grande circulation | *maire + avis PCD + avis Préfet (DDT)* | *Arrêté conjoint maire et PCD + avis Préfet (DDT)* | *PCD + avis Préfet (DDT)* |
| Route départementale | *maire + avis PCD* | *Arrêté conjoint maire et PCD* | *PCD* |
| Voie communale | *maire* | *maire* | *maire* |

*Pour une limitation de gabarit et tonnage et sens unique, si la déviation emprunte une RD : consultation du PCD obligatoire.*

5. Jours « hors chantier »

   La circulaire n° 96-14 du 6 février 1996 relative à l'exploitation sous chantier sur le réseau routier national prévoit un calendrier des jours « hors chantier » qui est fixé chaque année par circulaire.

   L'objectif de ces jours « hors chantier » est d'offrir la capacité maximale du réseau routier lors des périodes de grands trafics afin d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire les encombrements.

   Dans le département du Cher, les dispositions de cette circulaire sont appliquées sur les routes départementales de catégorie 1 (en général ce sont des ex-routes nationales transférées), ainsi que sur celles classées routes à grande circulation.

## Diffusion des arrêtés

### *1. Les arrêtés temporaires*

L'arrêté original doit être notifié au demandeur :

- soit par remise directe (la preuve de la notification étant alors une copie de la décision, émargée par l'intéressé reconnaissant la remise effectuée) ;
- soit par lettre ou par tout autre moyen permettant de disposer d'une preuve de la réception par le pétitionnaire (fax) ;
- soit par courriel avec accusé de réception.

### *2. Les arrêtés permanents*

Ces arrêtés doivent faire l'objet d'une publicité : publication au recueil des actes administratifs du Département ou affichage au siège de la (ou des) collectivité-s signataire-s, ainsi que d'un affichage sur place par le demandeur.

Une copie pour information peut être transmise à d'autres destinataires (mairie, etc.), sans contrainte de forme (courriel, télécopie, etc.).

Les arrêtés permanents sont exécutoires après publication (publication au recueil des actes administratifs du Département ou affichage au siège de la (ou des) collectivité-s signataire-s.

### *Pièces jointes*

- arrêté permanent pour les travaux en régie hors agglomération du 10 février 2016
- modèle d'arrêté permanent pour les travaux en régie en agglomération

### *Références*

- Code de la route
- Code général des collectivités territoriales
- Code la voirie routière
- Règlement de voirie départemental – version 2016
- Arrêtés permanents pour les travaux en régie ou surveillés par les CGR
- Arrêté de délégation de signatures

**Annexe I**

ARRÊTÉ PERMANENT n° 2016 - 01 du 10/02/2016
réglementant la circulation sur les routes départementales
au droit des chantiers courants exécutés hors agglomération
et contrôlés par les services de la Direction des routes
et de la Direction du Patrimoine Immobilier
---

Le président du Conseil départemental du Cher,

Vu le Code de la route,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques,

Vu le code de la voirie routière,

Vu l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992 approuvant la 8e partie (signalisation temporaire) du livre I de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ;

Vu le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009, modifié par le décret N° 2010-578 du 31 mai 2010 fixant la liste des routes à grande circulation,

Vu le règlement général de voirie du 1er février 2001, relatif à la conservation et à la surveillance des routes départementales,

Vu l'arrêté n° 2008-3, en date du 17 avril 2008, de Monsieur le président du Conseil général du Cher réglementant la circulation durant les chantiers d'entretien courant,

Vu la circulaire n° 96-14 du 6 février 1996 de Monsieur le ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme relatif à l'exploitation sous chantier définissant les chantiers courants,

Vu la note du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie en date du 15 décembre 2014, relative au calendrier des jours « hors chantier »,

Vu l'avis de Madame la Préfète émis au titre de la police de la circulation sur les routes à grande circulation, en date du 3 février 2016,

Considérant le caractère constant et répétitif des mesures temporaires d'exploitation de la route au droit des chantiers exécutés sur le domaine public routier départemental, hors agglomération et contrôlés par les services de la Direction des routes et de la Direction du patrimoine immobilier,

Considérant le caractère mobile et la faible durée des chantiers d'exploitation de la route exécutés sur le domaine public routier départemental, hors agglomération,

ARRÊTE :

## ARTICLE I - Domaine d'application

Les dispositions définies aux articles suivants pour réglementer la circulation sont applicables uniquement au droit des chantiers courants à caractère constant et répétitif exécutés ou contrôlés par les services de la Direction des routes et de la Direction du patrimoine immobilier, sur le domaine public routier départemental hors agglomération.

## ARTICLE II - Chantier courant

### ▪ Article II-1 : Définition

Un chantier est dit courant s'il n'entraîne pas de gêne notable pour l'usager.
En particulier, la capacité résiduelle au droit du chantier doit rester compatible avec la demande prévisible de trafic.

Un chantier courant ne doit pas entraîner :
- de réduction de capacité pendant les jours dits « hors chantier »,
- d'alternat supérieur à 500 m,
- de déviation.

Un chantier mobile est un chantier courant.
La durée d'un chantier courant non mobile doit être inférieure à une semaine.

En outre, la voie laissée libre à la circulation ne doit pas dépasser un débit de :
- 1000 véhicules par heure pour les routes bidirectionnelles,
- 1200 véhicules par heure pour les routes à chaussées séparées.

### ▪ Article II-2 : La liste des chantiers courants est établie comme suit :

❑ ***Travaux divers sur chaussées***

- réalisation ponctuelle de rives en béton,
- réparation d'avaloirs d'eaux pluviales au droit des trottoirs,
- réparation de regards sous chaussées,
- travaux de signalisation horizontale,
- réparations de chaussées localisées avec point à temps ou RGS,
- pontage de fissures,
- emploi partiel d'enrobé à chaud ou à froid pour bouchage de nid-de-poule,
- purges et reprises ponctuelles de chaussées,
- évacuation de déchets sur chaussée ou sur accotement,
- intervention sur chaussées suite à un accident de la circulation, à un événement climatique, ou à caractère exceptionnel.

La réalisation d'enduits superficiels pleine largeur (gravillonnage, répandeur gravillonneur synchrone) et de couches de roulements en béton bitumineux ne sont pas des chantiers courants. Ils nécessitent un arrêté spécifique.

❑ ***Travaux divers sur dépendances***

- dérasement ou arasement d'accotement,
- travaux courants de fauchage, débroussaillage ou élagage, abattage urgent d'arbres,
- réparation de regards sous trottoirs ou sous accotements,

- curage de fossés, entretien des saignées,
- réfection de petits ouvrages de maçonnerie sous accotement,
- réparation ou curage de réseau d'eaux pluviales ou d'entrées charretières,
- entretien des plantations,
- pose, entretien et réparation de signalisation verticale et équipements divers
- (panneaux, délinéateurs, balises, dispositifs de retenue, etc.),
- mise en place et réparation de glissières de sécurité,
- travaux de busage et pose de tête de sécurité.

❑ ***Travaux divers sur ouvrages d'art***

- nettoyage et réparation de garde-corps,
- pose de garde-corps,
- travaux divers de peinture,
- réfection de petits éléments de maçonnerie des ouvrages
- nettoyage de mur de soutènement,
- fauchage, débroussaillage, élagage des abords des ouvrages d'art.

❑ ***Travaux de comptages***

- travaux de réparation de stations de comptages,
- pose et dépose de compteurs pneumatiques de comptages,
- pose et dépose de compteurs de vitesse,
- pose et dépose de radars pédagogiques.

❑ ***Travaux de laboratoires, de bureaux d'études et de maîtrise d'œuvre***

- travaux topographiques ou de levé partiel de terrain,
- travaux de sondages et/ou de carottages de chaussées,
- mesures de déflexion ou de portance de sols,
- mesures de rétroréflexion de la signalisation,
- exécution de mesures et essais divers.

❑ ***Travaux de la régie bâtiments et du centre fonctionnel de la route***

- pose et maintenance d'abris voyageurs,
- travaux de nettoyage et d'affichage des abris,
- travaux de nettoyage ou de réparations des poteaux.

**▪ Article II-3 : Procédure applicable aux chantiers courants**

Dans le cas des chantiers courants, la procédure se traduit par l'utilisation de cet arrêté permanent conformément à l'article 135 de la huitième partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

La programmation des chantiers courants est établie par le responsable du chantier en coordination avec le chef du centre de gestion de la route concerné.

**▪ Article II-4 : Mesures d'exploitation des routes bidirectionnelles**

Les dispositions réglementant la circulation au droit des chantiers définis à l'article I sur les routes bidirectionnelles autorisées par le présent arrêté sont les suivantes :

a) la vitesse sera limitée à :

- 50 km/h en cas de rétrécissement important de la chaussée laissant une largeur libre et roulable inférieure à 6 m ou lorsque le nombre de voies est diminué d'une unité, ou lorsque la sécurité le nécessite, voire 30 km/h sur des sections déjà limitées à 50 km/h,
- 50 km/h si nécessaire en cas de zone gravillonnée (emplois partiels point à temps ou répandeur gravillonneur synchrone),
- 50 km/h pour les chantiers mobiles de marquage,
- 70 km/h dans les autres cas,
- 90 km/h si le chantier ne présente pas de gêne à la circulation.

b) des interdictions de dépasser ou de stationner seront imposées si nécessaire.

c) si nécessaire, une circulation alternée sera mise en place sur une distance maximum de 500 m.

Elle sera réglementée :

- soit par piquets K10,
- soit par panneaux B15 et C18,
- soit par feux de chantier KR 11.

La mise en place des mesures d'alternat relève du responsable du chantier du centre de gestion de la route, du centre fonctionnel de la route (CFR), des services du siège, ou de la direction du patrimoine immobilier (DPI), en accord avec le chef du pôle entretien et exploitation de la Direction des routes.

▪ **Article II-5 : Mesures d'exploitation pour les routes à chaussées séparées**

Les dispositions réglementant la circulation au droit de chantiers courants sur route à chaussées séparées autorisées par le présent arrêté sont les suivantes :

a) la vitesse sera limitée :

- 90 km/h en cas de neutralisation d'une voie de circulation ou diminution du nombre total de voies, pour les voies limitées à 110 km/h,
- 70 km/h en cas de neutralisation d'une voie de circulation ou diminution du nombre total de voies, pour les voies limitées à 90 km/h.

b) des interdictions de dépasser ou de stationner seront imposées si le chantier le nécessite.

c) Les chantiers ne doivent pas entraîner de basculement. La largeur des voies laissées libres ne devra pas être réduite.

La mise en place des mesures d'alternat relève du responsable du chantier du centre de gestion de la route, du centre fonctionnel de la route (CFR), des services du siège ou de la direction du patrimoine immobilier (DPI), en accord avec le chef du pôle entretien et exploitation.

## ARTICLE III - Application de l'arrêté

Cet arrêté s'applique tous les jours.

## ARTICLE IV - Autres prescriptions communes

- **Article IV - 1 :** Toutes autres restrictions, ainsi que la réglementation de la circulation au droit des chantiers non visés par le présent arrêté devront faire l'objet d'un arrêté particulier.

- **Article IV - 2 :** Toute personne intervenant à pied sur le domaine routier doit revêtir un vêtement de signalisation haute visibilité de classe 2 ou 3.

- **Article IV - 3 :** La signalisation devra être adaptée en permanence à la nature des dangers et à l'importance des contraintes qui la justifient. En particulier, pendant les périodes d'inactivité des chantiers, notamment la nuit et les jours non ouvrables, les signaux devront être maintenus en bon état si la sécurité le nécessite.

- **Article IV - 4 :** La signalisation des chantiers sera mise en place sous la responsabilité du chef de Centre de Gestion de la Route, et devra être conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, Livre I, 8e partie, approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992.

## ARTICLE V

L'arrêté n° 2008-3, en date du 17 avril 2008, est abrogé.

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs du Département du Cher.

## ARTICLE VI

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

## ARTICLE VII

Les contraventions au présent arrêté seront constatées et réprimées conformément aux lois et règlements en vigueur.

## ARTICLE VIII

Monsieur le directeur général des services du Département du Cher,
Monsieur le directeur des Routes,
Monsieur le directeur du Patrimoine immobilier,
Messieurs les chefs de Centre de gestion de la route,
Monsieur le chef du Centre fonctionnel de la route,
Monsieur le commandant du Groupement de gendarmerie du Cher,
Madame la directrice départementale de la sécurité publique,
sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Mesdames et messieurs les maires du Département,
Monsieur le directeur du service départemental d'incendie et de secours,
sont destinataires d'une copie pour information.

Le Président,
Michel AUTISSIER

*Fiche 4-8*

## Annexe II

LOGO COMMUNE

ARRÊTÉ PERMANENT N° 2016 - ..... du .....
réglementant la circulation sur les routes départementales
au droit des chantiers courants exécutés en agglomération
ou contrôlés par les services du Conseil départemental du Cher
---

Le maire de .....,

Vu le Code de la route,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques,

Vu le code de la voirie routière,

Vu l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992 approuvant la 8e partie (signalisation temporaire) du livre I de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ;

Vu le règlement général de voirie du 1er février 2001, relatif à la conservation et à la surveillance des routes départementales,

Vu le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009, modifié par le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 fixant la liste des routes à grande circulation,

Vu l'avis de Madame la Préfète émis au titre de la police de la circulation sur ces routes à grande circulation en date du .....,

Vu la circulaire n° 96-14 du 6 février 1996 de M. le ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme relatif à l'exploitation sous chantier définissant les chantiers courants,

Considérant le caractère constant ou répétitif des mesures temporaires d'exploitation de la route au droit des chantiers exécutés sur le domaine public routier départemental, en agglomération et contrôlés par les services de la Direction des routes et de la Direction du patrimoine immobilier,

Considérant le caractère mobile et la faible durée des chantiers d'exploitation de la route exécutés sur le domaine public routier départemental, en agglomération,

ARRÊTE :

### ARTICLE I – Domaine d'application

Les dispositions définies aux articles suivants pour réglementer la circulation sont applicables uniquement au droit des chantiers courants à caractère constant ou répétitif exécutés ou contrôlés par les services de la Direction des routes et de la Direction du patrimoine immobilier du Conseil départemental, sur le domaine public routier départemental en agglomération.

## ARTICLE II- Chantier courant

### ▪ Article II-1 : Définition

Un chantier est dit courant s'il n'entraîne pas de gêne notable pour l'usager.
En particulier, la capacité résiduelle au droit du chantier doit rester compatible avec la demande prévisible de trafic.

Un chantier courant ne doit pas entraîner :
- de réduction de capacité pendant les jours dits « hors chantier »,
- d'alternat supérieur à 500 m,
- de déviation.

Un chantier mobile est un chantier courant.

La durée d'un chantier courant non mobile doit être inférieure à une semaine.

En outre, la voie laissée libre à la circulation ne doit pas dépasser un débit de :
- 1000 véhicules par heure pour les routes bidirectionnelles,
- 1200 véhicules par heure pour les routes à chaussées séparées.

### ▪ Article II-2 : La liste des chantiers courants est établie comme suit :

#### ❑ *Travaux divers sur chaussées*

- réalisation ponctuelle de rives en béton,
- travaux de signalisation horizontale,
- réparations de chaussées localisées avec point à temps ou RGS,
- pontage de fissures, purges et reprises ponctuelles de chaussées,
- emploi partiel d'enrobé à chaud ou à froid pour bouchage de nid-de-poule,
- intervention sur chaussées suite à un accident de la circulation, à un événement climatique, ou à caractère exceptionnel.

  La réalisation d'enduits superficiels pleine largeur (gravillonnage, répandeur gravillonneur synchrone) et de couches de roulement en béton bitumineux ne sont pas des chantiers courants. Ils nécessitent un arrêté spécifique.

#### ❑ *Travaux divers sur dépendances*

- dérasement ou arasement d'accotement,
- travaux courants de fauchage, débroussaillage ou élagage, abattage urgent d'arbres,
- curage de fossés, entretien des saignées,
- réfection de petits ouvrages de maçonnerie sous accotement,
- pose, entretien et réparation de signalisation verticale et équipements divers pour la signalisation relevant du département,
- mise en place et réparation de glissières de sécurité.

#### ❑ *Travaux divers sur ouvrages d'art*

- nettoyage et réparation de garde-corps,
- pose de garde-corps,
- travaux divers de peinture,
- réfection de petits éléments de maçonnerie des ouvrages,
- nettoyage de mur de soutènement,
- fauchage, débroussaillage, élagage des abords des ouvrages d'art.

❑ ***Travaux de comptages***

- travaux de réparation de stations de comptages,
- pose et dépose de compteurs pneumatiques de comptages ou de compteurs de vitesse.

❑ ***Travaux de laboratoires, de bureaux d'études et de maîtrise d'œuvre***

- travaux topographiques ou de levé partiel de terrain,
- travaux de sondages et/ou de carottages de chaussées,
- mesures de déflexion, de portance de sols ou de rétroréflexion de la signalisation,
- exécution de mesures et essais divers.

❑ ***Travaux de la régie bâtiments et du centre fonctionnel de la route***

- pose et maintenance des abris voyageurs et des poteaux d'arrêts de bus,
- travaux de nettoyage et d'affichage des abris.

**▪ Article II-3 : Procédure applicable aux chantiers courants**

Dans le cas des chantiers courants, la procédure se traduit par l'utilisation de cet arrêté permanent conformément à l'article 135 de la huitième partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

La programmation des chantiers courants est établie par le service du département responsable du secteur.

**▪ Article II-4 : Mesures d'exploitation des routes bidirectionnelles**

Les dispositions réglementant la circulation au droit des chantiers définis à l'article I sur les routes bidirectionnelles autorisées par le présent arrêté sont les suivantes :

a) la vitesse sera limitée à :

- 30 km/h en cas de rétrécissement important de la chaussée laissant une largeur libre et roulable inférieure à 6 m ou lorsque le nombre de voies est diminué d'une unité, ou lorsque la sécurité le nécessite, sur des sections déjà limitées à 50 km/h,
- 30 km/h pour les chantiers mobiles de marquage,
- 50 km/h dans le cas d'une voie limitée à 70 km/h en agglomération,
- 50 km/h si le chantier ne présente pas de gêne à la circulation.

b) des interdictions de dépasser ou de stationner seront imposées si nécessaire.

c) si nécessaire, une circulation alternée sera mise en place sur une distance maximum de 500 m.

Elle sera réglementée :

- soit par piquets K10,
- soit par panneaux B15 et C18,
- soit par feux de chantier KR 11.

La mise en place des mesures d'alternat relève du responsable du chantier du service du département.

## ARTICLE III - Application de l'arrêté

Cet arrêté s'applique tous les jours ouvrés, sauf intervention d'urgence.

## ARTICLE IV – Autres prescriptions communes

- **Article IV - 1 :** Toutes autres restrictions, ainsi que la réglementation de la circulation au droit des chantiers non visés par le présent arrêté, devront faire l'objet d'un arrêté particulier.

- **Article IV - 2 :** Toute personne intervenant à pied sur le domaine routier doit revêtir un vêtement de signalisation haute visibilité de classe 2 ou 3.

- **Article IV - 3 :** La signalisation devra être adaptée en permanence à la nature des dangers et à l'importance des contraintes qui la justifient. En particulier, pendant les périodes d'inactivité des chantiers, notamment la nuit et les jours non-ouvrables, les signaux devront être maintenus en bon état si la sécurité le nécessite.

- **Article IV - 4 :** La signalisation des chantiers sera mise en place sous la responsabilité du chef de service du Département, et devra être conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, Livre I, 8e partie, approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992.

- **Article IV – 5 :** Sauf travaux d'urgence, les services du Conseil départemental informeront préalablement la commune des travaux programmés dans son agglomération.

## ARTICLE V

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la commune de .....,

## ARTICLE VI

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

## ARTICLE VII

Les contraventions au présent arrêté seront constatées et réprimées conformément aux lois et règlements en vigueur.

## ARTICLE VIII

Monsieur le maire de .....,
Monsieur le directeur des Routes du Conseil départemental,
Monsieur le directeur du Patrimoine immobilier du Conseil départemental,
Monsieur le commandant du Groupement de gendarmerie du Cher,
Madame la directrice départementale de la sécurité publique,
sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Monsieur le directeur du service départemental d'incendie et de secours,
Monsieur le directeur départemental des territoires du Cher
sont destinataires d'une copie pour information.

À ....., le .....

Le maire,

# TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

## Définition

Transport ou circulation de marchandises, engins ou véhicules ne respectant pas les limites du Code de la route en raison de leurs dimensions ou de leur masse.
Les critères de dimensions pris en compte sont la longueur et la largeur. La hauteur n'est pas prise en compte.

## Objectif

Le Conseil départemental du Cher gère l'ensemble du réseau routier départemental.
À ce titre, il est sollicité par les services de l'État (Direction départementale des territoires (DDT) pour émettre un avis sur les passages des transports exceptionnels empruntant les routes départementales.

## Instructions

La DDT est chargée d'instruire tous les dossiers des passages des transports exceptionnels sur le territoire du département du Cher.

## Réglementation

Les transports exceptionnels sont divisés en trois catégories :

- première catégorie : masse totale < 48 T, largeur < 3 m, longueur < 20 m ;
- deuxième catégorie : 48 T < masse totale < 72 T, 3 m < largeur < 4 m, 20 m < longueur < 25 m ;
- troisième catégorie : masse totale > 72 T, largeur > 4 m, longueur > 25 m.

Une carte nationale des itinéraires pour les transports exceptionnels de première et deuxième catégories est définie par l'État.

Cette carte a fait l'objet d'une modification en août 2017 suite à la mise en place d'une nouvelle procédure de simplification de l'instruction des transports exceptionnels initiée par l'État courant 2016. En complément des caractéristiques de poids définies par réseau (120 tonnes, 94 tonnes, 72 tonnes), les convois bénéficiant de la procédure simplifiée doivent respecter les caractéristiques suivantes :

- le poids maximal à l'essieu ne doit pas excéder 12 tonnes ;
- l'espacement des essieux doit être supérieur ou égal à 1,36 m.

Les caractéristiques maximales dimensionnelles et modalités de franchissement des points singuliers sont également définies pour chaque itinéraire.

Dans le Cher, un réseau routier accessible aux convois exceptionnels de 72 tonnes a été défini par l'arrêté préfectoral n° 2017-1-935 daté du 2 août 2017, joint en annexe 1.

## Méthodologie

La DDT propose au Conseil départemental un itinéraire pour le convoi avec, en priorité, les routes figurant sur la carte nationale des transports exceptionnels.

Pour tous les transports exceptionnels de première et deuxième catégories qui empruntent uniquement les routes de la carte nationale, la DDT n'informe pas le Département.

Pour tous les transports exceptionnels de troisième catégorie, la DDT demande l'avis du Département pour autoriser les passages.

## *Fiche 4-9*

Pour tous les transports exceptionnels qui empruntent des routes ne figurant pas dans la carte nationale, quelle que soit leur catégorie, la DDT demande l'avis du Département.

L'avis donné par le Département est défini selon plusieurs critères :

1. Les caractéristiques du transport exceptionnel : masse, largeur, longueur et hauteur (*)

   (*) hauteur : le Département doit en tenir compte par rapport aux hauteurs de passage autorisées sous les ouvrages d'art surplombant les routes départementales.

2. Les origines et destination du transport exceptionnel :

   Tout transport exceptionnel qui part ou arrive dans le Cher devra pouvoir circuler. Pour tout transport exceptionnel transitant par le département du Cher, en fonction de ses caractéristiques, le Conseil départemental du Cher peut donner un avis défavorable s'il estime qu'un autre itinéraire est plus approprié au passage de ce transport exceptionnel.

3. Les routes empruntées par le transport exceptionnel :

   Le Conseil départemental du Cher se réserve le droit de demander une prise en charge financière au pétitionnaire afin d'autoriser le passage du convoi sur les routes départementales situées sur l'itinéraire de passage du convoi pour notamment :

   le calcul de portance des ouvrages d'art,

   - la pose et dépose de signalisation verticale,

   - l'élagage des arbres et haies,

   - la mise à disposition de personnels lors du passage du convoi.

Lorsqu'un chantier situé sur l'itinéraire proposé par un transport exceptionnel ne permet pas le passage du convoi, le Conseil départemental du Cher émet un avis défavorable.

Annexe 1 : arrêté préfectoral n° 2017-1-935 du 2 août 2017 définissant les réseaux routiers « 120 tonnes », « 94 tonnes » et « 72 tonnes » accessibles aux convois exceptionnels dans le département du Cher.

**Annexe 1 :**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**PRÉFET DU CHER**

Arrêté préfectoral n° 2017-1-935

**définissant les réseaux routiers « 120 tonnes », « 94 tonnes » et « 72 tonnes »**
du département du CHER accessibles aux convois exceptionnels sous réserve du respect des caractéristiques de poids et gabarit maximales et des prescriptions associées

**La Préfète du Cher**
**Chevalier de la Légion d'honneur,**
**Officier de l'Ordre national du mérite,**

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de la route, notamment les articles L.110-3, R.433-1 à R.433-6, R.433-8 à R.433-16 ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu le décret n°2005-1499 du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national ;

Vu le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 modifié fixant la liste des routes à grande circulation et son annexe ;

Vu le décret n°2017-16 du 6 janvier 2017 relatif à la circulation des transports exceptionnels ;

Vu le décret du 17 décembre 2015 portant nomination de Madame Nathalie COLIN, en qualité de Préfet du Cher ;

Vu l'arrêté du 4 mai 2006 modifié par l'arrêté du 28 février 2017 relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, notamment son article 9 bis ;

Vu la note d'information ministérielle du 22 juillet 2016 relative à la généralisation de la procédure d'instruction simplifiée des dossiers de transports exceptionnels ;

Vu l'avis du directeur interdépartemental des routes Centre-Ouest du 20 mars 2017 ;

Vu l'avis du Conseil départemental du Cher du 8 février 2017 ;

Vu l'avis de la SNCF Réseau du 27 janvier 2017 ;

Vu les avis émis par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures routières et ferroviaires lors des comités de pilotage régional Transports Exceptionnels des 2 décembre 2016 et 26 janvier 2017 ;

Sur proposition de la directrice départementale des territoires ;

ARRÊTE

ARTICLE 1 : Définitions des réseaux

Dans le cadre de la généralisation de l'instruction simplifiée des transports exceptionnels prévue dans l'arrêté ministériel du 04 mai 2006 modifié, les réseaux routiers de « 120 tonnes », « 94 tonnes », « 72 tonnes » sont constitués des voies listées en annexe 1 et reportées sur la carte en annexe 2.

ARTICLE 2 : Caractéristiques maximales des véhicules autorisés

Ces réseaux sont accessibles aux convois exceptionnels circulant sous couvert d'une autorisation préfectorale dite « autorisation individuelle » relative à tout ou partie du réseau routier « 120 tonnes», « 94 tonnes» ou « 72 tonnes ».

En complément des caractéristiques de poids total en charge définies par réseau (120 tonnes, 94 tonnes, 72 tonnes), les convois bénéficiant de la procédure simplifiée doivent respecter les caractéristiques suivantes :

- le poids maximal à l'essieu ne doit pas excéder 12 tonnes ;
- l'espacement des essieux doit être supérieur ou égal à 1,36 m ;

Ponctuellement, sur prescriptions, les caractéristiques maximales des convois autorisés peuvent être inférieures

Seule une reconnaissance de l'itinéraire pourra garantir le passage du convoi.

ARTICLE 3 : Règles de circulation

La circulation des convois est autorisée en respectant les prescriptions définies à l'annexe 4 et associées aux voiries, ouvrages et équipements définies aux annexes 1,2 et 3.

Les transporteurs doivent impérativement informer les gestionnaires préalablement au passage du convoi, suivant les conditions et délais définis dans les cahiers de prescriptions.

ARTICLE 4 : Annexes Mise à jour

Le présent arrêté comprend les annexes suivantes qui seront mises à jour annuellement en cas de besoin.

- annexe 1 : liste des tronçons de routes composant les réseaux 120 tonnes, 94 tonnes et 72 tonnes ;
- annexe 2 : carte des réseaux et localisation des ouvrages ;
- annexe 3 : liste des tronçons de routes, ouvrages d'art, passages à niveau et points singuliers avec les prescriptions associées ;
- annexe 4 : tableau des prescriptions des gestionnaires de voirie.

ARTICLE 5 : Dématérialisation

Les demandes d'autorisation de transport exceptionnel devront parvenir aux services instructeurs de la DDT du CHER par voie dématérialisée, à l'aide de l'application TENet.

ARTICLE 6

Le secrétaire général de la préfecture du Cher et la directrice départementale des Territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Cher.
La directrice départementale de la sécurité publique du Cher et le Commandant du groupement de gendarmerie du Cher sont destinataires d'une copie pour information.

Fait à Bourges, le 02 AOU 2017

Pour la Préfète
et par délégation
Le Secrétaire Général

La Préfète.

Thibault DELOYE

Conformément aux dispositions de l'article R 421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif dans le délai de 2 mois à compter de sa publication.

## ANNEXE 1

Liste des routes constituant les réseaux « 120 tonnes », « 94 tonnes », « 72 tonnes » :

A) Liste des tronçons de routes composant le réseau 120 tonnes :

| ROUTE | DÉBUT | FIN | CODES DE PRESCRIPTION |
|---|---|---|---|
| Aucun tronçon | - | - | - |

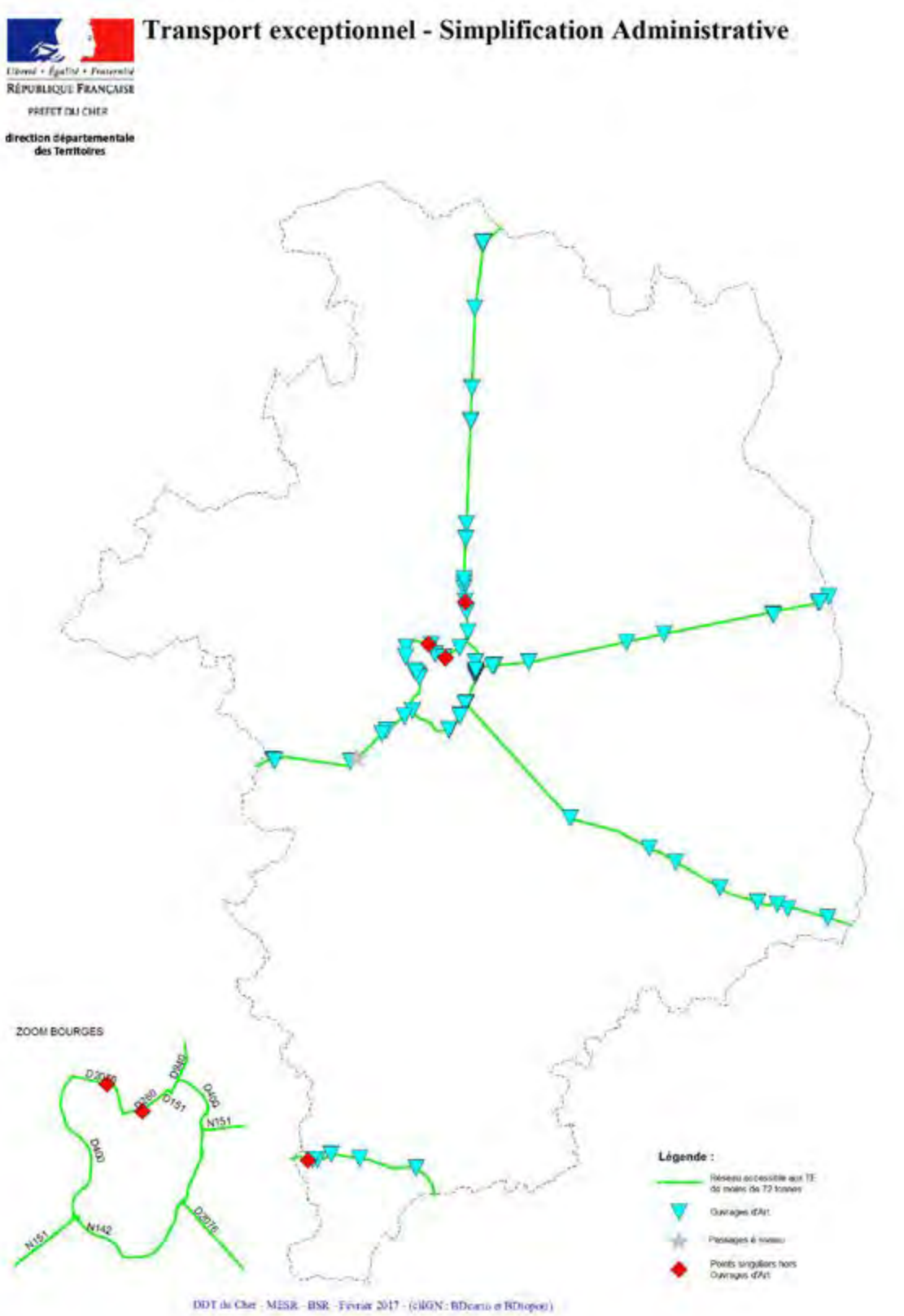
B) Liste des tronçons de routes composant le réseau 94 tonnes :

| ROUTE | DÉBUT | FIN | CODES DE PRESCRIPTION |
|---|---|---|---|
| Aucun tronçon | - | - | - |

C) Liste des tronçons de routes composant le réseau 72 tonnes :

| ROUTE | DÉBUT | FIN | CODES DE PRESCRIPTION |
|---|---|---|---|
| D940 | Limite Loiret | RD400/RD940 | PGCD18, PP1CD18, PP4CD18 |
| D940 | RD400/RD940 | RD151/RD940 | PGCD18, PP1CD18 |
| D151 | RD151/RD940 | RD151/RD260 | PGCD18, PP1CD18 |
| D260 | RD151/RD260 | RD260/RD2076 | PGCD18, PP1CD18, PP5CD18 |
| D2076 | RD260/RD2076 | RD400/RD2076 | PGCD18, PP1CD18, PP6CD18 |
| D400 | RD400/RD2076 | RN142/RN151/RD400 | PGCD18, PP1CD18 |
| D400 | RD400/RD940 | RN142/RN151/D400 (Saint-Germain-du-Puy) | PGCD18, PP2CD18 |
| D2076 | RN142/RD2076 | Limite Nièvre | PGCD18, PP1CD18 |
| D943 | Limite Indre | Limite Allier | PGCD18, PP3CD18, PP7CD18 |
| N151 | Limite Indre | RN142/RN151/RD400/Ech 7 A71 Bourges | PGDIRCO, PP1DIRCO |
| N142 | RN142/RN151/RD400 | RN142/Ech 7 A71 Bourges | PGDIRCO, PP1DIRCO |
| N142 | RN142/Ech 7 A71 Bourges | RN142/RD2144 | PGDIRCO, PP1DIRCO |
| N142 | RN142/RD2144 | RN142/RD2076 (Ouvrage Sud RD2076) | PGDIRCO, PP1DIRCO |
| N142 | RN142/RD2076 (Ouvrage Sud RD2076) | RN142/RD2076 (Ouvrage Nord RD2076) | PGDIRCO, PP1DIRCO |
| N142 | RN142/RD2076 (Ouvrage Nord RD2076) | RN142/RD976 | PGDIRCO, PP1DIRCO |
| N142 | RN142/RD976 | RN142/RN151/D400 (Saint-Germain-du-Puy) | PGDIRCO, PP1DIRCO |
| N151 | RN142/RN151/D400 (Saint-Germain-du-Puy) | Limite Nièvre | PGDIRCO, PP1DIRCO |

**ANNEXE 2**


Transport exceptionnel - Simplification Administrative
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DU CHER
direction départementale des Territoires
ZOOM BOURGES
D2076
D2440
D2440
D151
D400
N151
D400
N151
N142
D2076
Légende :
Réseau accessible aux TE de moins de 72 tonnes
Ouvrages d'Art
Passages à niveau
Points singuliers hors Ouvrages d'Art
DDT du Cher - MESR - BSR - Février 2017 - (c)IGN : BDcarto et BDtopo®

## ANNEXE 3 (1/3)

A) Liste des tronçons du réseau 72T par gestionnaire

| RESEAU_TE | GEST_TE | ID_PG1_TE | ID_PG2_TE | ID_PG3_TE | ID_PP1_TE | ID_PP2_TE | ID_PP3_TE | NATURE_PG | NUMERO | DEBUT SECTION | FIN SECTION |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RESEAU_72T | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | PGCD18 | | | PP1CD18 | PP4CD18 | | CD18 | D940 | Limite Loiret | RD400/RD940 |
| RESEAU_72T | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | PGCD18 | | | PP1CD18 | | | CD18 | D940 | RD400/RD940 | RD151/RD940 |
| RESEAU_72T | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | PGCD18 | | | PP1CD18 | | | CD18 | D151 | RD151/RD940 | RD151/RD260 |
| RESEAU_72T | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | PGCD18 | | | PP1CD18 | PP5CD18 | | CD18 | D260 | RD151/RD260 | RD260/RD2076 |
| RESEAU_72T | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | PGCD18 | | | PP1CD18 | PP6CD18 | | CD18 | D2076 | RD260/RD2076 | RD400/RD2076 |
| RESEAU_72T | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | PGCD18 | | | PP1CD18 | | | CD18 | D400 | RD400/RD2076 | RN142/RN151/RD400 |
| RESEAU_72T | DIRCO | PGDIRCO | | | PP1DIRCO | | | ETAT | N151 | Limite Indre | RN142/RN151/RD400/Ech 7 A71 Bourges |
| RESEAU_72T | DIRCO | PGDIRCO | | | PP1DIRCO | | | ETAT | N142 | RN142/RN151/RD400 | RN142/Ech 7 A71 Bourges |
| RESEAU_72T | DIRCO | PGDIRCO | | | PP1DIRCO | | | ETAT | N142 | RN142/Ech 7 A71 Bourges | RN142/RD2144 |
| RESEAU_72T | DIRCO | PGDIRCO | | | PP1DIRCO | | | ETAT | N142 | RN142/RD2144 | RN142/RD2076 (Ouvrage Sud RD2076) |
| RESEAU_72T | DIRCO | PGDIRCO | | | PP1DIRCO | | | ETAT | N142 | RN142/RD2076 (Ouvrage Sud RD2076) | RN142/RD2076 (Ouvrage Nord RD2076) |
| RESEAU_72T | DIRCO | PGDIRCO | | | PP1DIRCO | | | ETAT | N142 | RN142/RD2076 (Ouvrage Nord RD2076) | RN142/RD976 |
| RESEAU_72T | DIRCO | PGDIRCO | | | PP1DIRCO | | | ETAT | N142 | RN142/RD976 | RN142/RN151/D400 (Saint-Germain-du-Puy) |
| RESEAU_72T | DIRCO | PGDIRCO | | | PP1DIRCO | | | ETAT | N151 | RN142/RN151/D400 (Saint-Germain-du-Puy) | Limite Nièvre |
| RESEAU_72T | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | PGCD18 | | | PP1CD18 | | | CD18 | D2076 | RN142/RD2076 | Limite Nièvre |
| RESEAU_72T | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | PGCD18 | | | PP3CD18 | PP7CD18 | | CD18 | D943 | Limite Indre | Limite Allier |
| RESEAU_72T | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | PGCD18 | | | PP2CD18 | | | CD18 | D400 | RD400/RD940 | RN142/RN151/D400 (Saint-Germain-du-Puy) |

## ANNEXE 3 (2/3)

B) Liste des ouvrages d'art Conseil départemental du Cher,

| ID_OA | NOM_OA | GEST_OA | X_L93_OA | Y_L93_OA | DEPT | COMMUNE | NOM_ROUTE | TONNAGE | ID_PG_OA | ID_PP_OA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 04D94007 | CANAL DE LA SAULDRE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 658 760.040 | 6 718 225.645 | 18 | ARGENT-SUR-SAULDRE | D940 | 72T | | |
| 04D94005 | LA GRANDE SAULDRE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 658 539.144 | 6 718 077.224 | 18 | ARGENT-SUR-SAULDRE | D940 | 72T | | |
| 04D94004 | LA NERE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 657 651.962 | 6 710 146.890 | 18 | AUBIGNY-SUR-NERE | D940 | 72T | | |
| 04D94001 | LA PETITE SAULDRE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 657 157.065 | 6 696 371.803 | 18 | LA-CHAPELLE-D'ANGILLON | D940 | 72T | | |
| 01D94004 | VC | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 656 304.378 | 6 675 995.587 | 18 | SAINT-GEORGES-SUR-MOULON | D940 | 72T | | |
| 01D15102 | LE MOULON | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 655 838.141 | 6 668 732.725 | 18 | BOURGES | D151 | 72T | | |
| 01D26001 | LES SANDINS | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 653 883.735 | 6 667 587.345 | 18 | SAINT DOULCHARD | D260 | 72T | | |
| 01D207606 | D944EB | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 652 354.635 | 6 669 140.839 | 18 | SAINT DOULCHARD | D2076 | 72T | | |
| 01D40008 | CHEMIN | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 649 220.607 | 6 667 661.571 | 18 | BERRY BOUY | D400 | 72T | | |
| 01D40007 | D401 / SNCF / OUZY | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 650 255.794 | 6 666 040.658 | 18 | SAINT DOULCHARD | D400 | 72T | | |
| 01D40006 | CHEMIN | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 650 541.284 | 6 665 781.340 | 18 | SAINT DOULCHARD | D400 | 72T | | |
| 01D40005 | L'YEVRE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 650 722.359 | 6 665 543.547 | 18 | SAINT DOULCHARD | D400 | 72T | | |
| 01D40004 | L'YEVRE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 650 874.393 | 6 665 246.711 | 18 | SAINT DOULCHARD | D400 | 72T | | |
| 01D40003 | CANAL DU BERRY | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 650 906.712 | 6 665 159.121 | 18 | BOURGES | D400 | 72T | | |
| 03D207603 | CANAL DU BERRY | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 694 512.742 | 6 637 524.702 | 18 | SANCOINS | D2076 | 72T | | |
| 03D207601 | LE RU DES COMBES | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 700 587.811 | 6 635 870.006 | 18 | MORNAY-SUR-ALLIER | D2076 | 72T | | |
| 01D207601 | N142 | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 656 606.815 | 6 662 083.412 | 18 | BOURGES | D2076 | 72T | | |
| 01D207602 | N142 | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 656 512.982 | 6 662 003.986 | 18 | BOURGES | D2076 | 72T | | |
| 01D94001 | LA REMPANNE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 656 863.934 | 6 670 721.892 | 18 | FUSSY | D940 | 72T | | |
| 01D94005 | LE FROMENGEUX | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 656 332.983 | 6 676 676.246 | 18 | SAINT-GEORGES-SUR-MOULON | D940 | 72T | | |
| 01D94006 | LE MOULON | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 656 352.123 | 6 677 148.397 | 18 | SAINT-GEORGES-SUR-MOULON | D940 | 72T | | |
| 04D94003 | LE LAYON | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 657 321.914 | 6 700 422.411 | 18 | ENNORDES | D940 | 72T | | |
| 03D207602 | L'ARCUEIL | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 695 764.967 | 6 636 971.241 | 18 | SANCOINS | D2076 | 72T | | |
| 03D207605 | LE PONT ROUGE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 692 038.134 | 6 637 749.790 | 18 | SANCOINS | D2076 | 72T | | |
| 03D207606 | LE SAGONNIN | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 687 493.737 | 6 639 498.379 | 18 | SAGONNE | D2076 | 72T | | |
| 03D207607 | LA VELOUSE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 682 117.983 | 6 642 689.712 | 18 | BLET | D2076 | 72T | | |
| 03D207608 | L'OYGIPE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 678 860.910 | 6 644 360.338 | 18 | BLET | D2076 | 72T | | |
| 02D94304 | LA GOUTTE NOIRE/VC | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 638 473.094 | 6 606 400.850 | 18 | CHATEAUMEILLANT | D943 | 72T | | |
| 02D94305 | LA SINAISE/VC | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 637 960.233 | 6 606 362.438 | 18 | CHATEAUMEILLANT | D943 | 72T | | |
| 02D94303 | LE SEPT FONDS | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 640 142.267 | 6 607 051.608 | 18 | CHATEAUMEILLANT | D943 | 72T | | |
| 02D94302 | LE PORTEFEUILLE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 643 687.816 | 6 606 522.526 | 18 | SAINT MAUR | D943 | 72T | | |
| 02D94301 | L'ARNON | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 650 505.073 | 6 605 338.684 | 18 | CULAN | D943 | 72T | | |
| D40001 | LANGIS | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 657 697.423 | 6 666 984.622 | 18 | SAINT GERMAIN DU PUY | D400 | 72T | | |
| 04D94006 | CANAL DE LA SAULDRE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 658 653.077 | 6 718 152.962 | 18 | ARGENT-SUR-SAULDRE | D940 | 72T | | |
| 04D94002 | LA PETITE SAULDRE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 657 160.376 | 6 696 454.959 | 18 | LA-CHAPELLE-D'ANGILLON | D940 | 72T | | |
| 01D94007 | RUISSEAU | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 656 566.172 | 6 682 057.622 | 18 | SAINT-PALAIS | D940 | 72T | | |
| 01D94008 | RUISSEAU | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 656 643.708 | 6 683 865.946 | 18 | SAINT-PALAIS | D940 | 72T | | |
| 01D94002 | LES TROIS FONTAINES | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 656 603.283 | 6 673 229.400 | 18 | FUSSY | D940 | 72T | | |
| 01D94003 | FOSSE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 656 466.106 | 6 674 491.912 | 18 | FUSSY | D940 | 72T | | |
| 01D207605 | VOIE PRIVEE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 652 789.324 | 6 668 004.238 | 18 | SAINT DOULCHARD | D2076 | 72T | | |
| 01D40009 | CHEMIN | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 649 280.698 | 6 668 816.699 | 18 | SAINT DOULCHARD | D400 | 72T | | |
| 03D207604 | CANAL DU BERRY | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 694 468.236 | 6 637 532.054 | 18 | SANCOINS | D2076 | 72T | | |
| 03D207609 | LE RU DU MIRACLE | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 669 266.076 | 6 648 022.966 | 18 | BUSSY | D2076 | 72T | | |

## ANNEXE 3 (3/3)

C) Liste des ouvrages d'art DIRCO,

| ID_OA | NOM_OA | GEST_OA | X_L93_OA | Y_L93_OA | DEPT | COMMUNE | NOM_ROUTE | TONNAGE | ID_PG_OA | ID_PP_OA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pt l'Ouatier | DIRCO | 664 242.400 | 6 666 991.247 | 18 | MOULINS SUR YEVRE | N151 | 72T | | |
| | Pt bras de la Vauvis | DIRCO | 693 943.087 | 6 672 836.783 | 18 | SAINT MARTIN DES CHA | N151 | 72T | | |
| | Pt canal à la Loire | DIRCO | 699 434.143 | 6 674 250.977 | 18 | LA-CHAPELLE-MONTLINARD | N151 | 72T | | |
| | Pt bras de Loire | DIRCO | 700 761.437 | 6 675 007.555 | 18 | LA-CHAPELLE-MONTLINARD | N151 | 48T | | |
| | LE VILLABON | DIRCO | 676 123.896 | 6 669 467.071 | 18 | VILLABON | N151 | 72T | | |
| | LE GRON | DIRCO | 680 670.756 | 6 670 420.948 | 18 | GRON | N151 | 72T | | |
| | Pt Vauvise | DIRCO | 693 993.413 | 6 672 801.676 | 18 | SAINT MARTIN DES CHAMPS | N151 | 72T | | |
| | LE CHATEAUVERT | DIRCO | 699 660.290 | 6 674 366.574 | 18 | LA-CHAPELLE-MONTLINARD | N151 | 72T | | |
| | Pt bras de l'Arnon | DIRCO | 633 112.266 | 6 655 093.024 | 18 | CHAROST | N151 | 72T | | |
| | Pt gibier du Sollier | DIRCO | 646 877.008 | 6 658 708.602 | 18 | LE SUBDRAY | N151 | 72T | | |
| | Pt bras du Colin | DIRCO | 660 038.386 | 6 666 590.751 | 18 | SAINT GERMAIN DU PUY | N151 | 72T | | |
| | Pt des Cartes | DIRCO | 650 035.743 | 6 661 126.419 | 18 | BOURGES | N151 | 72T | | |
| | Pt de Pisse-Vieille | DIRCO | 649 096.421 | 6 660 399.960 | 18 | LE SUBDRAY | N151 | 72T | | |
| | Pt du Sollier | DIRCO | 646 362.642 | 6 658 273.319 | 18 | LE SUBDRAY | N151 | 72T | | |
| | Pt du Cher | DIRCO | 642 546.783 | 6 654 906.350 | 18 | SAINT FLORENT SUR CHER | N151 | 72T | | |
| | Pt l'Arnon | DIRCO | 633 305.814 | 6 655 081.229 | 18 | CHAROST | N151 | 72T | | |
| | Pt le Colin | DIRCO | 659 820.071 | 6 666 571.097 | 18 | SAINT GERMAIN DU PUY | N151 | 72T | | |
| | Pt du canal du Berry | DIRCO | 655 838.818 | 6 660 446.960 | 18 | BOURGES | N142 | 72T | | |
| | Pt decharge canal du Berry | DIRCO | 655 818.876 | 6 660 421.654 | 18 | BOURGES | N142 | 72T | | |
| | Viaduc Fenestrelay - Yèvre | DIRCO | 657 782.311 | 6 665 966.926 | 18 | SAINT GERMAIN DU PUY | N142 | 72T | | |
| | Pt la Rampenne et VC | DIRCO | 654 456.882 | 6 658 789.959 | 18 | PLAIMPIED GIVAUDINS | N142 | 72T | | |
| | Pt la Rampenne et VC | DIRCO | 654 565.281 | 6 658 840.281 | 18 | PLAIMPIED GIVAUDINS | N142 | 72T | | |
| | Pt l' Auron | DIRCO | 655 919.082 | 6 660 574.081 | 18 | BOURGES | N142 | 72T | | |
| | Pt l'Yevrette | DIRCO | 657 733.762 | 6 665 361.018 | 18 | SAINT GERMAIN DU PUY | N142 | 72T | | |
| | Pt la Noue | DIRCO | 657 746.149 | 6 665 523.980 | 18 | SAINT GERMAIN DU PUY | N142 | 72T | | |
| | Pt canal dessechement | DIRCO | 657 766.967 | 6 665 772.261 | 18 | SAINT GERMAIN DU PUY | N142 | 72T | | |
| | Pt brs de l'Yevre | DIRCO | 657 760.204 | 6 665 688.581 | 18 | SAINT GERMAIN DU PUY | N142 | 72T | | |
| | Pt SNCF de Fenestrelay | DIRCO | 657 793.605 | 6 666 093.841 | 18 | SAINT GERMAIN DU PUY | N142 | 72T | | |

D) Liste des passages à niveau,

| ID_PN | NOM_PN | GEST_PN | X_L93_PN | Y_L93_PN | DEPT | COMMUNE | NOM_LIGNE | TYPE_LIGNE | HAUT_LIGNE | LARGEUR_PN | NOM_ROUTE | GEST_ROUTE | ID_PG_PN | ID_PP_PN |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PN172_N151 | PN172 | SNCF | 643 295.440 | 6 655 396.539 | 18 | SAINT-FLORENT-SUR-CHER | 695000 | | | | N151 | DIRCO | PGSNCF | |

E) Liste des points singuliers,

| ID_PT_SING | NOM_PT_SING | GEST_PT_SING | X_L93_PT_SING | Y_L93_PT_SING | DEPT | COMMUNE | NOM_ROUTE | PRESCRITION_PARTICULIERE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PT_SING_D260_1 | GIRATOIRE D260 | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 654 108.186 | 6 667 569.662 | 18 | BOURGES | D260 | PP5CD18 |
| PT_SING_D940_1 | TRAVERSEE FUSSY | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 656 484.592 | 6 674 315.208 | 18 | FUSSY | D940 | PP4CD18 |
| PT_SING_D2076_1 | GIRATOIRE D2076 | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 651 972.035 | 6 669 235.843 | 18 | SAINT DOULCHARD | D2076 | PP6CD18 |
| PT_SING_D943_1 | DEVIATION CHATEAUMEILLANT | CONSEIL DEPARTEMENTAL 18 | 637 330.174 | 6 606 326.430 | 18 | CHATEAUMEILLANT | D943 | PP7CD18 |

## ANNEXE 4 (1/2)

Tableau des prescriptions des gestionnaires de voirie

| Gestionnaire | Code de la prescription générale | Prescription générale | Code de la prescription particulière | Prescription particulière |
|---|---|---|---|---|
| **DIRCO** | PGDIRCO | Pour connaître les conditions de circulation, les travaux et autres évenements sur : les routes nationales N151, N142 et A20 (DIRCO) :<br>www.enroute.centre-ouest.equipement.gouv.fr<br><br>Plus d'informations également sur le site Bison Futé :<br>www.bison-fute.equipement.gouv.fr<br><br>En zones urbaines, la circulation est autorisée :<br>entre 9h00 et 11h30 et entre 14h00 et 16h30,<br><br>La circulation est interdite la nuit sur l'ensemble du réseau,<br><br>Le CIGT (tél : 05-55-30-90-80) devra être prévenu de l'entrée et de la sortie du réseau.<br><br>Le transporteur s'engage à reconnaître l'itinéraire avant le départ du convoi, en tenant compte des contraintes de gabarit (ouvrage d'art, signalisation verticale et directionnelle, …), de giration et de circulation. Il s'assure de sa viabilité tout au long du trajet (travaux éventuels, …).<br><br>Il doit vérifier que la hauteur libre sous les différents câbles aériens soit suffisante (lignes électriques et téléphoniques, caténaire, …) et prendre toutes les mesures nécessaires à leurs protections (contacter le gestionnaire de l'installation suffisamment en amont du passage).<br><br>Tous les frais et dégâts occasionnés sont à la charge du transporteur. | PP1DIRCO | Pour les convois d'un tonnage de 72 T,<br>- D'une largeur < ou = à 2,50m et d'une longueur < ou = à 27m :<br>* Circulation libre.<br><br>- D'une largeur < ou = à 3,00m et d'une longueur < ou = à 20m :<br>* sur les routes bidirectionnelles, protection d'une voiture pilote avant le convoi,<br>* sur les tronçons 2x2 voies, protection d'une voiture pilote derrière le convoi.<br><br>- D'une largeur > à 3,00m et < ou = à 3,50m et d'une longueur < ou = à 20m :<br>*sur les routes bidirectionnelles, protection d'une voiture pilote avant le convoi,<br>* sur les tronçons 2x2 voies, protection d'une voiture pilote derrière le convoi et les roues de droite sur la bande de rive. |
| **CONSEIL DEPARTEMENTAL 18** | PGCD18 | La circulation est interdite la nuit sur l'ensemble du réseau,<br><br>Reconnaître obligatoirement l'itinéraire au préalable,<br><br>S'assurer sous sa seule responsabilité que le convoi, en raison de ses dimensions, s'inscrit bien sur les points du parcours en particulier dans les traversées d'agglomération,<br><br>Consulter le site www.inforoute18.fr pour connaître les perturbations de circulation sur le réseau routier départemental,<br><br>Informer, 48h avant le passage, le Département via routes.gestion@departement18.fr de la date et du trajet emprunté dès lors que le convoi dépasse 5m de largeur ou 30m de longueur.<br><br>Plus d'informations également sur le site Bison Futé :<br>www.bison-fute.equipement.gouv.fr<br><br>Le transporteur s'engage à reconnaître l'itinéraire avant le départ du convoi, en tenant compte des contraintes de gabarit (ouvrage d'art, signalisation verticale et directionnelle, …), de giration et de circulation. Il s'assure de sa viabilité tout au long du trajet (travaux éventuels, …).<br><br>Il doit vérifier que la hauteur libre sous les différents câbles aériens soit suffisante (lignes électriques et téléphoniques, caténaire, …) et prendre toutes les mesures nécessaires à leurs protections (contacter le gestionnaire de l'installation suffisamment en amont du passage).<br><br>Tous les frais et dégâts occasionnés sont à la charge du transporteur. | PP1CD18 | Limites des caractéristiques des convois : LONGUEUR : 40m – LARGEUR : 5,90m – HAUTEUR 5,20m. |
| | | | PP2CD18 | Limites des caractéristiques des convois : LONGUEUR : 40m – LARGEUR : 5,90m – HAUTEUR 5,00m. |
| | | | PP3CD18 | Limites des caractéristiques des convois : LONGUEUR : 30m – LARGEUR : 5,00m – HAUTEUR 5,30m. |
| | | | PP4CD18 | Emprunt D940 - Traversée de FUSSY :<br>Pour les convois dont la largeur est supérieure à 3,20m : contacter obligatoirement la municipalité de FUSSY au moins 48h à l'avance. Tél : 02 48 69 34 21 pour mise en place d'une interdiction de stationner. |
| | | | PP5CD18 | Emprunt D260 - ASNIERE-LES-BOURGES :<br>Sens ASNIERES-LES-BOURGES vers SAINT-DOULCHARD : Les convois de longueur supérieure à 25m et/ou de largeur supérieure à 4,00m, risquent de rencontrer des difficultés de franchissement.<br>Ils devront circuler à contre-sens dans le giratoire sur l'avenue de la Prospective (D260) et prévenir au moins 72h avant le passage du convoi, la police nationale au 02 48 23 77 17. |
| | | | PP6CD18 | Emprunt D2076 – SAINT-DOULCHARD :<br>Sens VIERZON vers BOURGES : Les convois de longueur supérieure à 25m risquent de rencontrer des difficultés de franchissement.<br>Ils devront circuler à contre-sens dans le giratoire de la ZAC du Détour du Pavé (D2076) et prévenir au moins 72h avant le passage du convoi, la police nationale au 02 48 23 77 17. |
| | | | PP7CD18 | Déviation de CHATEAUMEILLANT :<br>L'ouvrage d'art limité à une hauteur de 4,50m.<br>Une hauteur admise de 5,30m avec circulation dans l'axe de la chaussée est tolérée avec une escorte de gendarmerie au 02 48 62 03 95. |

## ANNEXE 4 (2/2)

Tableau des prescriptions des gestionnaires de voirie

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **SNCF** | PGSNCF | 1. Durée maximale de franchissement<br>Les caractéristiques du convoi (longueur, vitesse de circualtion, …) doivent lui permettre de franchir les passages à niveau dans les délais de 7 secondes. Cela signifie que le convoi doit le franchir à une certaine vitesse calculée de la façon suivante :<br>**((Longueur de la traversé du PN en mètre + Longueur du convoi) / 7 ) * 3600 / 1000**<br>Si le convoi n'est pas en capacité de franchir le PN à cette vitesse, ce dernier doit emprunter un autre parcours.<br><br>2. Hauteur maximale de franchissement<br>Pour les lignes ferroviaires électrifiées, des portiques de limitation de hauteur G3 sont installés de part et d'autre de la voie ferrée et une signalisation avancée et de position (panneau B12) indique la limitation de hauteur applicable.<br>Le transporteur ne peut franchir un PN que s'il a l'accord écrit de l'exploitant ferroviaire précisant les conditions de franchissement du PN quand la hauteur du convoi est supérieure :<br>- à celle indiquée sur les panneaux B12 si le PN est équipé de portiques G3 ;<br>- à 4,80 m quand il n'existe pas de portiques G3.<br>Les mesures de sécurité assurées par SNCF Réseau sont soumises à facturation et sur certaines conditions (j/n et h) précisées dans les conditions particulières locales.<br><br>3. Conditions de garde au sol<br>Le transporteur doit s'assurer qu'en ce qui concerne la garde au sol, le convoi, notamment s''il s'agit d'un véhicule surbaissé, respecte les conditions minimales de profil inférieur, à savoir la possibilité de franchir :<br>- un arrondi en creux ou en saillie de 50m de rayon reliant une pente et une rampe de 6%;<br>- un dos d'âne constitué par deux plans symétriques, présentant une dévivellation de 0,15m sur un développement total de 6m.<br>Lorsque le convoi répond à ces conditions, seuls les passages à niveau signalés comme présentant des difficultés de franchissement doivent faire l'objet d'un examen particulier par le transporteur. Dans le cas contraire, tous les PN feront l'objet d'un examen particulier par le transporteur.<br><br>4. Largeur maximale de franchissement<br>Losrque la largeur du convoi excède les limites générales du code de la route, notamment en cas de circulation d'engins de travaux publics, le transporteur doit s'assurer que la largeur libre de la voie de circualtion à emprunter au droit du PN est suffisante pour qu'il puisse fanchir la voie ferrée sans entrainer l'immobilisation du convoi ou de la circulation routière, ni porter atteinte à l'intégralité des installations routières et ferroviaires. | | |

5

# L’entretien du réseau routier

# RÉPARATIONS DE CHAUSSÉES

## Définition

### 1. L'entretien des chaussées

Entretenir une chaussée, c'est entreprendre un ensemble d'actions pour maintenir la qualité de la route afin d'assurer aux usagers des conditions de sécurité et de confort définies.
On distingue deux types d'entretien : l'entretien courant et l'entretien préventif (encore appelé périodique ou programmé).

#### 1.1. L'entretien courant

L'entretien courant est constitué d'un ensemble d'activités curatives réalisées tout au long de l'année pour traiter des dégradations ponctuelles, que l'on peut classer en quatre familles :

- les déformations : affaissements, flaches, ornières ;
- les fissures : fissures longitudinales et transversales, faïençage ;
- les arrachements : nids-de-poule, pelade, plumage ;
- les remontées de liant : ressuage.

L'entretien courant des chaussées peut être subdivisé en deux catégories de travaux :

- l'entretien palliatif qui consiste à réparer rapidement les dégradations lorsqu'elles présentent un danger pour les usagers, notamment dans le cadre de la surveillance active ;
- l'entretien curatif programmé, qui consiste à intervenir localement sur des dégradations (essentiellement les travaux de reprofilage et d'imperméabilisation localisée), pour éviter leur aggravation.

#### 1.2. L'entretien préventif

Les travaux d'entretien préventif doivent être programmés avant que les dégradations n'atteignent une gravité pouvant mettre en cause la sécurité et le confort des usagers, la conservation de la chaussée ou l'intégrité des couches de surface.
Plusieurs types d'interventions peuvent être distingués :

- couche d'usure mince pour améliorer l'adhérence et pour imperméabiliser la chaussée ;
- couche de surface pour améliorer l'uni ;
- couche épaisse pour redonner de la portance à la chaussée.

À partir des données recueillies antérieurement (mesures par les appareils à grand rendement, inspections visuelles), une démarche doit permettre de déterminer les travaux d'entretien souhaitables.
Deux phases sont distinguées dans la démarche :

- phase 1 : établissement du diagnostic ;
- phase 2 : définition du programme de travaux.

### 2. Les dégradations

Les chaussées évoluent et se dégradent essentiellement sous l'effet du trafic lourd, des conditions climatiques et, dans une certaine mesure, du temps.
La rapidité des évolutions et des dégradations qui peuvent apparaître dépend également de la nature et de l'épaisseur des matériaux utilisés et de leurs caractéristiques physico-mécaniques en place. Certains désordres sont consécutifs à l'instabilité du support de chaussée (remblai par exemple), voire à des circulations d'eau mal maîtrisées par défaut de drainage.

Les dégradations généralement rencontrées sont classées en deux familles :

- structurelles : elles apparaissent dans le corps de chaussée et dans son support. Elles sont en général graves et mettent en cause le patrimoine ;
- superficielles : elles affectent uniquement la couche de roulement et ses caractéristiques de surface.

### *2.1. Les dégradations structurelles*

Elles comprennent :

- la fissuration longitudinale de fatigue des assises de chaussée et de la couche de roulement. Elle se produit principalement dans les bandes de roulement par suite d'efforts de traction excessifs et répétés. Elle évolue vers un faïençage à mailles de plus en plus fines pouvant prendre l'aspect de dalles ;
- les déformations permanentes de la chaussée provoquent un orniérage à grand rayon, des flaches et des affaissements de rives ;
- la fissuration transversale de retrait thermique des matériaux traités aux liants hydrauliques.

Illustrations de dégradations structurelles

La fissuration longitudinale

Fissure sensiblement parallèle à l'axe de la chaussée, apparaissant exclusivement dans une bande de roulement, et ne se situant pas au raccordement de deux bandes d'enrobé.

Il existe plusieurs causes possibles :

- fatigue de la chaussée due à une structure insuffisante vis-à-vis du trafic ou d'une portance insuffisante du sol ;
- défauts de construction par exemple : élargissement ou joints défectueux d'enrobé ou mouvements du sol (tassement, glissement) ;
- retrait du sol argileux à la suite d'une longue période de sécheresse.

Les ornières à grand rayon

Déformation permanente longitudinale en creux, présente dans les bandes de roulement et dont la largeur est supérieure à 80 cm. Cette dégradation traduit un désordre d'ordre structurel contrairement à l'orniérage petit rayon.

L'affaissement de rive

Déformation permanente de type enfoncement prononcé, comprise entre la bande de roulement de rive et la berme. Cette fatigue de la chaussée est due à une épaisseur ou une qualité des matériaux ou un calage en rive insuffisant. Cette dégradation est souvent aggravée par la présence d'eau en rive qui reste piégée dans la cuvette.

Le flache

Affaissement hors rive de forme circulaire. Pour les chaussées souples, cette fatigue est due à un défaut de portance localisé du sol (poche d'argile humide). Pour les chaussées traitées aux liants hydrauliques (ciment, laitier, etc.), elle est due à une mauvaise qualité localisée des matériaux de l'assise.

Le faïençage

Réseau dense ou maillé de fissures se produisant dans les couches de surface, donnant un indice de rupture.

La fissuration transversale

Fissure sensiblement perpendiculaire à l'axe de la chaussée, isolée ou périodique, d'espacement variable, intéressant tout ou partie de la chaussée, mais ne se situant pas au raccordement de deux bandes d'enrobé.

Elle est généralement consécutive à :

- un retrait dû à la prise de l'assise traitée aux liants hydrauliques (ciment, laitier, etc.) ; sous l'effet des variations de température, la fissure remonte au travers de la couche de surface. L'ouverture varie selon la saison ; elle s'accentue davantage en hiver ;
- un défaut de construction d'un joint de reprise de tapis d'enrobés.

### *2.2 - Les dégradations superficielles*

- Orniérage, par fluage à petit rayon, de la couche de roulement sous trafic lourd et canalisé ;
- Fissuration par vieillissement, de joints longitudinaux de construction ;
- Arrachements divers : nids-de-poule, pelade, plumage ;
- Usure ;
- Illustrations de dégradations superficielles.

L'ornière à petit rayon

Déformation permanente longitudinale en creux, présente dans les bandes de roulement, et dont la largeur est inférieure à 80 cm. Elle est généralement due à une mauvaise stabilité d'un enrobé « mou » dans les fortes pentes ou rampes ou dans les zones de freinage.

Le nid de poule

Cavité circulaire créée à la surface de la chaussée par des départs de matériaux.

La désagrégation et le départ de matériaux sont dus à :

- une mauvaise qualité de la chaussée (pour les routes à faible trafic),
- une pollution par remontée d'argile dans le corps de la chaussée,
- une forte perméabilité de la couche de roulement,
- un mauvais collage de la bande de roulement.

La pelade

Absence localisée de la couche de roulement laissant apparaître la couche inférieure par plaques. Elle est consécutive :

- pour les enrobés : à une trop faible épaisseur de la couche de roulement (1 à 2 cm) et un collage défectueux (absence ou insuffisance de la couche d'accrochage). Sous l'action des efforts horizontaux dus au trafic, la couche de roulement se décolle du support.
- pour les enduits : à un mauvais collage au support, à des arrachements provoqués par ressuage, à un surdosage de gravillons en première grille dans le cas d'enduit superficiel pré-gravillonné.

Le plumage

Proportion insuffisante de gravillons à la surface de la couche de roulement.

Lorsque cette insuffisance se développe le long de sillons longitudinaux, on parle de peignage.

Elle est consécutive :

- à un sous dosage en liant d'un enduit superficiel ;
- à une mise en œuvre dans des conditions atmosphériques défavorables : température trop basse, pluie, etc. ;
- à une utilisation de gravillons sales ;
- à un compactage insuffisant ;
- à un répandage de liant inadapté ;
- à une remise trop rapide sous circulation.

Cette dégradation se rencontre souvent dans les zones humides ou ombragées.

Le ressuage

Excès de liant apparaissant en surface d'un revêtement bitumineux à la suite d'une remontée de liant ou d'un enfoncement de gravillons.

Il est généralement dû :

- au surdosage de bitume sur des emplois partiels à l'émulsion ou sur des enduits,
- à l'enfoncement des granulats dans un support bitumineux trop « mou » ou trop « gras » (enrobé trop riche en mastic),
- au délai insuffisant entre les réparations localisées à l'émulsion et la réalisation de l'enduit.

Le ressuage avec évolution en pelade

Exposé

Les techniques d'entretien

### ***1- Les techniques d'entretien courant et programmé***

| Techniques de réfection | Dégradations concernées | Domaine d'emploi | |
|---|---|---|---|
| | | Réseau concerné | Limites d'utilisation |
| Entretien curatif | | | |
| Pontage de fissures | Fissuration longitudinale<br>Fissure d'adaptation<br>Fissuration | Toutes les catégories (prioritairement le réseau de catégories 1 et 2) | • Fissuration dense (faïençage)<br>• Attention aux risques d'un pontage trop dense avant ESU ou ECF |
| Emploi partiel<br><br>RGS ou PAT | Pelade<br>Plumage<br>Faïençage (usure du revêtement)<br>(sections partiellement reprofilées) | Toutes catégories (pas de PAT sur les réseaux de catégories 1 et 2) | Dégradations généralisées, conditions météorologiques |
| Purges | Flaches<br>Faïençage<br>Affaissement de rives | Catégorie 1 | Dans le cas de purges, la limite d'utilisation est fixée économiquement par une comparaison avec une solution de renforcement généralisé |
| | | Catégories 2 et 3 | |
| Reprofilage | Flaches Faïençage<br>Affaissement de rives<br>Ornière à petit rayon | Toutes catégories (en particulier 1 et 2) | Chantiers les plus importants du programme RESEC - en respectant les spécifications des schémas n° 1 et n° 2 de la fiche n° 6-4 b |
| | Flaches<br>Faïençage<br>Affaissement de rives localisé<br>Ornière à petit rayon localisé | Catégories 2 et 3 | • Utilisation du traîneau : largeur mini 1 m - en respectant les spécifications du schéma n° 1 de la fiche 6-4 b<br>• Tonnage maximum annuel par CGR : 1500 tonnes |
| Bouchage nids-de-poule | Nids de poule | Toutes catégories | |

## *2- Les techniques d'entretien préventif*

| Techniques de réfection | Dégradations concernées | Domaine d'emploi | |
|---|---|---|---|
| | | Réseau concerné | Limites d'utilisation et domaine d'emploi |
| Entretien préventif | | | |
| Renforcement | Fissuration longitudinale (généralisée) Orniérage grand rayon | Catégorie 2 | Étude préalable (fiche 6.4c renforcement) |
| Retraitement en place des chaussées | | Catégorie 1 | Étude préalable (fiche 6.4c renforcement) |
| | | Catégories 2 et 3 | Limites d'utilisation fixées par le guide technique « retraitement en place à froid des anciennes chaussées » |
| Couche de roulement | Pelade Plumage Ressuage généralisé Usure du revêtement | Toutes catégories | Domaine d'utilisation des ESU (fiche 6.4a ARMCC) |
| | | Catégorie 2 | Domaine d'utilisation des bétons bitumineux (fiche 6.4a ARMCC) |
| | | Catégorie 1 | Domaine d'utilisation des bétons bitumineux (fiche 6.4a ARMCC) |

# FOSSÉS – AQUEDUCS POUR ENTRÉES CHARRETIÈRES

## Définition

Le fossé est un ouvrage de dimensions variables, exécuté parallèlement à la route, qui permet de recueillir les eaux de ruissellement, d'en assurer l'écoulement et de les évacuer vers un exutoire. Il permet également de collecter les eaux de drainage de la chaussée.
Les entrées charretières correspondent aux passages busés permettant l'accès aux propriétés riveraines.

N.B. : dans le cas où un ruisseau recueille les eaux pluviales provenant de la chaussée, l'entretien de ce dernier relève de la réglementation applicable aux cours d'eau.

## Objectif

Pour assurer ces fonctions, le fossé doit être correctement dimensionné et entretenu régulièrement. Le curage des fossés a pour objectif de maintenir le fil d'eau et les capacités d'écoulement de l'eau.

## Exposé

Les fossés et les entrées charretières font l'objet d'interventions d'entretien soit courant, soit périodique.

### *1. Les fossés*

#### *A. L'entretien courant*

Il s'agit d'une intervention ponctuelle permettant de rétablir l'écoulement des eaux, perturbé par la présence d'objets faisant obstacle, ou de terres provenant d'un ravinement des terrains, d'un effondrement de talus ou d'accotement. Ces défauts de fonctionnement sont constatés lors des visites de surveillance active ou à l'occasion d'un débordement du fossé.
La réparation est si possible immédiate ou programmée si elle nécessite l'utilisation d'un matériel adapté. Dans ce dernier cas, l'intervention doit avoir lieu sous 48 heures pour le réseau de catégorie 1 et dans un délai d'une semaine pour le reste du réseau.

#### *B. L'entretien périodique*

Il s'agit d'opérations importantes dont la nécessité peut être constatée :

- soit lors des visites sur l'état du patrimoine (fiche 4-2 « surveillance active »),
- soit lors des programmations de revêtement de chaussées. Dans ce second cas, une visite détaillée doit avoir lieu l'année n-2, les travaux de curage sont alors réalisés l'année n-1, tandis que les travaux de revêtement sont réalisés l'année n.

La dépense correspondante est imputée sur le programme auquel se rattache l'opération de la chaussée.
Dans tous les cas, l'utilité du fossé devra être vérifiée avant d'engager les travaux d'entretien.

#### *C. Caractéristiques*

Lors de travaux de curage ou de création de fossés, il conviendra de veiller à ce que :

- l'existence du fossé soit justifiée,
- la profondeur soit adaptée au bon écoulement de l'eau,
- l'approfondissement, même localisé, n'accentue pas l'agressivité du fossé.

## *2. Les aqueducs pour entrées charretières*

La création de ces dispositifs permettant l'accès à une propriété riveraine doivent faire l'objet d'une permission de voirie.
À ce titre, le riverain bénéficiaire a en charge l'entretien de l'ouvrage.

### *A. L'entretien courant*

Il est à la charge du bénéficiaire de l'accès. Toutefois s'il s'agit de l'enlèvement d'un obstacle obturant l'entrée du passage busé, il est admis que le nettoyage puisse être fait par le Conseil départemental lors du constat du problème.

Dans le cas où un curage ou une réparation s'avère nécessaire, il sera procédé à une mise en demeure auprès du bénéficiaire.

### *B. L'entretien périodique*

Un examen de l'état des entrées charretières sera fait systématiquement dans le cas où la section de route fait l'objet d'une programmation de curage de fossés.
Dans le cas où le remplacement de l'ouvrage est envisagé, il conviendra de proposer au bénéficiaire de procéder à l'acquisition des matériaux en lui indiquant les caractéristiques conformes au règlement de la voirie.
La réfection sera ensuite réalisée lors des opérations de curage du fossé.
Un accès inutilisé ou non-conforme pourra être démantelé par le Département, après accord du propriétaire ou une mise en demeure restée sans suite.

## *3. Conditions de réalisation du curage*

Les travaux de curage de fossés doivent faire l'objet d'une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT).

L'utilisation des terres de curage pour des opérations liées à l'entretien ou à l'aménagement routier est à privilégier. Les terres de curage peuvent également être déposées sur des terrains privés dont les propriétaires en ont fait expressément la demande.
À défaut, les terres sont stockées sur le domaine public départemental ou évacuées en décharge.

Une attention particulière doit être apportée lors du curage des fossés d'une section de route ayant fait l'objet par le passé d'une pollution accidentelle. Il sera alors procédé à une analyse des terres avant réalisation des travaux de curage.

Dans le cas de fossés humides ou en eau, le curage se fera, dans la mesure du possible, pendant la période la plus favorable, ou sinon, avec du matériel approprié, par exemple des godets adaptés et des bennes étanches.

# FAUCHAGE ET DÉBROUSSAILLAGE

## Définition

Le fauchage et le débroussaillage consistent à couper les végétaux qui sont jugés gênants pour le fonctionnement de la route, la visibilité et la lisibilité des itinéraires et des équipements.

## Objectifs

Préserver la sécurité des usagers et, notamment, assurer le dégagement de visibilité dans les courbes et les carrefours.
Faciliter le stationnement et l'arrêt des véhicules légers.
Réduire les risques d'accidents avec le gros gibier dans les secteurs de forêt.
Contribuer au bon fonctionnement des fossés.
Maintenir en état, voire développer, la biodiversité présente dans nos dépendances vertes.

## Contexte

Le Grenelle de l'environnement a favorisé la multiplication d'études environnementales qui ont mis en évidence une baisse importante de la biodiversité. Cette baisse, liée à la disparition continue et accélérée des espaces naturels et à leur fragmentation, est le résultat d'une urbanisation du territoire diffuse, mais rapide.

L'effet de la fragmentation du territoire peut être atténué par le maintien de corridors biologiques permettant aux espèces, tant animales que végétales, non seulement de se reproduire, mais aussi de se déplacer. Les accotements des routes font partie de ces corridors biologiques, qu'il convient donc de traiter de manière particulière.

Un principe de fauchage dit « fauchage raisonné » a fait l'objet de réflexions nationales pour définir les bonnes pratiques concourant à une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux.

Ces pratiques se sont développées dans les départements, et localement des expérimentations ont été menées jusqu'en 2015, pour examiner les conditions et les possibilités d'évolution de la politique de fauchage du département du Cher.

Ces expérimentations consistaient à limiter les surfaces fauchées au-delà de la largeur de sécurité.

Au vu du bilan positif de ces expérimentations, tant sur le plan environnemental qu'économique, le fauchage raisonné est désormais appliqué selon les principes développés ci-dessous.

## Exposé

Le principe global est de limiter la hauteur de l'herbe en bord d'accotement pour assurer la sécurité des usagers, puis d'entretenir l'ensemble de l'accotement.

### *1re coupe et 2e coupe*

La date de démarrage de la première coupe est tributaire de la hauteur de l'herbe et donc de la météorologie printanière. Généralement, elle s'établit autour du 1er mai pour une durée d'intervention d'environ 5 semaines.

La 2e coupe est réalisée à partir de début juin sur une durée de 7 semaines environ.

Au cours de ces deux coupes, une seule passe d'outils (passe de sécurité) est réalisée sur la totalité du réseau. Toutefois, sur les sections de routes départementales situées à l'intérieur de la rocade de Bourges, et pour la RD 2076 entre Bourges et la Nièvre, la totalité de l'accotement pourra être traité. Une attention particulière sera en permanence portée aux fauches nécessaires à la réalisation des dégagements de visibilité à l'intérieur des courbes, au droit des carrefours, sur les giratoires, aux entrées d'agglomération, aux abords des arrêts de cars, aux abords des stations de comptage routier et, exceptionnellement, à proximité d'accès riverains.

À titre expérimental, sur le réseau de catégorie 3B, la 2e coupe sera différée dans le temps de manière à fusionner avec la 3e coupe. L'ensemble de l'accotement sera alors traité.

## *3e coupe*

Elle est réalisée à partir de la dernière semaine d'août, sur environ 9 semaines et en traitant l'ensemble de l'accotement sur les réseaux de catégories 1, 2 et 3A.

## Débroussaillage

À partir de la mi-octobre jusqu'au 31 mars, sur l'ensemble du réseau départemental, sont débroussaillés :

- le fossé ;
- le talus (déblais et remblais) : il est réalisé sur 2 largeurs d'outils ou plus. Dans le cas particulier de plantes envahissantes (ronces, chardons, renouée du Japon, etc.), des opérations ponctuelles peuvent être réalisées.

## Modalités complémentaires de fauchage à mettre en œuvre

La procédure de fauchage fait l'objet de quelques adaptations. Les consignes sont les suivantes :

Dans tous les cas, la hauteur minimum est portée au maximum de ce que permet l'outillage, soit environ 9 à 12 cm à l'heure actuelle.

Une hauteur inférieure a en effet tendance à favoriser les plantes à croissance rapide pouvant se révéler envahissantes et à user prématurément le matériel.

La coordination reste mise en place pour permettre :

- le traitement par itinéraire du réseau de catégorie 1A ;
- le traitement par itinéraire du réseau de catégories 1B et 2 dans un délai de 72 h maximum entre deux centres de gestion de la route.

En présence de glissières, le fauchage sera réalisé jusqu'à l'aplomb de celles-ci.

Au-delà de ces quatre phases d'intervention, il est possible de réaliser ponctuellement une coupe de fauchage intermédiaire pour tenir compte de conditions spécifiques de pousse de l'herbe, limiter la pousse de plantes invasives (chardons, ambroisie, etc.) ou permettre la réalisation de travaux d'entretien spécifiques.

Par ailleurs, un traitement complémentaire de certains itinéraires est parfois réalisé à l'occasion de l'organisation de manifestations spécifiques.

## Utilisation des pesticides

Depuis quelques années, la Direction des routes a considérablement réduit son utilisation de produits phytosanitaires et n'en renouvelle plus le stock.

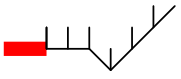
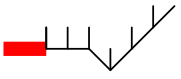
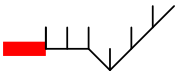
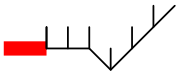
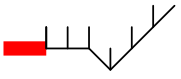
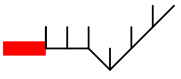
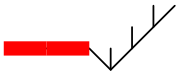
La réglementation actuelle stipule que les agents des collectivités locales utilisant des produits phytosanitaires doivent avoir obtenu à titre individuel un certificat pour les produits phytopharmaceutiques dénommé « certiphyto », à partir du 1er octobre 2014.

Par ailleurs, l'utilisation des produits phytosanitaires a été interdite au 1er janvier 2017 dans les collectivités.

Compte tenu de cette situation réglementaire et de la faiblesse de nos stocks, les agents des routes n'ont pas passé « certiphyto » et les produits phytosanitaires ne sont plus utilisés par la Direction des routes depuis le 1er octobre 2014.

## Sources documentaires

Enquête interdépartementale
Plan de fauchage de 1997 mis à jour

| MODALITES DE FAUCHAGE | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Prestations** | **Date prévisionnelle et durée** | **Réseau de catégorie 1 A** | **Réseau de catégories 1B et 2** | **Réseau de catégorie 3** |
| Fauchage par itinéraire | | oui | Non coordonné à 72 h | Non coordonné à 7 jours |
| Longueur | | 156 km | 1 419 km | 3 030 km |
| 1ère coupe | Mai sur 5 semaines | une largeur d'outils (1,6m)  | une largeur d'outils (1,6m)  | une largeur d'outils (1,6m)  |
| 2ème coupe | Juin sur 7 semaines | une largeur d'outils (1,6m)  | une largeur d'outils (1,6m)  | une largeur d'outils (1,6m)  différée et fusionnée avec la 3e coupe pour le réseau 3B |
| 3ème coupe | Dernière semaine d'août sur 9 semaines |  Accotement complet | Accotement complet | Accotement complet |
| Débroussaillage | Mi octobre jusqu'au 31 mars | fossés+déblais-remblais 2 largeurs d'outils | fossés+déblais remblais 2 largeurs d'outils | fossés+déblais-remblais 2 largeurs d'outils |

# ÉLAGAGE

## Définition

La présente fiche concerne l'élagage des haies d'arbustes, ainsi que les arbres situés en bordure du domaine public routier.

L'entretien des plantations d'alignement situées sur le domaine public départemental fait l'objet d'une fiche particulière.

## Objectifs

L'élagage a pour objectifs premiers :

- d'assurer la sécurité et la visibilité des usagers ;
- de permettre une circulation correcte des véhicules en dégageant un gabarit de 5,5 m au-dessus de la chaussée et des accotements ;
- de permettre un meilleur ensoleillement de la chaussée dans le but d'en limiter l'humidité propice à la formation de verglas et néfaste au maintien du patrimoine en état.

## Exposé

### *1. Législation et réglementation applicable en matière d'élagage*

#### *1-1 - En agglomération*

C'est le maire, dans le cadre de son pouvoir de police générale attribué par l'article L. 2212-2 du Code général des collectivités territoriales, qui peut enjoindre aux riverains des voies d'élaguer les plantations, dès lors qu'elles portent atteinte à la sûreté et la commodité du passage.

L'article L 2212-2-2 du Code général des collectivités territoriales dispose que « dans l'hypothèse où, après mise en demeure sans résultat, le maire procéderait à l'exécution forcée des travaux d'élagage destinés à mettre fin à l'avance des plantations privées sur l'emprise des voies communales afin de garantir la sûreté et la commodité du passage, les frais afférents aux opérations sont mis à la charge des propriétaires négligents ».

#### *1-2 - Hors agglomération*

Le président du Conseil départemental est compétent pour les plantations situées en propriété privée aux abords du domaine public routier départemental. Cette compétence est fondée sur les textes suivants :

- Article 44 du règlement de la voirie départementale du 6 juillet 1998 : « les arbres, les branches et les racines qui avancent sur le sol du domaine public routier départemental doivent être coupés à l'aplomb des limites de ce domaine à la diligence des propriétaires ou fermiers » ;
- Article R 116-2 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, etc.
- Article L131-7, 3e alinéa, du code de la voirie routière : « en cas d'urgence, le président du Conseil départemental peut faire exécuter d'office, sans mise en demeure préalable et aux frais de l'occupant, les travaux qu'il juge nécessaires au maintien de la sécurité routière sur les routes départementales ».

- Article L131-7-1 du code de la voirie routière : « en dehors des agglomérations, le président du Conseil départemental exerce, en matière d'entretien des plantations privées pouvant constituer des menaces pour les voies départementales, les compétences attribuées au maire par l'article L2212-2-2 du Code général des collectivités territoriales » (article cité dans le § 1-1 ci-dessus).

## *2. Exécution des travaux d'élagage hors agglomération*

### *2-1 - Élagage par le riverain*

En vertu de l'article 44 du règlement de voirie, les arbres, les branches et les racines qui avancent sur le sol ou qui surplombent les routes départementales doivent être coupés à la limite du domaine public routier départemental par les riverains (propriétaires ou fermiers).

Toutefois, si la configuration des lieux le permet (exemple : largeur d'accotement suffisante), un élagage non réalisé à la limite du domaine public est admissible pour préserver la tenue de l'arbre.

Dans l'hypothèse où le riverain décide d'abattre un arbre puis d'en replanter un, il convient de lui rappeler que l'arbre doit être planté au minimum à deux mètres du domaine public routier départemental (voir article R116-2 du code de la voirie routière).

### *2-2 - Élagage par les services du Département*

Le Département peut-être amené à réaliser des travaux d'élagage :

#### *2-2-1 Les arbres et haies implantés sur le domaine public*

Les travaux sont réalisés et financés par le Conseil départemental.

#### *2-2-2 Les haies implantées en limite du domaine public*

Le Conseil départemental prend à sa charge l'élagage côté domaine public, ainsi que la partie horizontale de la haie de manière à limiter la hauteur, sauf en cas d'opposition du riverain, qui devrait alors prendre à sa charge cet élagage.

#### *2-2-3 - Les arbres et les haies implantés en dehors du domaine public*

Le Conseil départemental peut être amené à réaliser des travaux d'élagage à la place des propriétaires, dans trois hypothèses :

- en cas d'urgence ;
- si la plantation privée constitue une menace pour la voie ;
- dans les cas pour lesquels il n'y a ni urgence, ni menace.

Les modalités de mise en œuvre de ces trois hypothèses sont précisées dans une note de la Direction des routes du 3 février 2017.

## *3. Modalités d'exécution des travaux*

### *3.1 Élagage courant*

Il est réalisé au minimum une fois tous les deux ans à l'aide d'outils spécifiques s'adaptant sur les bras de débroussailleuses.
L'élagage courant doit également permettre l'élimination des branches et sujets morts qui représentent un danger en cas de vent.
Les déchets sont broyés et laissés sur place ou évacués.
Cet élagage s'applique pour les haies implantées sur le domaine public ou en limite du domaine public.

### *3.2 Élagage programmé*

Il s'agit d'opérations programmées d'élagage de grande hauteur pour la préservation du patrimoine routier :

- soit pour retrouver un gabarit correct. Dans ce cas, les travaux sont réalisés au titre de l'entretien routier et peuvent concerner une section ou un itinéraire ;
- soit lors d'une opération de réfection de chaussée.

Il s'applique également pour les haies et arbres implantés en dehors du domaine public.

## Référence

- Note du directeur des routes du 3 février 2017 – procédure d'élagage des plantations privées en bordure du domaine public routier départemental

# PLANTATIONS D'ALIGNEMENT

## Définition

Les plantations d'alignement concernent l'ensemble des arbres plantés sur le domaine public routier départemental.

La présente fiche s'applique également aux arbres isolés.

Elle s'applique aussi aux plantations situées à l'intérieur des agglomérations, mais sous réserve des prescriptions complémentaires indiquées dans la fiche 5-10 « travaux d'entretien en agglomération ».

Les arbres situés dans les zones d'accueil ou en limite du domaine public ne sont pas concernés par cette fiche.

## Objectifs

L'entretien des plantations situées sur le domaine public a pour principaux objectifs :

- d'assurer la sécurité des usagers en éliminant les branches, les sujets morts ou en mauvais état ;
- de maintenir un gabarit routier correct ;
- de maintenir un patrimoine en bon état, tant sur le plan sanitaire qu'esthétique.

## Exposé

### *1. Connaissance du patrimoine*

Un recensement a été réalisé en 1999.

À la demande des centres de gestion de la route (CGR), des études phytosanitaires sont réalisées par alignement.

Chaque étude permet une saisie du patrimoine dans le SIG afin de disposer d'une banque de données mise à jour ensuite à partir des informations fournies par les CGR concernant les travaux réalisés (abattage, plantation, élagage).

Les études phytosanitaires sont actualisées en fonction des recommandations qu'elles contiennent.

### *2. Interventions liées à la sécurité des usagers de la route*

Toute plantation sur accotement, située à une distance du bord de chaussée inférieure à 4 m, est considérée comme un obstacle.

Dans ce cas, il convient :

- si l'arbre est malade ou s'il s'agit d'un sujet isolé, de l'éliminer ;
- d'implanter une file de glissières de sécurité dans les cas où les conditions de mise en place sont réunies.

Lorsque la suppression d'une plantation est nécessaire et si la largeur de l'accotement le permet, une nouvelle plantation sera effectuée à plus de 4 m du bord de la chaussée.

Enfin, les arbres ou les branches menaçant de tomber sont supprimés dans les meilleurs délais, afin d'éliminer un risque de chute sur la chaussée. Toute accumulation de feuilles mortes sur la chaussée sera éliminée.

L'enlèvement des arbres dangereux et des arbres morts ne nécessite pas de déclaration, en vertu de l'article R 130-1 du code de l'urbanisme.

En vertu de l'article 172 de la loi biodiversité, qui a créé l'article L 350-2 du code de l'environnement, qui dispose que :

« Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités (*), en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement et une mise en valeur spécifique.

Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures.

Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction.

Le fait d'abattre ou de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres donne lieu, y compris en cas d'autorisation ou de dérogation, à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur ».

(*) Aménité : agrément induit par la fréquentation d'un lieu ou par la vision d'un beau paysage.

Les exceptions au principe d'interdiction devront être examinées avec attention, en particulier la rupture de l'esthétique de la composition de l'alignement.

Une opération d'abattage d'arbres situés en site inscrit doit obligatoirement faire l'objet d'une déclaration préalable au préfet, qui consulte l'architecte des Bâtiments de France, en vertu des articles L 341-1 et R 341-9 du code de l'environnement.
Une autorisation du ministre chargé des sites est obligatoire pour toute modification de l'aspect ou de l'état d'un site classé, en vertu des articles L 341-10 et R 341-12 du code de l'environnement.

## *3. Entretien du patrimoine*

### *3a. Maintien du gabarit routier*

Les plantations d'alignement sont élaguées à une hauteur de 5,5 m pour offrir un passage libre de 4,5 m sur la chaussée. L'élagage de l'arbre se fera sur sa totalité de manière à conserver un sujet équilibré.

Les travaux d'élagage seront réalisés en régie lorsque c'est techniquement possible ou par une entreprise spécialisée dans le cas contraire.

### *3b. Taille des plantations*

La taille comprend les opérations d'élagage (avec ou sans rabattement) ou d'émondage. L'intervention est réalisée avec une fréquence adaptée aux spécificités des essences, à l'âge des sujets, à la gêne des usagers et des riverains et aux désordres constatés. La taille est effectuée en régie ou par une entreprise spécialisée.

# DÉRASEMENT

## Définition

La présente fiche traite du dérasement d'accotement et des activités annexes que sont la réalisation de dérasement ponctuel (en remplacement des saignées) et le rechargement d'accotement en rives :

- le dérasement d'accotement consiste à enlever la terre en excès sur l'accotement afin de l'araser au niveau de la chaussée ;
- le rechargement d'accotement consiste en l'apport de matériau.

## Objectifs

L'accumulation de matériaux issus de la chaussée ou résultant de la transformation en humus des résidus de fauchage provoque un réhaussement progressif des accotements.

Cette surélévation des accotements perturbe l'évacuation transversale des eaux de ruissellement de la chaussée vers les accotements et peut devenir un obstacle pour les usagers.

Le dérasement d'accotement exécuté à fréquence régulière a pour objectif d'éliminer ces deux problèmes.

Le rechargement a pour objectif de supprimer des dénivellations importantes en rives de chaussée ou de redonner un profil correct aux accotements.

## Exposé

### *1- Le dérasement d'accotement*

Une opération de dérasement d'accotement peut être associée à un curage du fossé et doit tenir compte des travaux envisagés sur la chaussée.

La décision de réaliser un dérasement est prise : après constatation lors des visites d'examen du patrimoine :

- de stagnations d'eau importantes et successives sur la chaussée, d'une surélévation dangereuse des accotements ;
- lors de la programmation de renouvellement des couches de roulement.

Dans ce cas, l'étude est conduite l'année N-2, les travaux sont réalisés l'année N-1 et le renouvellement des couches de roulement est réalisé l'année N.

La dépense correspondante est imputée sur le programme auquel se rattache l'opération de la chaussée.

L'utilisation des terres issues des dérasements pour des opérations liées à l'entretien ou à l'aménagement routier est à privilégier.

À défaut, les terres seront stockées ou évacuées en décharge.

### *2- Le rechargement d'accotement*

Il peut être ponctuel en rives afin d'éliminer une dénivellation importante ou généralisé en liaison avec une opération de réfection de chaussée.
La présente fiche ne traite que des travaux de rechargement en rive, la réfection des accotements dans le cadre d'une opération de réfection de chaussée étant évoquée dans les fiches concernées.

Le rechargement des rives intervient dès qu'une dénivellation supérieure à 5 cm est constatée. Les matériaux d'apport pourront être :

- des terres issues des opérations de curage de fossés et de dérasement d'accotement ;
- des fraisats de récupération de chantiers de réfection de couches de roulement ; dans ce cas, ils seront recouverts d'un revêtement de couleur différente pour distinguer :
    - l'accotement de la chaussée,
    - de la grave non traitée,
    - du béton dans les lieux très sollicités où le rechargement récurrent est inefficace.

Les accotements dérasés et ceux sur lesquels un rechargement en terre est intervenu feront l'objet d'une surveillance au niveau de la végétation. En effet, les travaux de terrassement peuvent être propices à l'apparition d'espèces végétales envahissantes et dangereuses, en particulier l'ambroisie.

# NETTOYAGE DES DÉPENDANCES - RAMASSAGE DES POUBELLES

## Définition

Cette tâche porte sur le nettoyage des dépendances de la route et la collecte des déchets résultant de ce nettoyage.

Elle concerne :

- les accotements, les fossés et les talus bordant les chaussées ;
- l'intérieur des carrefours giratoires ;
- les aires d'arrêt ou de repos ;
- les points d'arrêt.

Point d'arrêt : élargissement ponctuel pour l'arrêt d'urgence des véhicules.

Aire d'arrêt : aménagement permettant à l'usager, grâce à ses places de stationnement de faire une halte au cours de son trajet. Contrairement à l'aire de repos, elle ne dispose pas d'équipements particuliers ou présente un équipement réduit (tables de pique-nique par exemple). Exemple : l'aire d'arrêt de Noirlac, le long de la RD 2144.

Aire de repos : elle permet à l'usager de satisfaire des besoins de détente (jeux, etc.), d'agrément (panorama, etc.) et physiologiques (sanitaires, etc.).
Exemple : l'aire d'arrêt du lieu-dit « la Chaussée », commune d'Osmery, le long de la RD 2076.

## Objectifs

Il consiste à maintenir le domaine routier propre afin de respecter les règles d'hygiène et de garantir un aspect satisfaisant du patrimoine routier.

Le nettoyage des accotements avant la campagne de fauchage permet également de préserver le matériel et de diminuer les risques de projection.

## Exposé

### *1 - En linéaire : accotements – fossés - talus*

Il s'agit de la collecte manuelle des déchets qui se fera au moins une fois par an avant le démarrage de la campagne de fauchage sur le réseau de catégorie 1 et avant la période estivale aux abords des sites touristiques les plus fréquentés, et au moins une fois tous les 2 ans sur le réseau de catégorie 2. Les objets dangereux ou pouvant perturber le bon fonctionnement des dispositifs d'assainissement seront évacués dès constatation et dans les conditions définies pour l'exécution des missions de surveillance active.

### *2 - Intérieur des giratoires*

Sauf convention particulière passée avec une autre collectivité ou un tiers, le nettoyage sera effectué lors des opérations d'entretien de la végétation. La tonte des surfaces enherbées se fera régulièrement de mai à septembre.

### *3 - Îlots bordurés*

L'entretien du pourtour des îlots bordurés se fera à la brosse métallique. Il en sera de même pour l'intérieur des îlots pleins, en béton. Les îlots remplis de grave seront progressivement remplacés par des îlots en béton, afin d'en limiter l'entretien.

## *4 - Aires d'arrêt ou de repos*

L'entretien des aires d'arrêt et de repos porte sur :

- le ramassage des poubelles et le nettoyage des abords : cette tâche est réalisée au minimum deux fois par semaine de mai à septembre, et une fois par semaine hors période estivale. Afin de compenser l'augmentation du volume de déchets liée à la mise en place de la redevance incitative, le SMIRTOM du Saint-Amandois assure l'une des deux collectes en période estivale sur le territoire du CGR Sud ;
- l'entretien du mobilier et des sanitaires : le nettoyage des mobiliers et des sanitaires sera fait avec la même fréquence que celle appliquée au ramassage des poubelles ;
- les réparations des mobiliers, l'entretien des fosses septiques et bâtiments seront réalisés en fonction des besoins ;
- l'entretien des espaces verts : la tonte des surfaces enherbées se fera environ tous les quinze jours de mai à septembre. Ce délai pourra être adapté en fonction de la croissance de la végétation ;
- le balayage des caniveaux et des bordures : il sera exécuté lors des opérations de tonte pour les parties situées à proximité des espaces verts et ailleurs selon les besoins ;
- l'entretien du revêtement se fera en fonction des dégradations constatées.

## *5 - Points d'arrêt*

L'entretien des points d'arrêt consiste essentiellement au ramassage des poubelles et des déchets déposés à proximité. La fréquence sera identique à celle pratiquée sur les aires d'arrêt, à savoir deux fois par semaine de mai à septembre et une fois par semaine en dehors de la période estivale.

L'entretien du revêtement se fera en fonction des dégradations constatées.

Une signalisation rappelant les interdictions en matière de décharge et de dépôt d'ordures sur les points et aires d'arrêts sera implantée.

# OUVRAGES D'ART - GESTION, SURVEILLANCE ET ENTRETIEN

## Objectifs

Après sa mise en service et tout au long de son existence, un ouvrage d'art est soumis à de nombreuses agressions :

- des agressions climatiques ;
- des agressions par le trafic ;
- des agressions de l'environnement ;
- des agressions dues à l'entretien.

Sous leurs effets, l'état de l'ouvrage va se dégrader lentement.

Tous les ouvrages doivent être visités et entretenus. Pour cela, la politique d'entretien de ceux-ci comporte deux volets :

- la surveillance des ouvrages ;
- les principes d'entretien.

Le Département du Cher a recensé tous les ouvrages d'art connus et les a intégrés dans une base de données alimentée en permanence quant :

- à l'état des ouvrages tel qu'il résulte des contrôles et inspections ;
- aux travaux d'entretien ou de réparation réalisés.

## Exposé

### *1) Gestion*

La base de données « Ouvrages d'art » recense et met à jour les données sur tous les ouvrages d'art connus du Département.

Cette base est mise en réseau entre les différents utilisateurs.

Les observations des visites de surveillance annuelles et des inspections détaillées du patrimoine sont rédigées et notées dans cette base, photos à l'appui. Ainsi, chaque ouvrage a un suivi précis de son état et des travaux réalisés.

La base de données permet également de visualiser les caractéristiques techniques des ouvrages par l'intermédiaire de photos, de croquis représentant la vue en plan, les coupes longitudinale et transversale.

Elle permet enfin de définir les travaux d'entretien et de réhabilitation et leur programmation pluriannuelle.

Le Système d'information géographique (SIG) est également un outil d'information sur les ouvrages. Sont repris sous le SIG l'emplacement de l'ouvrage et les données succinctes le concernant : voie franchie, PR (point de repère), nature de l'ouvrage, etc.

### *2) La surveillance des ouvrages*

La surveillance permet :

- de constater des anomalies ;

- d'observer leur évolution dans le temps ;
- de classer l'ouvrage suivant son état ;
- d'envisager des travaux d'entretien, de réparation ou de reconstruction.

Elle est basée sur l'instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art du SETRA, qui définit tous les objectifs précédemment cités.

La surveillance doit donner à tout moment une idée juste de l'état de service de l'ouvrage. La surveillance organisée est primordiale pour maintenir le patrimoine en bon état et ainsi assurer la sécurité des usagers de la route.

La surveillance est continue pour tous les ouvrages.

Des visites sont effectuées, dont l'importance et la périodicité visée varient suivant les types d'ouvrage et leur état :

- visites annuelles pour l'ensemble des ouvrages, sauf s'ils font l'objet d'une visite plus approfondie ;
- évaluations des ouvrages par la méthode de l'image qualité des ouvrages d'art (IQOA), tous les 3 ans, pour les ouvrages de plus de 4 m d'ouverture ;
- inspections détaillées périodiques (IDP), tous les 6/8 ans, pour les ouvrages de plus de 40 m de long ou 25 m de haut.

## *3) Les principes d'entretien*

Tous les ouvrages doivent être entretenus et, si nécessaire, réparés.

On distingue trois types d'entretien :

- l'entretien courant qui est un nettoyage régulier des ouvrages réalisé en régie ;
- l'entretien spécifique réalisé en régie pour des interventions ponctuelles de gros nettoyage ;
- l'entretien spécialisé réalisé par des entreprises spécialisées pour des remises en état plus importantes.

## *Sources documentaires*

- Instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art du SETRA (service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements), en particulier le fascicule 1
- Dossier d'ouvrage de mai 2016 et le fascicule 2 Généralités sur la surveillance de décembre 2010
- Base de données du logiciel de gestion des ouvrages d'art
- Guides techniques du SETRA, en particulier Surveillance et entretien courant des ouvrages d'art routiers de juillet 2011

# AUTRES ÉQUIPEMENTS

## Objectif

Les équipements de la route ont pour objectif de contribuer à la sécurité, à l'amélioration et au confort des déplacements des usagers.
L'entretien des équipements est assuré soit par les centres de gestion de la route (CGR), soit par le centre fonctionnel de la route (CFR), soit par le service gestion de la route (SGR).

## Exposé

### *1) Équipements de signalisation*

#### *a) La signalisation horizontale*

L'entretien de la signalisation horizontale est assuré par le CFR dans le cadre d'un programme, sur la base d'une programmation annuelle.

En cas de besoin ponctuel, le CFR pourra faire appel à une entreprise extérieure.

En cas de salissure localisée, le balayage sera réalisé soit par le CGR, soit par le CFR.

Le renouvellement du marquage des régimes de priorité sur les routes non marquées en axe est effectué par les CGR.

La périodicité du renouvellement des éléments de marquage est précisée dans la fiche 6-7 « signalisation horizontale ».

#### *b) La signalisation verticale*

Les CGR effectueront un nettoyage des panneaux, une fois par an sur le réseau de catégorie 1 et une fois tous les deux ans sur les autres réseaux.

En aucun cas, les appareils utilisant de l'eau sous haute pression ne devront être utilisés pour ne pas abîmer le film rétroréfléchissant du panneau.

En période préélectorale et électorale, une attention particulière sera portée sur la suppression des affiches de propagande sur les deux faces du panneau, dans le cadre de la surveillance active.

Les éventuels redressements de panneaux et la vérification des fixations s'effectueront aussi lors de la surveillance active.

Les différents types de signalisation et leurs modalités de mise en place sont décrits dans la fiche 6-6 « signalisation verticale ».

### *2) Équipements de sécurité*

#### *a) Dispositifs de retenue*

L'entretien des glissières est assuré par le CFR, dans un délai de 15 jours, pour les modèles courants, à partir de la commande passée par un CGR, sauf les glissières en bois. Ce délai peut être modulé en fonction de la spécificité du produit ou des contraintes techniques. En cas d'urgence, le CFR sécurise le site concerné dans un délai de 48 heures.

Quand les glissières sont en acier thermo-laqué, une réparation temporaire en acier galvanisé pourra être effectuée.

Les modalités de mise en place de ces équipements sont abordées dans la fiche 6-8 « dispositifs de retenue ».

***b) Têtes de buses de sécurité : voir la fiche 5-2 « entretien des fossés et entrées charretières » Les busages transversaux***

Leur fonctionnement sera vérifié deux fois par an dans le cadre de la surveillance active.

***c) Clôtures***

Les réparations seront effectuées le plus rapidement possible.

***d) Éclairage***

Lorsqu'il existe, l'éclairage est entretenu soit dans le cadre d'une convention avec la commune concernée, soit par le biais d'un marché.

***e) Matériel de recueil de données de trafic***

Le matériel défectueux est testé par le service de la gestion de la route, sur un des deux sites équipés à cet effet, avant d'être renvoyé pour réparation au fournisseur titulaire du marché.

***f) Portiques et potences***

Les portiques et potences font l'objet d'inspections détaillées avec une fréquence conforme à la réglementation.

***g) Stations météorologiques***

L'entretien de ces équipements est assuré par le fournisseur titulaire du marché. Toutefois, un entretien de premier niveau pourra être réalisé en interne.

## Source documentaire

- Article R111-1 du code de la voirie routière définissant les équipements routiers

# TRAVAUX D'ENTRETIEN EN AGGLOMÉRATION

## Définition

La présente fiche traite des différentes tâches d'entretien des sections de routes départementales situées à l'intérieur des agglomérations délimitées par les panneaux d'entrée (EB10) et de sortie d'agglomération (EB20).

## Objectif

Clarifier les compétences et responsabilités en matière d'entretien entre le Conseil départemental, gestionnaire du réseau routier départemental, et le maire de la commune, qui exerce les pouvoirs de police municipale.

## Exposé

Les principes généraux

Le Département assure l'entretien des voies départementales et de leurs dépendances en agglomération, c'est-à-dire l'exécution des réfections des éléments de la voie.

Le niveau d'entretien réalisé par le Conseil départemental est identique pour les sections situées en et hors agglomération.

Le maire est chargé de la police municipale, qui a notamment pour objet d'assurer la sûreté et la commodité de la circulation. À ce titre, il prend en charge le nettoiement des voies et de leurs dépendances, ainsi que l'entretien et le remplacement de tous les dispositifs concourant à la sûreté de la circulation (exemple : éclairage public).

Les adaptations par convention

L'entretien de tout ou partie du patrimoine routier peut être affecté à une autre collectivité par convention.

Il s'agit notamment des conventions autorisant les aménagements du domaine public, qui mettent l'entretien de ces aménagements à la charge de la collectivité qui les réalise.

Des conventions seront passées progressivement avec chaque commune pour régulariser les situations existantes n'ayant jamais fait l'objet d'autorisation explicite.

Les différentes tâches d'entretien sont reprises ci-dessous :

### *1 - Chaussées*

Les travaux d'entretien de chaussée sont pris en charge par le Conseil départemental.

Le scellement et l'entretien des dispositifs installés par les concessionnaires (bouches à clé, chambres de tirage, regards, etc.) sont à la charge du concessionnaire.

L'enlèvement d'encombrements, notamment à la suite d'un accident, relève de la police municipale. Ce principe doit s'appliquer avec discernement et les services du Conseil départemental sont autorisés sur le réseau routier départemental à apporter leur assistance aux communes de manière à éliminer un danger et rétablir plus rapidement les conditions normales de circulation et ceci en particulier pour les collectivités ne disposant pas de moyens adaptés.

Les aménagements de sécurité ou de stationnement sont entretenus par la commune. Par contre, l'entretien des parties de chaussées affectées au stationnement des véhicules est pris en charge par le Conseil départemental.

### *2 - Assainissement*

Les fossés situés en agglomération, ainsi que les dispositifs concourant au bon écoulement des eaux de ruissellement et de drainage des chaussées des routes départementales, sont entretenus par le Conseil départemental.

En revanche, tout réseau ou aménagement réalisé par une commune ou un tiers, sur le domaine public, doit faire l'objet d'une convention mettant son entretien à la charge du bénéficiaire.

### *3 - Dépendances*

L'entretien des accotements non aménagés est pris en charge par le Conseil départemental dans les mêmes conditions qu'en dehors des agglomérations.
L'entretien des trottoirs est à la charge des communes dans le cadre de conventions particulières.
Sauf convention particulière, l'entretien des plantations existantes situées sur le domaine public départemental est assuré par le Conseil départemental.

Les collectivités sont autorisées, si elles le souhaitent, à améliorer, à leurs frais, le niveau de service assuré par le Département (fauchage, taille des arbres).

Toute nouvelle plantation doit faire l'objet d'une convention l'autorisant et mettant à la charge de la commune son entretien et sa gestion.

### *4 - Ouvrages d'art*

L'entretien des ouvrages d'art appartenant au Département relève du Conseil départemental, y compris les trottoirs et les garde-corps.

### *5 - Viabilité hivernale*

Au titre de la police municipale, il appartient au maire d'organiser et d'assurer le déneigement et le traitement des voies en agglomération. Toutefois, dans un souci de cohérence et de continuité d'itinéraire, le Conseil départemental continue de traiter avec le même niveau de service, les traversées situées sur des itinéraires empruntés par les engins d'intervention, à l'exception des communes disposant de moyens techniques suffisants et avec lesquelles les limites d'intervention seront précisées par convention.

Le détail des tâches d'entretien des ouvrages situés sur le domaine public routier départemental à l'intérieur des agglomérations figure dans l'annexe n° 1 de cette fiche.

Annexe n° 1 - Entretien et exploitation des aménagements en agglomération – RD

| Description des ouvrages | Nature, responsabilité et propriété | Collectivité concernée |
|---|---|---|
| - Chaussées comprises entre les bordures ou caniveaux y compris entre accotements (non compris les ouvrages liés aux réseaux sous l'emprise de la chaussée) (1)<br>- sections courantes | Nettoyage des caniveaux et de la chaussée<br>Propriété, entretien de la chaussée | Commune<br>Département |
| - sections non courantes (enrobés clairs et de couleurs, passages surélevés) | Entretien | Commune |
| Viabilité hivernale<br>- opérations de salage et déneigement | Voir la fiche 4-3 viabilité hivernale + DOVR | |
| Autres ouvrages<br>- ensemble des ouvrages du giratoire (trottoirs, bordures, caniveaux, îlots, etc.)<br>- ensemble des ouvrages annexes de la chaussée et de ses dépendances (trottoirs, bordures, caniveaux, îlots, etc.) | Propriété, entretien et nettoyage | Commune |
| - cheminement piétons, places de stationnement, aménagements cyclables | Propriété, entretien et nettoyage | Commune |
| - plateaux surélevés, coussins berlinois | Propriété, entretien et nettoyage | Commune |
| - ouvrages de collecte et d'évacuation des eaux pluviales, collecteurs et grilles d'avaloirs | Propriété, entretien et nettoyage | Commune ou délégataires |
| - ouvrages liés aux réseaux eaux usées et adduction d'eau potable | Propriété, entretien et nettoyage | Commune |
| - mobilier urbain (ex. : barrières, poubelles, jardinières, bancs, etc.) | Propriété, entretien | au cas par cas, selon position et fonction |
| - murets de soutènement | | |
| Éclairage public :<br>- réseaux souterrains et aériens, armoires de commande, candélabres | Propriété, entretien, remplacement et alimentation électrique | Commune ou délégataires |
| Espaces verts, aménagement paysager<br>- sur trottoirs, sur îlots<br>- plantations | Propriété, gestion et entretien | Commune |
| - plantations d'arbres | Propriété, gestion et entretien | Commune ou Département |

| Description des ouvrages | Nature, responsabilité et propriété | Collectivité concernée |
|---|---|---|
| Ouvrage d'art<br>> chaussée (comprise entre les bordures ou caniveaux), trottoirs, bordures, caniveaux, grilles, gargouilles, joints de trottoirs et de chaussée, fil d'eau | Nettoyage | Commune |
| > chaussée (comprise entre les bordures ou caniveaux), trottoirs, bordures, caniveaux, grilles, gargouilles, joint de trottoirs et de chaussée, fil d'eau sauf pour :<br>- revêtements particuliers sur trottoirs et chaussée<br>- matériaux particuliers pour les bordures et caniveaux | Propriété, entretien, gestion<br>Propriété, entretien, gestion | Département<br>Commune |
| > structure et équipements (garde-corps, parapets, glissières) | Propriété, entretien, gestion | Département |
| > réseaux (souterrains, encorbellement, , etc.) et éclairage public | Propriété, entretien, remplacement et alimentation électrique | Commune ou délégataire |
| Signalisation<br>- signalisation verticale<br>- signalisation directionnelle<br>- signalisation information locale (SIL, quartier, lieu-dit, etc.)<br>- signalisation de police<br>- autres panneaux<br>- signalisation horizontale :<br>- arrêt de cars, îlots en peinture blanche, axes, bandes de stop ou de cédez le passage sur voies adjacentes, tourne-à-gauche<br>- autre signalisation horizontale :<br>- passages piétons, îlots autres couleurs, plateaux, bandes cyclables, bandes axiales ocre, présignalisation des plateaux surélevés, places de stationnement | Propriété, fourniture, pose, entretien et remplacement | Voir fiche 6-6<br><br>Voir fiche 6-7 |

(1) À l'occasion de travaux de réfection de la couche de roulement d'une route départementale en traversée d'agglomération :

- remise en état de boucle de feux tricolores : Département,
- mises à niveau des bouches à clé, regards divers : propriétaires.

6

# L’investissement

# DÉFINITION DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

## Objectif

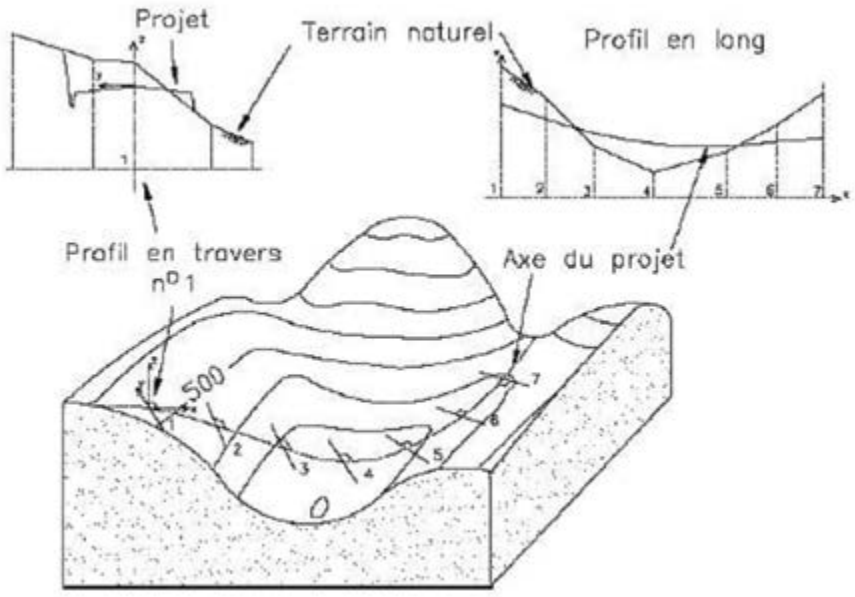
Cette fiche a pour objectif de définir et d'expliquer les principaux termes employés dans la conception routière.

## Exposé

### *1. Généralités*

Une route est complètement définie lorsque les caractéristiques géométriques et dimensionnelles sont connues et vérifiées pour les éléments de conception suivants :

- les profils en travers type (coupes type suivant un plan vertical perpendiculaire à l'axe) ;
- le tracé en plan ou axe du projet (projection de la route sur un plan horizontal) ;
- le profil en long (projection de l'axe de la route sur un plan vertical).




Il convient, pour parfaire cette définition de la route, de vérifier les éléments suivants :

- la visibilité ;
- l'évacuation des eaux pluviales de ruissellement ;
- la lutte contre le gel dans la chaussée (le cas échéant suivant la catégorie de celle-ci).

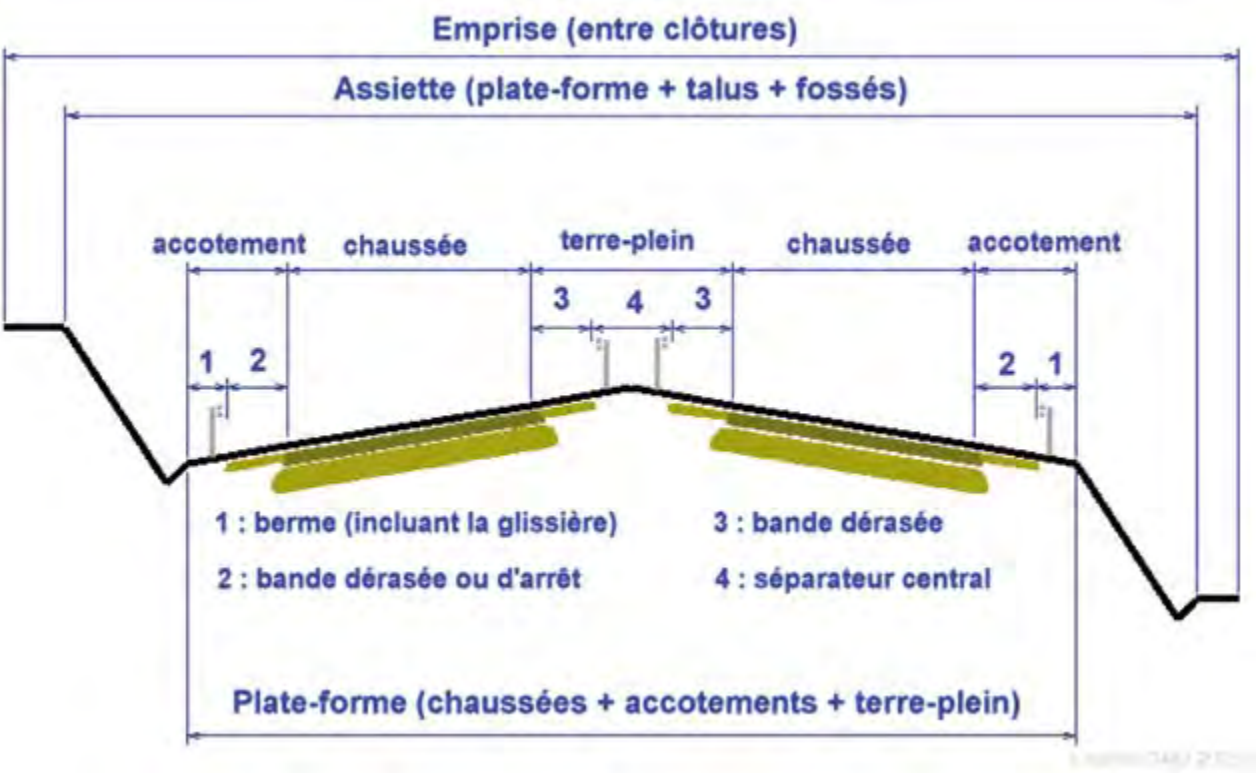
### *2. Profil en travers*

En conception routière, le profil en travers d'une route est représenté par une coupe perpendiculaire à l'axe de la route de l'ensemble des points définissant sa surface.

Le profil en travers peut se rapporter soit au terrain naturel, soit au projet. En général, on représente sur le même document à la fois le terrain naturel et le projet, ce qui permet de bien percevoir l'intégration du projet dans le milieu naturel.

Il existe trois types de profils en travers :
- les profils en remblai,
- les profils en déblai,
- les profils mixtes.

***a. Définitions générales (profil complet)***




Emprise : c'est la surface du terrain affectée à la route et à ses dépendances et appartenant à la collectivité. L'emprise définit les limites de propriétés du domaine public.

Assiette : c'est la surface du terrain occupée par la route et toutes les dépendances indispensables à sa tenue (plate-forme, fossés, talus).

Plate-forme : c'est la surface de la route qui comprend la (ou les) chaussée(s), le terre-plein central s'il existe et les accotements.

Chaussée : c'est la surface aménagée de la route sur laquelle circulent les véhicules. Notons sur ce schéma que la chaussée présente une pente en toit vers l'extérieur. Cette pente est appelée dévers de la chaussée et varie en fonction des caractéristiques en plan retenues (alignements droits, rayons de courbure des virages, etc.).

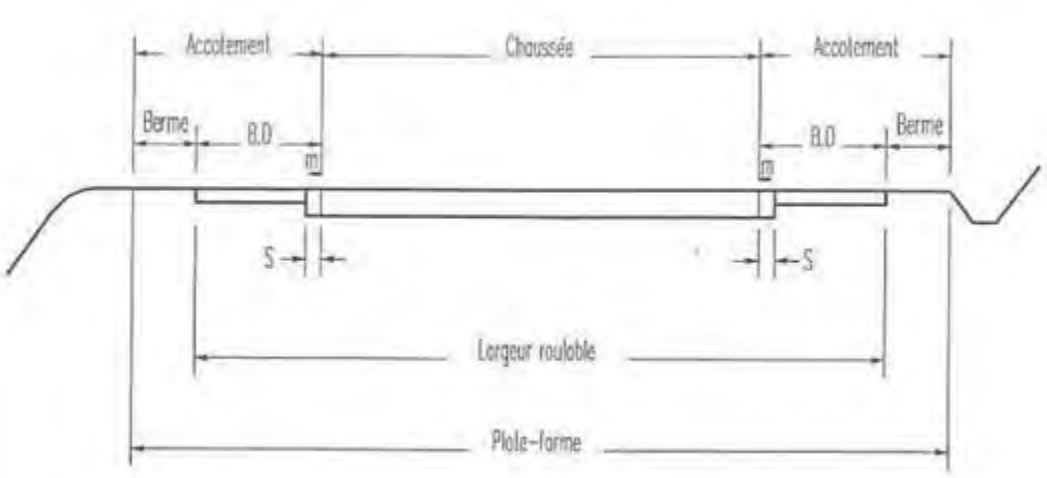
Accotement : c'est la surface de la plate-forme située entre la limite de la chaussée et le début du talus de remblai ou de déblai (ou, en d'autres termes, la zone s'étendant de la limite de la chaussée à la limite de la plate-forme). Il comprend une bande dérasée dépourvue de tout obstacle, bordée à l'extérieur d'une berme enherbée.

Bande dérasée : c'est la surface de l'accotement située en limite de chaussée, qui doit être dégagée de tout obstacle. Cette bande est aussi appelée zone de récupération.

Berme : c'est la surface de l'accotement située en limite de la bande dérasée (mais aussi de la plate-forme), qui est constituée de matériaux terreux, enherbée et n'a pas la cohésion ni la portance suffisante pour supporter un véhicule.

Terre-plein central : c'est la zone qui sépare les deux chaussées des routes à 2 x 2 voies.

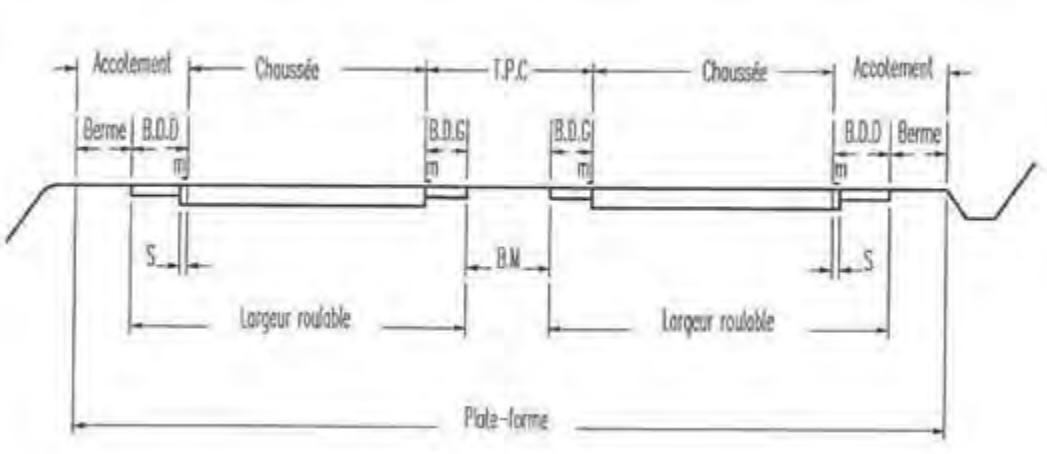
### *b. Profil en travers des routes à 2 ou 3 voies*




BD = bande dérasée S = surlargeur de chaussée m = marquage de rive

Les largeurs retenues pour chacun de ces éléments du profil en travers sont reprises, en fonction de la catégorie de la route, dans les fiches « Amélioration du réseau d'intérêt interdépartemental (fiche 6-2-a), départemental (fiche 6-2-b) ou local (fiche 6-2-c) ».

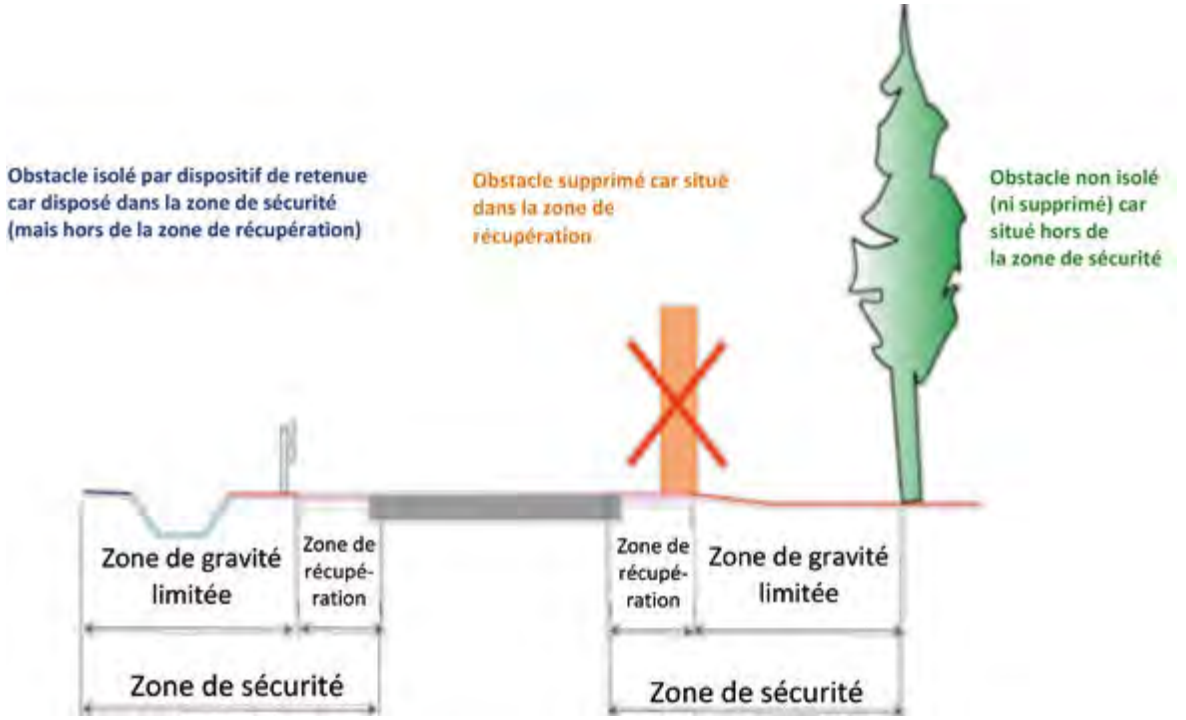
### *c. Profil en travers des routes à 2 x 2 voies*




TPC = terre-plein central BM = bande médiane BDG = bande dérasée gauche
BDD = bande dérasée droite S = surlargeur de chaussée m = marquage de rive

Les largeurs retenues pour chacun de ces éléments du profil en travers sont reprises, en fonction de la catégorie de la route, dans les fiches « Amélioration du réseau d'intérêt interdépartemental (fiche 6-2-a), départemental (fiche 6-2-b) ou local (fiche 6-2-c) ».

### *d. Zone de récupération et zone de sécurité*




Zone de récupération : c'est la bande dérasée (BD), constitutive de l'accotement.

Zone de gravité limitée : c'est la zone hors chaussée où il est important d'exclure tout obstacle agressif (plantation de haute tige, support électrique ou d'éclairage public ou autre, tête de buse non protégée, etc.) et d'éviter les fossés profonds (> 50 cm) afin de diminuer les conséquences corporelles d'une sortie de la chaussée.

Zone de sécurité : c'est la zone regroupant la « zone de récupération » et la « zone de gravité limitée ».

### *e. Profil en travers de la plate-forme et dévers (pentes transversales)*

Le profil de la chaussée est constitué par deux versants de plans raccordés sur l'axe, sauf pour les chaussées unidirectionnelles, qui comportent un seul versant plan dirigé vers l'extérieur (par exemple, chaque chaussée d'une route à 2x2 voies).

Les valeurs de la pente transversale sont dénommées dévers.

La valeur du dévers en alignement droit ou dans les courbes de grand rayon, des voies de la chaussée est en principe de 2,5 % vers l'extérieur.

La valeur du dévers en courbe des voies de la chaussée est en fait dépendante de son rayon de courbure (rayon du cercle formant la courbe). Lorsqu'il est inférieur au rayon non déversé (Rnd), il est compris dans une fourchette de 2,5 % à 7 % vers l'intérieur du virage.

Par ailleurs, le rayon de courbure dépend lui-même de la vitesse de référence retenue pour la conception de la route.

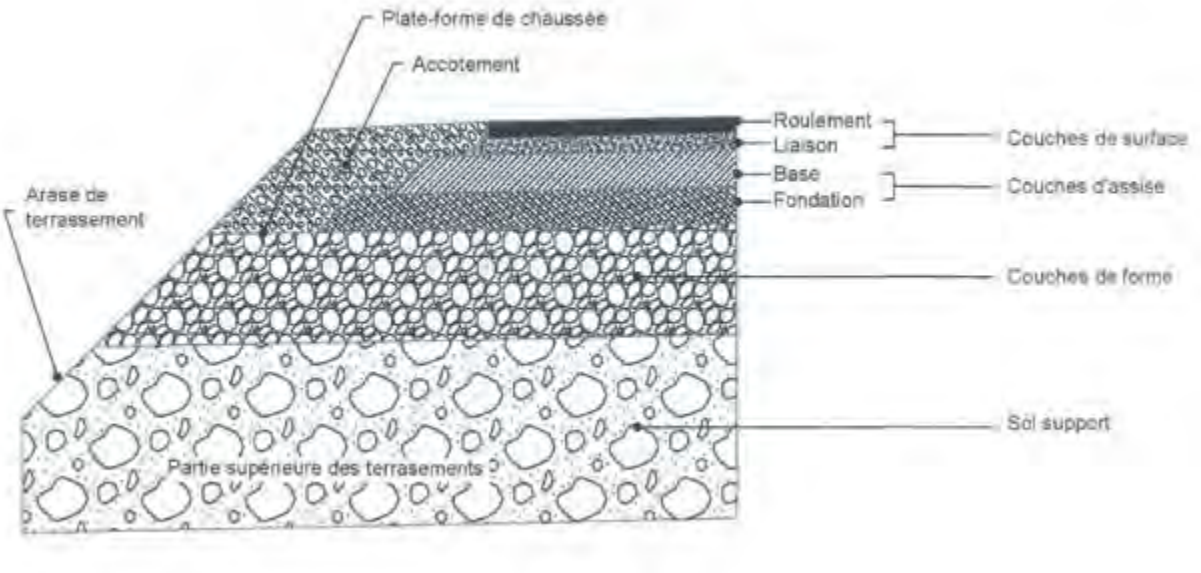
| |
|---|
| Les valeurs retenues pour les rayons non déversés sont reprises, en fonction de la catégorie de la route, dans les fiches « Amélioration du réseau d'intérêt interdépartemental (fiche 6-2-a), départemental (fiche 6-2-b) ou local (fiche 6-2-c) ». |

Les dévers de la chaussée remplissent notamment trois principales fonctions :

- ils permettent l'évacuation des eaux de surface et de ruissellement (en alignement droit et en courbe) ;
- ils contribuent à l'équilibre dynamique et la stabilité des véhicules (en courbe) ;
- ils participent au confort de l'usager (accélération transversale des passagers du véhicule en courbe).

### ***f. Profil en travers et structure de chaussée***

La structure de la chaussée est constituée de plusieurs couches selon la description suivante :




Les couches de fondation, de base et de surface constituent la structure de la chaussée.
La couche de forme, ainsi que la partie supérieure des terrassements, font référence au terrassement.

Portance : c'est la capacité ou aptitude d'un sol à supporter les sollicitations du trafic sans ruptures par fatigue et sans déformations permanentes excessives.

Couche de forme : c'est la couche de matériaux destinée à homogénéiser et à améliorer la portance du sol support de la chaussée.

Couche d'assise : c'est la combinaison de la couche de fondation et la couche de base. Elles assurent, par des matériaux appropriés, la répartition des efforts dus aux charges sur le sol support de la chaussée.

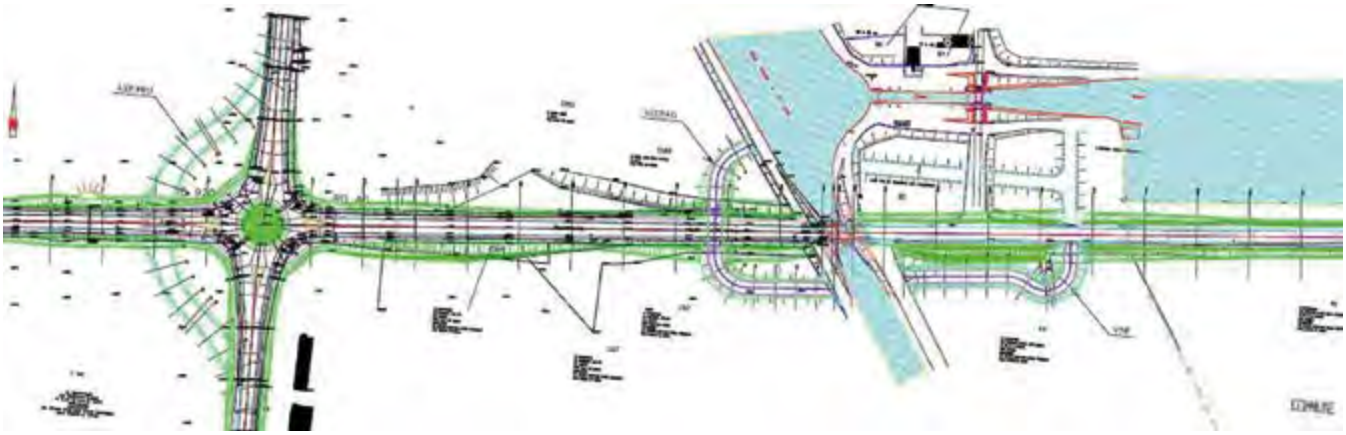
Couche de surface : c'est la combinaison de la couche de roulement (ou d'usure), en contact avec les pneumatiques, et éventuellement de la couche de liaison assurant le lien entre la couche de roulement et la couche de base.

À partir de la couche de base, chaque couche est décalée d'au moins 20 cm de chaque côté par rapport à la précédente.

## ***3. Tracé en plan***

L'axe en plan est constitué par la projection horizontale sur un repère cartésien topographique de l'ensemble des points définissant le tracé de la route.

Exemple de tracé et de vue en plan d'un tracé réaménagé :

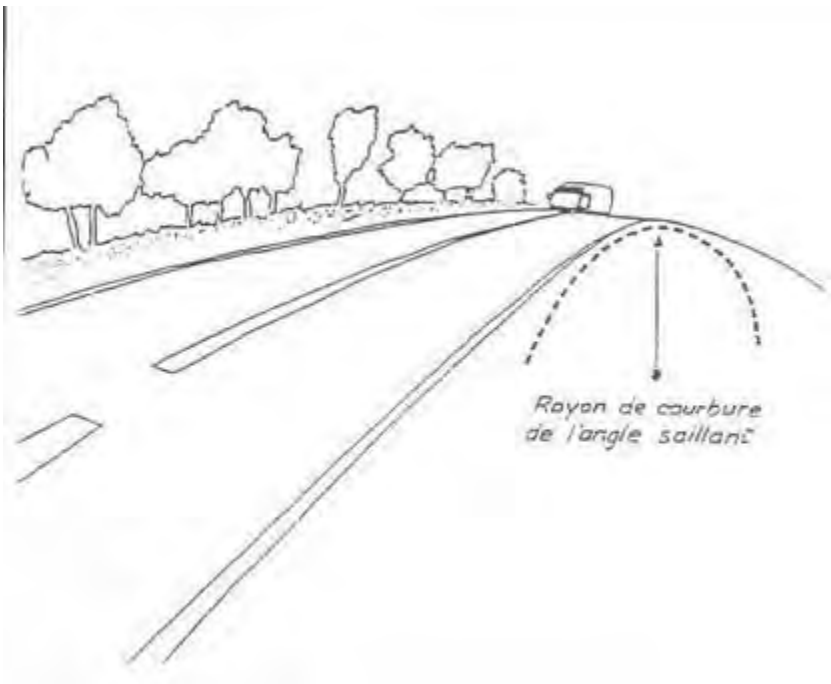


Le tracé en plan d'une route doit permettre d'assurer de bonnes conditions de sécurité et de confort, notamment par l'utilisation de rayons des courbes adéquats.

Les valeurs retenues pour les différentes caractéristiques géométriques de l'axe en plan (droites, rayons, raccordements, etc.) sont reprises, en fonction de la catégorie de la route, dans les fiches « Amélioration du réseau d'intérêt interdépartemental (fiche 6-2-a), départemental (fiche 6-2-b) ou local (fiche -2-c) ».

## ***4. Profil en long***

Le profil en long est la coupe longitudinale de la route sur laquelle sont reportées les valeurs des pentes et des rampes (éléments rectilignes caractérisés par leur déclivité), ainsi que les rayons des sommets de côte et de points bas (éléments circulaires ou paraboliques).




Les rayons des sommets de côte (angle saillant) et des points bas (angle rentrant) sont caractérisés par des valeurs minimales afin de garantir la sécurité et le confort de l'usager.

Les valeurs retenues pour les différentes caractéristiques géométriques du profil en long (pentes, déclivités, rayons, raccordements, etc.) sont reprises, en fonction de la catégorie de la route, dans les fiches « Amélioration du réseau d'intérêt interdépartemental (fiche 6-2-a), départemental (fiche 6-2-b) ou local (fiche 6-2-c). »

## *5. Visibilité*

La visibilité et, par voie de conséquence, la distance de visibilité dépendent généralement :

- de la vitesse pratiquée ;
- du temps de réaction variable selon l'événement ;
- du type de réaction (volant, pédales, etc.) ;
- de la distance nécessaire à la manœuvre (démarrage, freinage, changement de trajectoire, etc.).

### *a) Vitesses*

Pour connaître les distances de visibilité en un point, cela suppose de connaître les vitesses pratiquées par les usagers en ce point.
Pour rendre compte des vitesses effectivement pratiquées par les usagers, on utilise, conventionnellement et conformément aux pratiques internationales, la vitesse « V85 » en dessous de laquelle roulent 85 % des usagers, en conditions de circulation fluide.

### *b) Visibilité sur un virage*

Le conducteur doit disposer à l'approche du virage d'une visibilité lui permettant de percevoir le virage et de modifier son comportement (trajectoire, vitesse, etc.).

### *c) Visibilité sur un obstacle situé sur la chaussée*

Le conducteur doit disposer d'une visibilité lui permettant de s'arrêter avant un obstacle présent sur la chaussée (accident, objet important, retenue de trafic, piéton, etc.).
Cette distance de visibilité doit être supérieure à la distance d'arrêt composée de la distance parcourue durant le temps de réaction et la distance parcourue pendant le freinage.

### *d) Visibilité dans un carrefour plan ordinaire ou dans un accès*

Le conducteur sur la route non prioritaire doit disposer d'une visibilité lui permettant de disposer du temps nécessaire pour s'informer de la présence d'un véhicule sur la route prioritaire, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser sa manœuvre de traversée.

## *6. Évacuation des eaux*

La route comporte généralement des ouvrages de collecte et d'évacuation des eaux de ruissellement (fossés, cunettes, têtes de sécurité, canalisations, dalots, cadre, etc.).

Dans certains cas, des dispositifs de traitement des eaux de ruissellement collectées pourront être prévus.

Le choix et le dimensionnement de ces ouvrages sont faits en tenant compte des précipitations prévisibles, des caractéristiques des bassins versants, des caractéristiques géométriques et physiques de la route et des contraintes de sécurité.

## *7. Gel*

Avec le gel, l'eau présente dans le sol se transforme en glace. Pendant la phase de dégel, la teneur en eau liquide du sol devient alors beaucoup plus élevée qu'au départ et la portance du sol s'en trouve diminuée de façon considérable, engendrant des dégradations importantes.

Les méthodes pour lutter contre l'effet du gel de l'eau dans les chaussées sont les suivantes :

- mettre hors gel les chaussées. Les chaussées sont mises hors gel soit par la construction d'une structure neuve, soit par leur renforcement, par la mise en place d'une couche de forme ou par le choix de matériaux de terrassement peu (voire pas) gélifs. La vérification au gel-dégel se fait lors du dimensionnement de la chaussée ;
- sinon mettre en place des barrières de dégel, consistant en une interdiction de certains itinéraires à toute circulation poids lourds ou à la mise en place de limitation de tonnage.

## ***Sources documentaires***

- Guide technique de recommandations « Aménagement des Routes Principales (sauf les autoroutes et routes express à deux chaussées) » (ARP) d'août 1998 du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA)
- Tous les autres guides techniques du SETRA, mais aussi du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) concernant les infrastructures routières et leurs équipements
- Toutes les normes, prescriptions et recommandations concernant les infrastructures routières (conception, matériaux, fabrication, mise en œuvre, contrôles, etc.)

N.B. : le SETRA et le CERTU ont été regroupés dans un nouvel organisme : le CEREMA.

# AMÉLIORATION DU RÉSEAU HORS AGGLOMÉRATION

Les deux fiches suivantes portent sur l'amélioration :

- du réseau d'intérêt interdépartemental (6-2 a) ;
- du réseau d'intérêt départemental (6-2 b) ;
- du réseau d'intérêt local (6-2 c).

# AMÉLIORATION DU RÉSEAU D'INTERÊT INTERDÉPARTEMENTAL
## Travaux hors agglomération

## Définition

Les travaux d'amélioration, de modernisation ou de remise en état du réseau routier départemental classé « d'intérêt interdépartemental » concernent les emprises des chaussées et accotements des routes départementales classées en catégories 1A et 1B.

## Objectifs

L'objectif est d'assurer une cohérence d'aménagement du réseau routier départemental classé « d'intérêt interdépartemental » dans le cadre des opérations d'amélioration, de modernisation ou de remise en état des infrastructures.

Cette cohérence concerne les éléments suivants :

- les caractéristiques géométriques et fonctionnelles de la chaussée ;
- la structure de la chaussée ;
- les caractéristiques géométriques et la structure des accotements ;
- les caractéristiques des points d'échange (intersections) ;
- les caractéristiques des accès ;
- les aménagements particuliers (tourne-à-gauche, point d'arrêt, évitement par la droite, etc.).

Les règles techniques fondamentales pour la conception de la route et les objectifs de sécurité routière prennent en compte les principes suivants :

- routes techniquement cohérentes et clairement identifiables par l'usager ;
- lisibilité de la route (perception claire et bonne compréhension de la route et des mouvements de trafic qui s'y produisent) ;
- aménagements sûrs et sécurisants ;
- droit à l'erreur pour l'usager par l'aménagement des accotements et des abords de la route.

Un dernier objectif identifié est de permettre aux différents acteurs de cibler les véritables enjeux dans le cadre de l'aménagement du réseau routier départemental et du service à rendre à l'usager.

## Contexte

Pour le département du Cher, le réseau routier départemental, à la date du 1er janvier 2016, totalise 4 605,1 km de voirie à entretenir et moderniser.

Le réseau routier départemental classé « d'intérêt interdépartemental » est à ce jour constitué de :

- 156 km de routes classées en catégorie 1A ;
- 379 km de routes classées en catégorie 1B.

Ce réseau, qui avait fait l'objet de nombreux aménagements importants au cours de la fin du XXe siècle, puis de quelques améliorations au XXIe siècle au titre notamment de routes nationales, ne dispose pas d'une totale homogénéité sur le territoire du département du Cher.

Les travaux d'amélioration, de modernisation ou de remise en état doivent donc faire l'objet de cohérence en termes d'aménagement du territoire et de lisibilité pour les usagers.

***Fiche 6-2 a***

## Exposé

Les conditions d'aménagement d'une route sont à considérer non seulement isolément en fonction des valeurs des paramètres définis ci-après, mais aussi comme faisant partie d'un même ensemble : la route d'une catégorie donnée.

Ici, il s'agit de routes départementales classées « d'intérêt interdépartemental ».

## *1. Caractéristiques générales*

### *a. Construction de sections neuves*

La conception de nouvelles sections de routes départementales destinées à être classées « d'intérêt interdépartemental » sera effectuée en utilisant les règles de conception du document « Aménagement des Routes Principales » (ARP) en prenant comme référence la catégorie dite « R80 ».

### *B. Aménagement des routes existantes*

L'aménagement des routes existantes risquant, en l'absence de précaution, de créer des incohérences et de dégrader la sécurité, il est capital de limiter les points d'hétérogénéité et de reconnaître l'importance des objectifs de sécurité qui doivent toujours être pris en compte parallèlement aux objectifs de fluidité et de confort.
Si les investissements doivent être limités, la priorité sera donnée aux aménagements visant à améliorer la sécurité :

- opérations ponctuelles de sécurité (virages, intersections, etc.) ;
- aménagements linéaires de sécurité :
  - traitement systématique des virages accidentogènes, des intersections et entrées d'agglomération,
  - traitement des abords de la route (reconstitution des accotements, suppression des obstacles, etc.).

### *C. Environnement*

Les préoccupations relatives à l'environnement sont regroupées autour des objectifs principaux suivants :

- rechercher la meilleure intégration (visuelle, paysagère, etc.) de la route dans l'environnement ;
- favoriser la valorisation mutuelle de la route et de l'environnement ;
- ne pas dégrader l'environnement ou au moins limiter ou corriger ce qui peut conduire à des dégradations (hydrologie, écosystèmes, paysage, pollutions, etc.) ;
- gérer et entretenir les abords de la route (assainissement, fauchage, élagage, poubelles aux points d'arrêt, etc.) ;
- limiter les consommations de matériaux nobles extérieurs au chantier (optimisation des déblais remblais, traitement des matériaux du site, recyclage de matériaux, etc.).

## *2. Profil en travers*

Les caractéristiques recherchées à terme pour le réseau des routes départementales classées « d'intérêt interdépartemental » sont les suivantes :

| Nature | Réseau d'intérêt interdépartemental | | | |
|---|---|---|---|---|
| Catégorie | 1A | | | 1B |
| Nombre de voies | 2 x 2 voies | 3 voies | 2 voies | 2 voies |
| Largeur des voies | 2 x 7 m | 10,50 m | 7 m | 6 à 7 m selon emprise disponible |
| Largeur de la bande dérasée | 2 m | 2 m | 2 m | 1,50 à 2 m selon emprise disponible |
| Stabilisation de la bande dérasée stabilisée | oui | oui | oui | oui |
| Revêtement sur la bande dérasée stabilisée | oui | oui | oui | éventuel |
| Largeur de la berme | 0,75 m | 0,75 m | 0,75 m | 0,75 m |
| Largeur totale de l'accotement (bande dérasée + berme) | 2,75 m | 2,75 m | 2,75 m | 2,25 à 2,75 m selon emprise disponible |

Le nombre de voies pour le réseau 1A sera déterminé après des études préalables prenant en compte les données de trafic, les objectifs de niveau de service, les contraintes techniques et les éléments économiques.

Il est noté que l'application de ces valeurs concerne les cas d'amélioration ou de modernisation du réseau existant (calibrage, élargissement), ainsi que l'aménagement de voies nouvelles.

Dans des cas particuliers (aménagements ponctuels, hameaux, lieux-dits, etc.), des largeurs plus réduites que celles mentionnées ci-dessus peuvent être adoptées.

## ***3. Tracé en plan***

Les prescriptions de l'ARP s'appliquent à la conception des sections neuves de routes, notamment :

| Nature | Réseau d'intérêt interdépartemental |
|---|---|
| Rayon minimal | 240 m |
| Rayon non déversé | 900 m |

Pour l'aménagement des routes existantes, des rayons inférieurs au minimum peuvent être retenus à condition de faire l'objet d'une analyse spécifique au regard de la sécurité.

## ***4. Profil en long***

Les prescriptions de l'ARP s'appliquent à la conception des sections neuves de routes, notamment :

| Paramètre | Réseau d'intérêt interdépartemental |
|---|---|
| Déclivité maximale | 6 % |
| Rayon minimal en angle saillant | 3000 m |
| Rayon minimal en angle rentrant | 2200 m |

À l'approche de points singuliers (virages, intersections, etc.), il sera possible d'adopter des rayons supérieurs aux valeurs minimales préconisées ci-dessus pour assurer une visibilité conforme.

Pour les aménagements sur routes existantes, les modifications de profil en long viseront, lorsqu'un diagnostic de sécurité le justifie, à l'amélioration de la sécurité sans rechercher pour autant le respect des prescriptions ci-dessus.

## *5. Hauteur sous ouvrage*

Les caractéristiques recherchées en termes de hauteur libre sous ouvrage par rapport à la route départementale, pour les ouvrages nouveaux à construire sur le réseau des routes départementales classées « d'intérêt interdépartemental », sont fixées à 4m50 avec prise en compte, à la réalisation, d'une revanche de construction pour entretien ultérieur de 0m10.

Dans des cas particuliers d'itinéraires spécifiques, la prise en compte d'un gabarit supérieur devra faire l'objet d'une justification préalable argumentée.

## *6. Visibilité*

Les prescriptions de l'ARP s'appliquent à la conception des sections neuves de routes.

Pour la réhabilitation de routes existantes, la conception des aménagements relatifs à la visibilité s'appuiera dans toute la mesure du possible sur les mêmes prescriptions et fera l'objet d'un diagnostic sécurité si des prescriptions moindres devaient être adoptées.

## *7. Intersections (carrefours plans : giratoire, té, croix)*

Le choix du type d'aménagement de carrefour sur les routes départementales repose sur les principaux critères suivants :

- la sécurité (critère prioritaire) ;
- les trafics en traversée et d'échange ;
- les avantages pour les usagers ;
- le bilan financier pour le maître d'ouvrage ;
- le bilan coût / avantages ;
- l'environnement et la situation de l'intersection.

Le carrefour giratoire sera privilégié lorsque le trafic secondaire ou les problèmes de sécurité sont importants, ainsi qu'en entrée d'agglomération avec point d'échanges.

Sur les routes départementales classées « d'intérêt interdépartemental », le régime de priorité privilégié aux intersections, autres que giratoires, sera donné à l'itinéraire.

Bien qu'il soit préférable de les éviter, les accès riverains peuvent être admis, seulement si les conditions de sécurité et de visibilité le permettent. Il est souhaitable, dans toute la mesure du possible, d'en limiter le nombre et de les regrouper en un minimum de points.

Dans le cadre d'un aménagement de carrefour entre une route départementale et une voie communale (ou une voie privée) nécessité par un projet d'urbanisme, commercial ou privé, la maîtrise d'ouvrage des travaux est obligatoirement assurée par le Département ou par une collectivité.

Dans ce cas, le Département participe financièrement aux travaux pour un montant forfaitaire maximal de 50 000 €, correspondant à la réfection de la couche de roulement de la voie départementale, au droit de l'ouvrage. Par ailleurs, le Département prend en charge les travaux de signalisation horizontale et de signalisation verticale relevant de sa compétence.

## *8. Structure de chaussée*

Le dimensionnement de la chaussée pour les travaux de création, d'amélioration, de modernisation ou de remise en état du réseau routier départemental classé « d'intérêt interdépartemental » sera établi conformément aux principes suivants :


Guide de la voirie - version modifiée 10/2017 Conseil départemental du Cher

| Nature | Règles de dimensionnement |
|---|---|
| Structure de la chaussée | Guide technique « Catalogue des structures types de chaussées neuves » de 1998 du SETRA |
| Remblais et couches de forme de la chaussée | Guide technique « Réalisation des remblais et des couches de forme (GTR 92) » de septembre 1992 du SETRA |
| Protection vis-à-vis du gel | - Hiver exceptionnel<br>- Hors gel |

## ***9. Transports exceptionnels***

Les projets d'aménagement devront tenir compte des itinéraires de transports exceptionnels figurant dans la fiche 4-9.

## **Sources documentaires**

- Budget et stratégie financière des infrastructures routières définis lors de l'élaboration du budget primitif par l'Assemblée départementale du Conseil départemental du Cher
- Guide technique de recommandations « Aménagement des Routes Principales (sauf les autoroutes et routes express à deux chaussées) » (ARP) d'août 1998 du Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA)
- Tous les autres guides techniques du SETRA, mais aussi du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) concernant les infrastructures routières et leurs équipements
- Toutes les normes, prescriptions et recommandations concernant les infrastructures routières (conception, matériaux, fabrication, mise en œuvre, contrôles, etc.)

N.B. : le SETRA et le CERTU ont été regroupés dans un nouvel organisme : le CEREMA.

# AMÉLIORATION DU RÉSEAU D'INTÉRÊT DÉPARTEMENTAL
## Travaux hors agglomération

## Définition
Les travaux d'amélioration, de modernisation ou de remise en état du réseau routier départemental classé « d'intérêt départemental » concernent les emprises des chaussées et accotements des routes départementales classées en catégorie 2.

## Objectifs
L'objectif est d'assurer une cohérence d'aménagement du réseau routier départemental classé « d'intérêt départemental » dans le cadre des opérations d'amélioration, de modernisation ou de remise en état des infrastructures.

Cette cohérence concerne les éléments suivants :

- les caractéristiques géométriques et fonctionnelles de la chaussée ;
- la structure de la chaussée ;
- les caractéristiques géométriques et la structure des accotements ;
- les caractéristiques des points d'échange (intersections) ;
- les caractéristiques des accès ;
- les aménagements particuliers (tourne-à-gauche, point d'arrêt, évitement par la droite, etc.).

Les règles techniques fondamentales pour la conception de la route et les objectifs de sécurité routière prennent en compte les principes suivants :

- routes techniquement cohérentes et clairement identifiables par l'usager ;
- lisibilité de la route (perception claire et bonne compréhension de la route et des mouvements de trafic qui s'y produisent) ;
- aménagements sûrs et sécurisants ;
- droit à l'erreur pour l'usager par l'aménagement des accotements et des abords de la route.

Un dernier objectif identifié est de permettre aux différents acteurs de cibler les véritables enjeux dans le cadre de l'aménagement du réseau routier départemental et du service à rendre à l'usager.

## Contexte
Au niveau du département du Cher, le réseau routier départemental, depuis le 1er janvier 2016, totalise 4605,1 km de voirie à entretenir et moderniser.

Le réseau routier départemental classé « d'intérêt départemental » est maintenant constitué de 1039,9 km de routes classées en catégorie 2.

Ce réseau, eu égard à ses origines diverses, ne possède pas une homogénéité globale en termes d'aménagement d'infrastructures routières et de ses équipements.

Les travaux d'amélioration, de modernisation ou de remise en état doivent donc faire l'objet de cohérence en termes d'aménagement et de lisibilité pour les usagers.

## Exposé
Les conditions d'aménagement d'une route sont à considérer non seulement isolément en fonction des valeurs des paramètres définis ci-après, mais aussi comme faisant partie d'un même ensemble : la route d'une catégorie donnée.

Ici, il s'agit de routes départementales classées « d'intérêt départemental ».

*Fiche 6-2 b*

## 1. Caractéristiques générales

### *a. Construction de sections neuves*

La conception de nouvelles sections de routes départementales destinées à être classées « d'intérêt départemental » sera effectuée en utilisant les règles de conception du document « Aménagement des Routes Principales (ARP) en prenant comme référence la catégorie dite « R60 ».

### *b. Aménagement des routes existantes*

L'aménagement des routes existantes risquant, en l'absence de précaution, de créer des incohérences et de dégrader la sécurité, il est capital de limiter les points d'hétérogénéité et de reconnaître l'importance des objectifs de sécurité qui doivent toujours être pris en compte parallèlement aux objectifs de fluidité et de confort.

Si les investissements doivent être limités, la priorité sera donnée aux aménagements visant à améliorer la sécurité :

- opérations ponctuelles de sécurité (virages, intersections, etc.) ;
- aménagements linéaires de sécurité :
  - traitement systématique des virages accidentogènes, des intersections et entrées d'agglomération,
  - traitement des abords de la route (reconstitution des accotements, suppression des obstacles, etc.).

### *c. Environnement*

Les préoccupations relatives à l'environnement sont regroupées autour des objectifs principaux suivants :

- rechercher la meilleure intégration (visuelle, paysagère, etc.) de la route dans l'environnement ;
- favoriser la valorisation mutuelle de la route et de l'environnement ;
- ne pas dégrader l'environnement ou, au moins, limiter ou corriger ce qui peut conduire à de dégradations (hydrologie, écosystèmes, paysage, pollutions, etc.) ;
- gérer et entretenir les abords de la route (assainissement, fauchage, élagage, poubelles aux points d'arrêt, etc.) ;
- limiter si possible les consommations de matériaux nobles extérieurs au chantier (optimisation des déblais - remblais, traitement des matériaux du site, recyclage de matériaux, etc.).

## 2. Profil en travers

Les caractéristiques recherchées à terme pour le réseau des routes départementales classées « d'intérêt départemental » sont les suivantes :

| Nature | Réseau d'intérêt départemental |
|---|---|
| Catégorie | 2 |
| Nombre de voies | 2 voies |
| Largeur des voies | 5,50 à 6 m selon emprise disponible |
| Largeur de la bande dérasée | 1,50 à 2 m selon emprise disponible |
| Stabilisation de la bande dérasée stabilisée | oui |
| Revêtement sur la bande dérasée stabilisée | éventuel |
| Largeur de la berme | 0,75 m |
| Largeur totale de l'accotement (bande dérasée + berme) | 2,25 à 2,75 m selon emprise disponible |

Il est noté que l'application de ces valeurs concerne les cas d'amélioration ou de modernisation du réseau existant (calibrage, élargissement), ainsi que l'aménagement de voies nouvelles.

Dans des cas particuliers (aménagements ponctuels, hameaux, lieux-dits, etc.), des largeurs plus réduites que celles mentionnées ci-dessus peuvent être adoptées.

## 3. Tracé en plan

Les prescriptions de l'ARP s'appliquent à la conception des sections neuves de routes, notamment :

| Nature | Réseau d'intérêt départemental |
|---|---|
| Rayon minimal | 120 m |
| Rayon non déversé | 600 m |

Pour l'aménagement des routes existantes, des rayons inférieurs au minimum peuvent être retenus à condition de faire l'objet d'une analyse spécifique au regard de la sécurité.

## 4. Profil en long

Les prescriptions de l'ARP s'appliquent à la conception des sections neuves de routes, notamment :

| Paramètre | Réseau d'intérêt départemental |
|---|---|
| Déclivité maximale | 7 % (6 % préférable) |
| Rayon minimal en angle saillant | 1500 m |
| Rayon minimal en angle rentrant | 1500 m |

À l'approche de points singuliers (virages, intersections, etc.), il sera possible d'adopter des rayons supérieurs aux valeurs minimales préconisées ci-dessus pour assurer une visibilité conforme.

Pour les aménagements sur routes existantes, les modifications de profil en long viseront, lorsqu'un diagnostic de sécurité le justifie, à l'amélioration de la sécurité sans rechercher pour autant le respect des prescriptions ci-dessus.

## 5. Hauteur sous ouvrage

Les caractéristiques recherchées en termes de hauteur libre sous ouvrage par rapport à la route départementale, pour les ouvrages nouveaux à construire sur le réseau des routes départementales classées « d'intérêt départemental », sont fixées à m avec prise en compte, à la réalisation, d'une revanche de construction pour entretien ultérieur de 0m10.
Dans des cas particuliers d'itinéraires spécifiques, la prise en compte d'un gabarit supérieur devra faire l'objet d'une justification préalable argumentée.

## 6. Visibilité

Les prescriptions de l'ARP s'appliquent à la conception des sections neuves de routes.

Pour la réhabilitation de routes existantes, la conception des aménagements relatifs à la visibilité s'appuiera dans toute la mesure du possible sur les mêmes prescriptions et fera l'objet d'un diagnostic sécurité si des prescriptions moindres devaient être adoptées.

## 7. Intersections (carrefours plans : giratoire, té, croix)

Le choix sur le type d'aménagement de carrefour sur les routes départementales repose sur les principaux critères suivants :

- la sécurité (critère prioritaire) ;
- les trafics en traversée et d'échange ;
- les avantages pour les usagers ;
- le bilan financier pour le maître d'ouvrage ;
- le bilan coût / avantages ;
- l'environnement et la situation de l'intersection.

Le carrefour giratoire sera privilégié lorsque le trafic secondaire et les problèmes de sécurité sont importants, ainsi qu'en entrée d'agglomération avec point d'échange.

Sur les routes départementales classées « d'intérêt départemental », la priorité aux intersections, autres que giratoires, sera donnée de façon privilégiée à l'itinéraire.

Bien qu'il soit préférable de les éviter, les accès riverains peuvent être admis, seulement si les conditions de sécurité et de visibilité le permettent. Il est toutefois préférable, dans la mesure du possible, d'en limiter le nombre et de les regrouper en un minimum de points.

Dans le cadre d'un aménagement de carrefour entre une route départementale et une voie communale (ou une voie privée), nécessité par un projet d'urbanisme, commercial ou privé, la maîtrise d'ouvrage des travaux est obligatoirement assurée par le Département ou par une collectivité.

Dans ce cas, le Département participe financièrement aux travaux pour un montant forfaitaire maximal de 50 000 €, correspondant à la réfection de la couche de roulement de la voie départementale, au droit de l'ouvrage. Par ailleurs, le Département prend en charge les travaux de signalisation horizontale et de signalisation verticale relevant de sa compétence.

## 8. Structure de chaussée

Le dimensionnement de la chaussée pour les travaux de création, d'amélioration, de modernisation ou de remise en état du réseau routier départemental classé « d'intérêt départemental » sera établi conformément aux principes suivants :

| Nature | Règles de dimensionnement |
|---|---|
| Structure de la chaussée | Guide technique « Catalogue des structures types de chaussées neuves » de 1998 du SETRA |
| Remblais et couches de forme de la chaussée | Guide technique « Réalisation des remblais et des couches de forme (GTR 92) » de septembre 1992 du SETRA |
| Protection vis-à-vis du gel | - Hors gel<br>- Hiver rigoureux non exceptionnel |

## Sources documentaires

- Budget et stratégie financière des infrastructures routières définis lors de l'élaboration du budget primitif par l'Assemblée départementale du Conseil départemental du Cher
- Guide technique de recommandations « Aménagement des routes principales (sauf les autoroutes et routes expresses à deux chaussées) » (ARP) d'août 1998 du Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA)
- Tous les autres guides techniques du SETRA mais aussi du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) concernant les infrastructures routières et leurs équipements
- Toutes les normes, prescriptions et recommandations concernant les infrastructures routières (conception, matériaux, fabrication, mise en œuvre, contrôles, etc.)

N.B. : le SETRA et le CERTU ont été regroupés dans un nouvel organisme : le CEREMA.

# AMÉLIORATION DU RÉSEAU D'INTÉRÊT LOCAL
## Travaux hors agglomération

## Définition

Les travaux d'amélioration, de modernisation ou de remise en état du réseau routier départemental classé « d'intérêt local » concernent les emprises des chaussées et accotements des routes départementales classées en catégorie 3.

## Objectifs

L'objectif est d'assurer une cohérence d'aménagement du réseau routier départemental classé « d'intérêt local » dans le cadre des opérations d'amélioration, de modernisation ou de remise en état des infrastructures.

Cette cohérence concerne les éléments suivants :

- les caractéristiques géométriques et fonctionnelles de la chaussée ;
- la structure de la chaussée ;
- les caractéristiques géométriques et la structure des accotements ;
- les caractéristiques des points d'échange (intersections) ;
- les caractéristiques des accès ;
- les aménagements particuliers (tourne-à-gauche, point d'arrêt, évitement par la droite, etc.).

Les règles techniques fondamentales pour la conception de la route et les objectifs de sécurité routière prennent en compte des principes suivants :

- routes techniquement cohérentes et clairement identifiables par l'usager ;
- lisibilité de la route (perception claire et bonne compréhension de la route et des mouvements de trafic qui s'y produisent) ;
- aménagements sûrs et sécurisants ;
- droit à l'erreur pour l'usager par l'aménagement des accotements et des abords de la route.

Un dernier objectif identifié est de permettre aux différents acteurs de cibler les véritables enjeux dans le cadre de l'aménagement du réseau routier départemental et du service à rendre à l'usager.

## Contexte

Au niveau du département du Cher, le réseau routier départemental, depuis le 1er janvier 2016, totalise 4 605,1 km de voirie à entretenir et moderniser.

Le réseau routier départemental classé « d'intérêt local » est maintenant constitué de 3 029,9 km de routes classées en catégorie 3, soit 65,8 % de la longueur totale du réseau routier départemental.

Ce réseau rassemble les routes de plus faible importance en termes de trafic (inférieur à 2 000 véhicules/jour). Il ne présente pas d'homogénéité en terme de caractéristiques géométriques, d'aménagements et d'équipements.

Contrairement aux réseaux de catégories 1 et 2, il n'est pas fixé d'objectifs de caractéristiques et de cohérence à terme pour l'ensemble des routes de catégorie 3. Le niveau d'aménagement sera fixé au cas par cas lors des travaux d'amélioration, de modernisation ou de remise en état.

*Fiche 6-2 c*

## Exposé

## *1. Caractéristiques générales*

### *a. Construction de sections neuves*

La conception de nouvelles sections de routes départementales destinées à être classées « d'intérêt local » sera effectuée en utilisant les règles de conception du document "Aménagement des Routes Principales (ARP)", en prenant comme référence la catégorie dite « R60 ».

Compte tenu de la particularité de ce réseau de catégorie 3 couvrant des routes supportant des niveaux de trafic très différents, les règles de conception définies ci-dessus pourront, sous réserve des règles de sécurité, faire l'objet d'adaptations pour les sections à faible trafic ou en zone à relief difficile.

### *b. Aménagement des routes existantes*

L'aménagement des routes existantes risque en l'absence de précaution de créer des incohérences et de dégrader la sécurité, il est capital de limiter les points d'hétérogénéité et de reconnaître l'importance des objectifs de sécurité qui doivent toujours être pris en compte parallèlement aux objectifs de fluidité et de confort.

Si les investissements doivent être limités, la priorité sera donnée aux aménagements visant à améliorer la sécurité :

- opérations ponctuelles de sécurité (virages, intersections, etc.) ;
- aménagements linéaires de sécurité :
  - traitement systématique des virages accidentogènes, des intersections et entrées d'agglomération,
  - traitement des abords de la route (reconstitution des accotements, suppression des obstacles, etc.).

### *c. Environnement*

Les préoccupations relatives à l'environnement sont regroupées autour des objectifs principaux suivants :

- rechercher la meilleure intégration (visuelle, paysagère, etc.) de la route dans l'environnement ;
- favoriser la valorisation mutuelle de la route et de l'environnement ;
- ne pas dégrader l'environnement ou au moins limiter ou corriger ce qui peut conduire à des dégradations (hydrologie, écosystèmes, paysage, pollutions, etc.) ;
- gérer et entretenir les abords de la route (assainissement, fauchage, élagage, poubelles aux points d'arrêt, etc.) ;
- limiter si possible les consommations de matériaux nobles extérieurs au chantier (optimisation des déblais - remblais, traitement des matériaux du site, recyclage de matériaux, etc.).

## *2. Profil en travers*

Les caractéristiques recherchées à terme pour les routes départementales classées « d'intérêt local » seront fixées au cas par cas selon l'importance de la route considérée, dans les limites des fourchettes ci après :

| Nature | Réseau d'intérêt local |
|---|---|
| Catégorie | 3 |
| Nombre de voies | 2 voies |
| Largeur de chaussée | 4,00 à 6,00 m selon emprise disponible |
| Largeur de la bande dérasée | 0,50 à 1,50 m selon emprise disponible |
| Stabilisation de la bande dérasée stabilisée | éventuelle |
| Revêtement sur la bande dérasée stabilisée | non |
| Largeur de la berme | facultative |
| Largeur totale de l'accotement (bande dérasée + berme) | 0,50 à 1,50 m selon emprise disponible |

Il est noté que l'application de ces valeurs concerne les cas d'amélioration ou de modernisation du réseau existant (calibrage, élargissement) ainsi que l'aménagement de voies nouvelles.

Dans des cas particuliers (aménagements ponctuels, hameaux, lieux-dits, etc.), des largeurs plus réduites que celles mentionnées ci-dessus peuvent être adoptées.

## 3. Tracé en plan

Les prescriptions de l'ARP s'appliquent à la conception des sections neuves de routes, notamment :

| Nature | Réseau d'intérêt local |
|---|---|
| Rayon minimal | 120 m |
| Rayon non déversé | 600 m |

Pour l'aménagement des routes existantes, des rayons inférieurs au minimum peuvent être retenus à condition de faire l'objet d'une analyse spécifique au regard de la sécurité.

## 4. Profil en long

Les prescriptions de l'ARP s'appliquent à la conception des sections neuves de routes, notamment :

| Paramètre | Réseau d'intérêt local |
|---|---|
| Déclivité maximale | 7 % (6 % préférables) |
| Rayon minimal en angle saillant | 1500 m |
| Rayon minimal en angle rentrant | 1500 m |

À l'approche de points singuliers (virages, intersections, etc.), il sera possible d'adopter des rayons supérieurs aux valeurs minimales préconisées ci-dessus pour assurer une visibilité conforme.

Pour les aménagements sur routes existantes, le profil en long sera en général conservé. Le cas échéant, les modifications de profil en long pourront être envisagées lorsque la sécurité le justifie, sans rechercher pour autant le respect des prescriptions ci-dessus.

## *5. Hauteur sous ouvrage*

Les caractéristiques recherchées en termes de hauteur libre sous ouvrage par rapport à la route départementale, pour les ouvrages nouveaux à construire sur le réseau des routes départementales classées « d'intérêt local » sont fixées à 4 m 30 avec prise en compte, à la réalisation, d'une revanche de construction pour entretien ultérieur de 0 m 10.

## 6. Visibilité

Les prescriptions de l'ARP s'appliquent à la conception des sections neuves de routes.

Pour la réhabilitation de routes existantes, la conception des aménagements relatifs à la visibilité s'appuiera dans toute la mesure du possible sur les mêmes prescriptions et fera l'objet d'un diagnostic sécurité si des prescriptions moindres devaient être adoptées.

## 7. Intersections (carrefours plans : giratoire, té, croix)

Le choix sur le type d'aménagement de carrefour sur les routes départementales repose sur les principaux critères suivants :

- la sécurité (critère prioritaire) ;
- les trafics en traversée et d'échange ;
- les avantages pour les usagers ;
- le bilan financier pour le maître d'ouvrage ;
- le bilan coût / avantages ;
- l'environnement et la situation de l'intersection.

Sur ce type d'itinéraire, les aménagements des intersections seront, sauf cas particuliers, de type carrefour en « té » ou en « croix » avec éventuellement des aménagements de type tourne-à- gauche.

Lorsque les conditions de sécurité et de visibilité le permettent, les accès riverains sont admis. Il est toutefois préférable, dans la mesure du possible d'en limiter le nombre et de les regrouper en un minimum de points.

Dans le cadre d'un aménagement de carrefour entre une route départementale et une voie communale (ou une voie privée) nécessité par un projet d'urbanisme, commercial ou privé, la maîtrise d'ouvrage des travaux est obligatoirement assurée par le Département ou par une collectivité.

Dans ce cas, le Département participe financièrement aux travaux pour un montant forfaitaire maximal de 50 000 € correspondant à la réfection de la couche de roulement de la voie départementale, au droit de l'ouvrage. Par ailleurs, le Département prend en charge les travaux de signalisation horizontale et de signalisation verticale relevant de sa compétence.

## 8. Structure de chaussée

Le dimensionnement de la chaussée pour les travaux de création, de modernisation du réseau routier départemental classé « d'intérêt local » sera établi conformément aux principes suivants :

| Nature | Règles de dimensionnement |
|---|---|
| Structure de la chaussée | Guide technique « Catalogue des structures types de chaussées neuves » de 1998 du SETRA ou guide de conception des chaussées neuves à faible trafic |
| Remblais et couches de forme de la chaussée | Guide technique « Réalisation des remblais et des couches de forme (GTR 92) » de septembre 1992 du SETRA |
| Protection vis-à-vis du gel | - |

## Références

- Budget et stratégie financière des infrastructures routières définis lors de l'élaboration du budget primitif par l'Assemblée départementale du Conseil départemental du Cher
- Guide technique de recommandations « Aménagement des Routes Principales (sauf les autoroutes et routes express à deux chaussées) » (ARP) d'août 1998 du Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA)
- Tous les autres guides techniques du SETRA, mais aussi du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) concernant les infrastructures routières et leurs équipements
- Toutes les normes, prescriptions et recommandations concernant les infrastructures routières
- (conception, matériaux, fabrication, mise en œuvre, contrôles, etc.)

N.B. : le SETRA et le CERTU ont été regroupés dans un nouvel organisme : le CEREMA.

# TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION

## Définition

L'agglomération est prise ici au sens du Code de la route. Elle est délimitée par des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération.

Le programme « traversées d'agglomération » consiste en la réfection des chaussées situées à l'intérieur des panneaux d'agglomération et comprend les travaux de renforcement, de réhabilitation de chaussée et de renouvellement des couches de roulement.

Ces opérations intègrent :

- les travaux exclusifs de chaussée réalisés dans le cadre de la réhabilitation des chaussées ;
- les travaux de chaussée réalisés en accompagnement de travaux communaux.

## Exposé

### *1. Objectifs*

La réalisation de travaux de chaussée à l'intérieur des agglomérations a pour objectifs :

- de renforcer ou de réhabiliter les chaussées,
- d'assurer la pérennité du patrimoine routier départemental par la réalisation de l'étanchéité de la structure de la chaussée,
- d'améliorer la sécurité et le confort des usagers et des riverains :
  - en améliorant l'ensemble des dénivellations d'une surface de chaussée susceptibles de perturber le mouvement des véhicules ;
  - en restituant un bon niveau d'adhérence des couches de roulement ;
  - en réduisant l'émission des bruits de roulement.

Les objectifs et les techniques d'entretien des couches de roulement des chaussées sont définis dans le tableau ci-dessous en fonction :

- des quatre catégories de réseaux définies dans la classification du réseau routier départemental ;
- de l'environnement urbain ;
- et du trafic poids lourds.

| | | Thème | Catégorie 1 | | Catégories 2 et 3 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Hiérarchisation | | Définition et fonction | d'intérêt interdépartemental | | d'intérêt départemental | d'intérêt local |
| | | Catégorie | 1 A | 1 B | 2 | 3 |
| | | Longueur | 32,9 km | 78,8 km | 220,8 km | 357,7 km |
| | | Surfaces | 277000 m² | 598000 m² | 1402000 m² | 1841000 m² |
| | Type de revêtement en agglomération (1) | Travaux exclusifs de chaussée | Béton bitumineux | Béton bitumineux | Béton bitumineux ou enrobés coulés à froid ou enduits | Enduit superficiel d'usure (de granulométrie adaptée) ou enrobés coulés à froid (sauf catégorie 3 B) |
| Niveau de service | | En accompagnement de travaux communaux | Béton bitumineux | | Béton bitumineux | Béton bitumineux à l'émulsion (1) ou reprofilage localisé + enduits |
| | Uni | | | | | |
| | Macrotexture | | 1 - Circulaire n° 2002-39 du 16 mai 2002 relative à l'adhérence des couches de roulement neuves et au contrôle de la macrotexture 2 - Norme NFP 98-150 – 1 | | 1 - Norme NFP 98 -150 - 1 | 1 - Norme NFP 98 -150 - 1 |

(1) Une attention particulière sera portée sur le choix du revêtement sur les routes de catégories 2 et 3, de façon à ne pas exposer à terme les riverains à des nuisances phoniques engendrées par la circulation, supérieures à celles subies avant travaux

**Construction de chaussée neuve et réhabilitation de chaussée existante**

La construction de chaussée neuve sera menée en application du guide suivant le catalogue des structures types de chaussées neuves (réseau routier national édité par le SETRA en 1998).

Les études de réhabilitation des chaussées seront menées en application du processus décliné dans le guide technique « Dimensionnement des structures des chaussées urbaines » édité par le Certu le 1er avril 2000.

**Dans le cadre de travaux en agglomération accompagnant des travaux communaux d'aménagements urbains, les principes généraux de financement sont les suivants :**

- Les travaux de construction de chaussée neuve dictés par les choix d'aménagement d'une commune seront à sa charge.

  Notamment, si pour des raisons de bordurage, la commune qui entreprend des travaux d'aménagement doit abaisser localement le profil de la route, la reconstitution de la structure de chaussée sera à sa charge.

- Si des investigations apportent la démonstration de désordres structurels de la chaussée, les travaux de réhabilitation de chaussée seront à la charge du Conseil départemental, ainsi que la réfection de la couche de roulement dès lors qu'elle présente une usure ou des dégradations importantes.

  La répartition de la maîtrise d'ouvrage et le détail de la prise en charge des aménagements linéaires, des carrefours et chicanes situés en entrée d'agglomération et des autres carrefours à l'intérieur des agglomérations sont fixés dans le tableau joint en annexe I.

## 2. Modalités techniques

### *a. Couche de roulement*

Les matériaux généralement utilisés en couches de roulement sont les suivants :

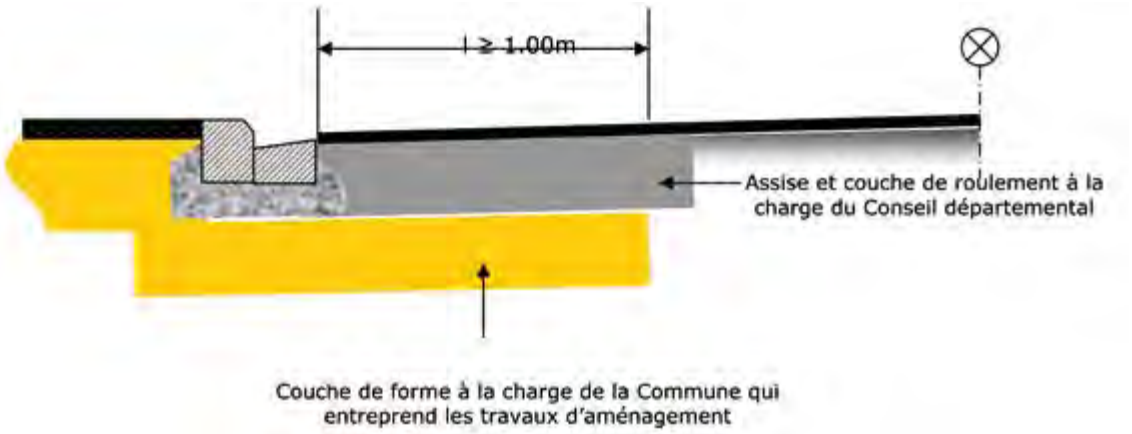
Quelle que soit la catégorie de route, en cas de travaux de chaussée en accompagnement de travaux réalisés à l'initiative d'une commune, cette dernière aura la charge des travaux de reprofilage induits par ses travaux d'aménagements. Les travaux de reprofilage seront réalisés par apport de matériaux ou par fraisage des matériaux existants, préalablement à la mise en œuvre du béton bitumineux réalisé par le Conseil départemental.

Les couches de roulement de chaussées sur carrefours à feux et carrefours giratoires seront réalisées en béton bitumineux semi-grenu 0/10 ou en béton bitumineux à module élevé (trafic élevé) sur une épaisseur comprise entre 5 et 7 cm.
L'utilisation de produits à l'émulsion sera privilégiée dès que les conditions d'utilisation de ces produits le permettront.

### *b. Pose de bordures et caniveaux*

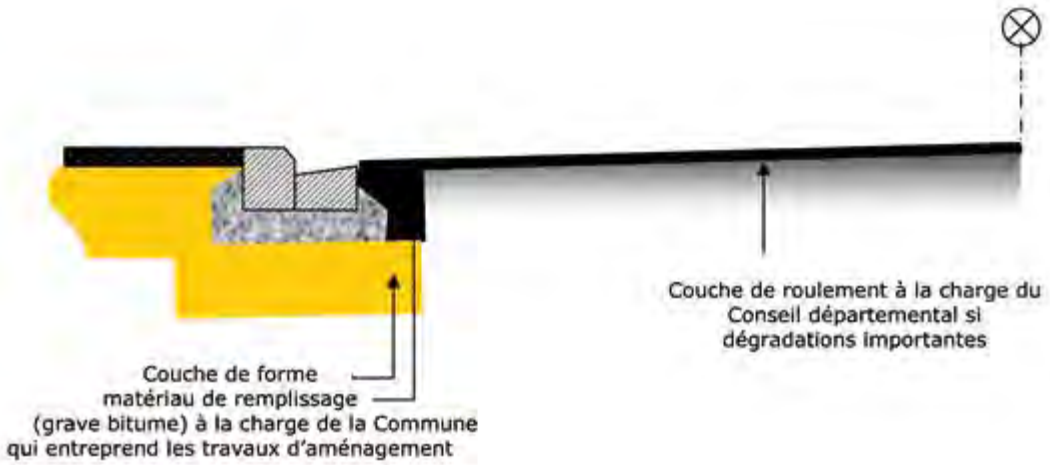
**1er cas**

La chaussée, sur laquelle la commune envisage la pose ou le remplacement de bordures et/ou caniveaux, présente des désordres structurels en rives de chaussée, alors le Conseil départemental prendra à sa charge en supplément de la couche de roulement les travaux décrits dans le schéma ci après :




**2e cas**

La chaussée, sur laquelle la commune envisage la pose ou le remplacement de bordures et/ou caniveaux, ne présente pas de désordres structurels en rives de chaussée, alors le Conseil départemental ne prendra à sa charge au maximum que la couche de roulement :



***c. Types et dimensions des chicanes***

Les chicanes seront de type :

- sans îlot central, simple ou double ;
- à îlot ou terre-plein central symétrique ou asymétrique.

La construction des chicanes sur les routes de catégorie 3 ne sera pas prise en charge par le Conseil départemental. La réalisation de projets de chicanes situées sur les routes de cette catégorie à l'initiative des communes est soumise préalablement à l'autorisation du Conseil départemental.

***d. Amélioration des conditions de sécurité***

Sur les routes départementales de 1re et 2e catégories, lors de travaux exclusifs de chaussée et lorsque les conditions de sécurité l'imposent, le Conseil départemental proposera à la Commune concernée d'aménager succinctement la lisibilité de la route par l'application de résine ou de peinture de couleur :

- en distinguant les sur-largeurs de chaussées et les îlots peints des carrefours ;
- en réduisant les bandes de roulement ;
- en proposant la réalisation de bandes cyclables.

Ces aménagements auront pour objectifs d'améliorer les conditions de sécurité. Leur prise en charge est décrite à l'annexe I.

***e. Collecte des eaux pluviales***

Dans le cadre de la validation technique du projet, la commune pourra être amenée à produire l'étude hydraulique justifiant des solutions de collecte des eaux pluviales retenues.

Sur les routes de première catégorie (1A et 1B) et sur les autres catégories lorsque la pente longitudinale de la chaussée est inférieure à 5 %, le Conseil départemental exigera la pose de caniveaux en complément des bordures des trottoirs pour faciliter la collecte des eaux pluviales.

Le diamètre minimal des canalisations principales de collecte des eaux pluviales sera de 400 mm, sauf justifications particulières.

## 3. Maîtrise d'ouvrage et financement

La répartition de la maîtrise d'ouvrage et le financement des aménagements linéaires, des carrefours et chicanes situés en entrée d'agglomération, et des autres carrefours à l'intérieur des agglomérations, sont fixés au tableau joint en annexe I.

Dans le cadre de travaux d'aménagements urbains à l'initiative de la commune pouvant impliquer la participation financière du Conseil départemental, l'information et les procédures d'approbation du projet devront être réalisées dans des délais suffisants pour permettre d'en proposer l'inscription budgétaire.

Une convention fera apparaître la répartition des maîtrises d'ouvrage respectives pour les différents aménagements ou s'il y a transfert de maîtrise d'ouvrage d'une collectivité vers l'autre avec désignation d'un maître d'ouvrage unique.

En référence à l'article 23 de la loi du 13 août 2004, la convention passée entre les deux co-maîtres d'ouvrage permettra le remboursement du FCTVA pour les travaux exécutés sur la propriété domaniale du Conseil départemental par les communes, communautés de communes ou d'agglomérations.

Dans le cadre d'un aménagement de carrefour entre une route départementale et une voie communale (ou une voie privée), nécessité par un projet d'urbanisme, commercial ou privé, la maîtrise d'ouvrage des travaux est obligatoirement assurée par le Département ou la commune.

Dans ce cas, le Département participe financièrement aux travaux pour un montant forfaitaire maximum de 50 000 € correspondant à la réfection de la couche de roulement de la voie départementale, au droit de l'ouvrage. Par ailleurs, le Département prend en charge directement les travaux de signalisation horizontale et de signalisation verticale relevant de sa compétence.

***a. Approbation des projets***

Avant la signature d'une convention et avant tout début d'exécution, le Conseil départemental devra avoir préalablement approuvé techniquement les travaux proposés par les communes.

Dans le cas d'une opération complexe, les différentes phases du projet seront successivement validées par la Direction des routes pour ce qui concerne les caractéristiques géométriques et structurelles des chaussées.

***b. Autorisation des travaux***

Les travaux d'aménagement de sécurité, de trottoirs, d'embellissement doivent faire l'objet d'une autorisation préalable du Conseil départemental soit par une permission de voirie, soit par une convention.

La convention évoquée précédemment et utilisée dans le cas des co-maîtrises d'ouvrage avec les communes ou Communauté de communes ou d'agglomération doit permettre de clarifier les points suivants :

- les modalités détaillées de répartition et d'exercice de la maîtrise d'ouvrage de chacune des collectivités ;
- l'aspect technique : description des ouvrages, des aménagements, de leur mode d'exécution, etc. ;
- l'aspect financier avec la répartition des différentes charges d'investissement et les modalités d'entretien ultérieur des ouvrages ;
- l'aspect juridique.

## Pièces jointes

- Annexe I - Tableaux de prise en charge du financement

**Annexe I**

## I - AMÉNAGEMENT LINÉAIRE

Les aménagements linéaires susceptibles d'être réalisés en traversées d'agglomération peuvent être différenciés selon 3 types de chantiers :

- les travaux de chaussées exclusifs réalisés par le Conseil départemental auxquels sont liées des prestations annexes réalisées par les communes ou les occupants du domaine public.
- les travaux d'aménagement urbain réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la commune sauf exception. Dans ce cas, le Conseil départemental, la commune et les occupants du domaine public sont amenés à intervenir et financer les travaux concomitants.
- les travaux de réseaux exclusifs : les divers occupants du domaine public réalisent leurs propres travaux dans le cadre de permissions de voirie délivrées par le Conseil départemental.

| | | | Travaux de chaussées exclusifs | Travaux d'aménagement urbain | Travaux de réseaux exclusifs |
|---|---|---|---|---|---|
| **1 / Maîtrise d'ouvrage de l'opération** | | | | | |
| | | | Conseil départemental | Commune (8) | Propriétaires (1) |
| **2 / Maîtrise d'ouvrage** | | | | | |
| Études | | | Conseil départemental | Cd / com / prop (2) (4). | Propriétaires |
| Acquisitions foncières | | - | | Commune (2) | - |
| travaux | | | Conseil départemental | Cd / com / prop (2) (4). | Propriétaires (1) |
| **3 / Financement** | | | | | |
| Études | | Maîtrise d'œuvre | Conseil départemental (4) | Commune (4) | Propriétaires |
| | | Lever de plan | Conseil départemental | Commune | Propriétaires |
| | | Autres études (géotechniques, etc.) | Conseil départemental (4) | Commune (4) | Propriétaires |
| | | Comptages routiers | Conseil départemental | Conseil départemental | Conseil départemental |
| Acquisitions foncières | | | - | Commune (2) | |
| Travaux | Terrassements | Délais-remblais de plate-forme | - | Commune (2) | - |
| | | Chaussée | Conseil départemental | Commune (2) | - |
| | | Trottoirs | - | Commune (2) | - |
| | | Îlots centraux | Conseil départemental | Commune (2) | - |
| | | Terre végétale | - | Commune (2) | - |
| | | Assainissement | - | Commune (2) | - |
| | Ouvrages d'art | Création d'ouvrage de franchissement | Conseil départemental | Commune (2) | - |
| | | Modification d'ouvrage de franchissement | Conseil départemental | Conseil départemental | - |
| | | Création d'ouvrage de soutènement | Conseil départemental | Commune (2) | - |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Travaux | Ouvrages d'art | Modification d'ouvrage de soutenement | Conseil départemental | Conseil départemental | - |
| | Réfection ou création de chaussée | Structure complète | Conseil départemental | Cd (5) / commune (2) | - |
| | | Couche de base ou reprofilage | Conseil départemental | Cd (5) / commune (2) | |
| | | Couche de roulement | Conseil départemental | Cd (5) / commune (2) | - |
| | | Couche de roulement spéciale | - | Commune (2) | - |
| | | Poutre de rive pour pose de bordures : - fondation - base | - | Commune (2) Cd (5) / commune (2) | - |
| | Trottoirs | Structure du trottoir | - | Commune (2) | - |
| | | Couche de surface du trottoir | - | Commune (2) | - |
| | | Bordures de trottoirs ou d'espaces verts | - | Commune (2) | - |
| | Aménagements de sécurité | Plateau surélevé | - | Commune (2) | - |
| | | Rétrécissements | - | Commune (2) | - |
| | | Ralentisseurs | - | Commune (2) | - |
| | | Îlots séparateurs | Conseil départemental | Commune (2) | - |
| | Espaces verts | Sur trottoirs | - | Commune (2) | - |
| | | Sur îlots | - | Commune (2) | - |
| | Signalisation | Signalisation horizontale | (6) | (6) | - |
| | | Signalisation verticale | (7) | (7) | - |
| | Création ou déplacement de réseaux sur domaine public | Eaux pluviales, usées | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | | Eau potable | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | | Gaz-électricité | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | | Télécommunications | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | Déplacement de réseaux sur domaine privé | | - | Commune | Propriétaires |
| | Autres travaux | Éclairage public | - | Commune (2) | - |
| | | Mobilier urbain | - | Commune (2) | - |
| | | Mise à niveau de bouches à clé et de regards divers, eu, ep, gaz électricité, télécom boucles de feux ou de radar | Propriétaires | Propriétaires | Propriétaires |

## *Fiche 6-3*

*(1) Nécessité d'une permission de voirie préalable*

*(2) Nécessité d'une convention traitant de la maîtrise d'ouvrage, du financement, de la rétrocession et de l'entretien des aménagements*

*(4) Chacun pour ce qui le concerne selon les financements prévus*

*(5) Le Conseil départemental assure le financement et la maîtrise d'ouvrage si la structure de chaussée ou la couche de roulement présente des désordres (cf fiche 5-1, § 1 et 2)*

*(6) Voir la fiche et le tableau concernant la signalisation horizontale (fiche 6-7)*

*(7) Voir la fiche et le tableau concernant la signalisation verticale (fiche 6-6)*

*(8) Validation préalable du programme et du projet par le Conseil départemental*

## II - CARREFOUR ET CHICANE SITUÉS EN ENTRÉE D'AGGLOMÉRATION

pour les routes de catégories 1 et 2

(ces aménagements sur les routes de catégorie 3
ne sont pas financés par le Conseil départemental)

Deux types d'aménagements sont proposés :
- les carrefours d'entrée, y compris giratoires ;
- les chicanes d'entrée.

| | | | Carrefour d'entrée | Chicane d'entrée |
|---|---|---|---|---|
| **1 / Maitrise d'ouvrage de l'opération** | | | | |
| | | | Conseil départemental | Conseil départemental |
| **2 / Maitrise d'ouvrage** | | | | |
| Études | | | Conseil départemental (10)(2) | Conseil départemental |
| Acquisitions foncières | | | Conseil départemental (10)(2) | Conseil départemental |
| Travaux | | | Conseil départemental (10)(2) | Conseil départemental |
| **3 / Financement** | | | | |
| Études | | Maîtrise d'œuvre | Conseil départemental (2)(4) | Conseil départemental (4) |
| | | Lever de plan | Conseil départemental (2) | Conseil départemental |
| | | Autres études (géotechniques, etc.) | Conseil départemental (2)(4) | Conseil départemental(4) |
| | | Comptages routiers | Conseil départemental | Conseil départemental |
| Acquisitions foncières | | | Conseil départemental (10)(2) | Conseil départemental |
| Travaux | Terrassements | Déblais-remblais de plateforme | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Chaussée | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Trottoirs | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Îlots centraux | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Terre végétale | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Assainissement | Commune (2) | Conseil départemental |
| | Ouvrages d'art | Création d'ouvrage de franchissement | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Modification d'ouvrage de franchissement | Conseil départemental | Conseil départemental |
| | | Création d'ouvrage de soutènement | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Modification d'ouvrage de soutènement | Conseil départemental | Conseil départemental |
| | Réfection ou création de chaussée | Structure complète | Conseil départemental | Conseil départemental |
| | | Couche de base ou reprofilage | Conseil départemental | Conseil départemental |
| | | Couche de roulement | Conseil départemental | Conseil départemental |

***Fiche 6-3***

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Travaux | Réfection ou création de chaussée | Couche de roulement spéciale | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Couche de roulement spéciale | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Poutre de rive pour pose de bordures : - fondation - base | Commune (2) Cd (5) / commune (2) | Conseil départemental |
| | Trottoirs | Structure | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Couche de surface | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Bordures de trottoir ou d'espaces verts | Commune (2) | Conseil départemental |
| | Aménagements de sécurité | Plateau surélevé | Sans objet | Sans objet |
| | | Rétrécissements | Sans objet | Sans objet |
| | | Ralentisseurs | Sans objet | Sans objet |
| | | Îlots séparateurs | Conseil départemental | Conseil départemental |
| | Espaces verts | Sur trottoirs | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Sur îlots | Commune (2) | Commune (2) |
| | Signalisation | Signalisation horizontale | (6) | (6) |
| | | Signalisation verticale | (7) | (7) |
| | Création ou déplacement de réseaux sur domaine public | Eaux pluviales, usées | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | | Eau potable | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | | Gaz-électricité | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | | Télécommunications | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | Déplacement de réseaux sur domaine privé | | Conseil départemental (10) | Conseil départemental |
| | Autres travaux | Éclairage public | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Mobilier urbain | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Mise à niveau de bouches à clé, tampons, eu, ep, gaz électricité, télécom boucles de feux ou de radar | Propriétaires | Propriétaires |

*(1) Nécessité d'une permission de voirie préalable*

*(2) Nécessité d'une convention traitant de la maîtrise d'ouvrage, du financement, de la rétrocession et de l'entretien des aménagements*

*(4) Chacun pour ce qui le concerne selon les financements prévus*

*(6) Voir la fiche et le tableau concernant la signalisation horizontale (fiche 6-7)*

*(7) Voir la fiche et le tableau concernant la signalisation verticale (fiche 6-6)*

*(10) Ou commune, dans cette hypothèse validation préalable du programme et du projet par le Conseil départemental*

## III - CARREFOUR

**Deux types de carrefours existent actuellement :**

- **les carrefours entre une route départementale et une voie communale** ;
- **les carrefours entre deux routes départementales.**

Dans l'hypothèse d'un carrefour avec une route nationale ou un établissement privé existant ou nouveau, la maîtrise d'ouvrage et le financement de l'opération feront l'objet d'une convention au vu :

- du code de la voirie routière ;
- du code de l'environnement ;
- et du code de l'urbanisme.

| | | | Carrefour RD-VC | Carrefour RD-RD |
|---|---|---|---|---|
| **1 / Maitrise d'ouvrage de l'opération** | | | | |
| | | | Conseil départemental (10) | Conseil départemental |
| **2 / Maitrise d'ouvrage** | | | | |
| Études | | | Commune (2) | Conseil départemental |
| Acquisitions foncières | | | Commune (2) | Conseil départemental |
| Travaux | | | Commune (2)(4) | Conseil départemental |
| **3 / Financement** | | | | |
| Études | | Maîtrise d'œuvre | Commune | Conseil départemental |
| | | Maîtrise d'œuvre travaux | Commune | Conseil départemental |
| | | Lever de plan | Commune | Conseil départemental |
| | | Autres études (géo-techniques, etc.) | Commune | Conseil départemental |
| | | Comptages routiers | Conseil départemental (7) | Conseil départemental |
| Acquisitions foncières | | | Commune | Conseil départemental |
| Travaux | Terrassements | Déblais-remblais de plateforme | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Chaussée | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Trottoirs | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Îlots centraux | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Terre végétale | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Assainissement | Commune (2) | Conseil départemental |
| | Ouvrages d'art | Création d'ouvrage de franchissement | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Modification d'ouvrage de franchissement | Conseil départemental | Conseil départemental |
| | | Création d'ouvrage de soutènement | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Modification d'ouvrage de soutènement | Conseil départemental | Conseil départemental |

***Fiche 6-3***

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Travaux | Réfection ou création de chaussée | Structure complète | Commune (2) (5) | Conseil départemental |
| | | Couche de base ou reprofilage | Commune (2) (5) | Conseil départemental |
| | | Couche de roulement | Conseil départemental (5) | Conseil départemental |
| | | Couche de roulement spéciale | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Poutre de rive pour pose de bordures : - fondation - base | Commune (2) Cd (5) / Commune (2) | Commune (2) Cd (5) / Commune (2) |
| | Trottoirs | Structure du trottoir | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Couche de surface du trottoir | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Bordures de trottoirs ou d'espaces verts | Commune (2) | Commune (2) |
| | Aménagements de sécurité | Plateau surélevé | Commune (2) | Conseil départemental |
| | | Rétrécissements | | - |
| | | Ralentisseurs | Commune (2) | - |
| | | Îlots séparateurs | Commune (2) | Commune (2) |
| | Espaces verts | Sur trottoirs | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Sur îlots | Commune (2) | Commune (2) |
| | Signalisation | Signalisation horizontale | (6) | (6) |
| | | Signalisation verticale | (7) | (7) |
| | Création ou déplacement de réseaux sur domaine public | Eaux pluviales, usées | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | | Eau potable | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | | Gaz-électricité | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | | Télécommunications | Propriétaires (1) | Propriétaires (1) |
| | Déplacement de réseaux sur domaine privé | | Commune (2) | Conseil départemental |
| | Autres travaux | Éclairage public | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Mobilier urbain | Commune (2) | Commune (2) |
| | | Mise à niveau de couches à clé, tampons, eu ep, gaz, électricité, télécom, boucles de feux ou de radar | Propriétaires | Propriétaires |

*(1) Nécessité d'une permission de voirie préalable*

*(2) Nécessité d'une convention traitant de la maîtrise d'ouvrage, du financement, de la rétrocession et de l'entretien des aménagements*

*(4) Chacun pour ce qui le concerne selon les financements prévus*

*(5) Le Conseil départemental assure le financement et la maîtrise d'ouvrage si la structure de chaussée ou la couche de roulement présente des désordres*

*(6) Voir la fiche et le tableau concernant la signalisation horizontale (fiche 6-7)*

*(7) Voir la fiche et le tableau concernant la signalisation verticale (fiche 6-6)*

*(10) Ou commune selon l'importance : dans cette hypothèse, validation préalable du programme et du projet par le Conseil départemental*

# TRAVAUX D'INVESTISSEMENT CHAUSSÉES

Les fiches suivantes portent sur :

- l'amélioration de la résistance mécanique des couches de chaussées ;
- les purges et les reprofilages sur le réseau secondaire ;
- le renforcement de chaussées.

# AMÉLIORATION DE LA RÉSISTANCE MÉCANIQUE DES COUCHES DE CHAUSSÉES – (ARMCC)

## Définition

Dans le cadre de l'entretien programmé des chaussées, le programme amélioration de la résistance mécanique des couches de chaussées (ARMCC) recouvre les techniques de renouvellement des couches de roulement. Il se caractérise par deux sous-programmes :

- le premier - ARMCC : ESU - consiste en la réalisation des enduits superficiels d'usure à l'émulsion de bitume (ESU) ;
- le second - ARMCC : ECF – BBUM – BBTM – BBM –BBE (à l'émulsion) consiste en la mise en œuvre de bétons bitumineux sur une épaisseur inférieure ou égale à 4 cm.

## Objectifs

À moyen terme, les opérations du programme amélioration de la résistance mécanique des couches de chaussées pourront faire l'objet d'un regroupement des prestations réalisées sur un même itinéraire.

Ainsi, l'ensemble des travaux nécessaires à une section de route seraient intégrés pour constituer une seule opération d'investissement intitulée requalification d'itinéraire, comprenant les travaux suivants :

- le curage des fossés ;
- le dérasement des accotements ;
- les travaux d'élagage ;
- la reconstruction de passages transversaux ;
- le traitement de l'intérieur des petits rayons ;
- les travaux de reprofilage des chaussées (programme réseau secondaire) ;
- les travaux de renouvellement des couches de roulement (programme amélioration de la résistance mécanique des couches de chaussées) ;
- la fourniture et le changement de la signalisation verticale (programme signalisation verticale) ;
- la signalisation horizontale.

Les travaux du programme actuel « amélioration de la résistance mécanique des couches de chaussées » ont pour objectifs :

- d'assurer la pérennité du patrimoine routier départemental par la réalisation de l'étanchéité de la structure de la chaussée ;
- d'améliorer la sécurité et le confort des usagers :
  - en résorbant l'ensemble des dénivellations d'une surface de chaussée susceptibles de perturber le mouvement des véhicules,
  - en restituant un bon niveau d'adhérence des couches de roulement ;
- d'intégrer les critères de développement durable.

## Exposé

Enduits superficiels d'usure

Depuis 2008, les couches de roulement en enduit superficiel d'usure sont entièrement réalisées à l'émulsion de bitume chauffée et maintenue à la température de 80°. Par comparaison, le bitume fluxé utilisé auparavant pour la réalisation des enduits superficiels d'usure était chauffé entre 150° à 160°.

Ce choix permet d'ores et déjà d'économiser de l'énergie et d'améliorer considérablement les conditions de travail des personnels chargés de cette activité.

À ce jour, le suivi de la réalisation des ESU, mis en place depuis plusieurs années dans le cadre du contrat relatif à la réalisation des enduits superficiels d'usure, n'a pas mis en évidence d'échecs consécutifs à l'utilisation d'émulsion de bitume.
Par conséquent, l'expérience d'enduits superficiels d'usure réalisés en totalité à l'émulsion de bitume sera poursuivie.

Les techniques d'enduits superficiels d'usure se répartissent en 2 grandes familles : les enduits mono couches et les enduits bi couches.
Pour chaque famille, 3 classes de granulométrie sont habituellement utilisées : 4-6 mm, 6-10 mm et 10-14 mm.
La granulométrie des enduits superficiels d'usure en agglomération ou en lieu-dit est à étudier soigneusement par rapport aux contraintes de nuisances sonores, la granulométrie 10-14 mm étant à proscrire.
Lorsqu'une route montre un ressuage important, la couche de roulement sera réalisée soit en enduit superficiel de granulométrie 10/14, soit en béton bitumineux.

Bétons bitumineux d'épaisseur inférieure ou égale à 4 cm.

Les techniques d'entretien des couches de roulement des chaussées et les objectifs en matière d'uni et de macrotexture sont définis dans le tableau ci-dessous en fonction :

- des quatre catégories de réseaux définies dans la classification du réseau routier départemental ;
- de l'environnement (interurbain ou zones agglomérées) ;
- et du trafic poids lourds.

Chaque fois que le trafic et le type de chantier le permettront, l'utilisation des produits à l'émulsion de bitume sera recherchée. L'emploi de ces matériaux est sans contrainte particulière jusqu'au trafic T3 +, soit maximum 150 PL/J/S. Il reste possible d'étudier leur utilisation jusqu'au trafic T2 (maximum 300PL/J/S).

Par ailleurs, lorsque les techniques à l'émulsion ne conviennent pas, seuls les matériaux tièdes ou semi-tièdes seront utilisés, sauf contraintes particulières.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Classification** | Thème | Réseau principal | | | | Réseau secondaire | | | | |
| | Définition et fonction | d'intérêt interdépartemental | | | | d'intérêt départemental | | d'intérêt local | | |
| | Catégorie | 1A | | 1B | | 2 | | 3 A et B | | |
| | Longueur et surface hors agglomération | 142795 m | 1038400 m² | 306508 m | 2172005 m² | 821876 | 4961878 m² | 2676733 m | 13435545 m² | |
| | Longueur et surface en agglomération | 32905 m | 277698 m² | 78761 m | 598089 m² | 220805 m | 1401764 m² | 357692 m | 1840663 m² | |
| | Longueur et surface totales | 175700 m | 1316098 m² | 385269 m | 2770094 m² | 1042681 m | 6363642 m² | 3034425 m | 15276208 m² | |
| **Niveau de service** | **Entretien des chaussées** | Type de revêtement hors agglomération | Béton bitumineux dans le cas d'une classe de trafic > T1 ou alternance de béton bitumineux et d'enrobés coulés à froid dans le cas d'une classe de trafic ≤ T ou ESU exceptionnellement (ESU = enduit superficiel d'usure) | | Béton bitumineux dans le cas d'une classe de trafic >T1 ou Alternance de béton bitumineux et d'enrobés coulés à froid dans le cas d'un trafic tous véhicules supérieur à 5000 véh. /jour et d'une classe de trafic ≤T1 (ESU exceptionnellement) ou Alternance de béton bitumineux et d'enduits superficiels d'usure dans le cas de trafic tous véhicules inférieur à 5000 véh./jour et d'une classe de trafic ≤T1 | | Enduit superficiel d'usure ou ECF ou béton bitumineux seulement si nécessaire | | Enduit superficiel d'usure | |
| | | Cas particuliers — Traversées de lieux-dits | Béton bitumineux ECF exceptionnel | | Béton bitumineux ou ECF | | Bétons bitumineux ou ECF ou enduit superficiel d'usure | | Enduit superficiel d'usure (de granularité adaptée) | |
| | | Cas particuliers — Giratoires | Béton bitumineux semi-grenu de classe 3 ou béton bitumineux à module élevé de classe 2 (trafic élevé) Commentaire : mise en œuvre systématique avec deux finisseurs | | | | Béton bitumineux semi-grenu ou BBME Commentaire : mise en œuvre systématique avec deux finisseurs | | | |
| | UNI | Guide de l'uni longitudinal des couches de roulement 2014 | | | | Application au cas par cas du guide de l'uni | | | | |
| | MACROTEXTURE | Guide de l'adhérence 2015 | | | | Guide de l'adhérence | | Guide de l'adhérence | | |

*(1) La classe de trafic T1 correspond à un nombre de poids lourds par sens et par jour compris entre 300 et 750 PL/j.*

*Fiche 6-4 a*

## Réseau d'intérêt interdépartemental - catégorie 1 A

Les couches de roulement des chaussées du réseau d'intérêt interdépartemental (catégorie 1A) seront réalisées :

- hors agglomération :
  - systématiquement en béton bitumineux dans le cas d'une classe de trafic supérieure à T1 soit plus de 750 poids lourds par sens par jour,
  - ou en béton bitumineux en alternance d'enrobés coulés à froid ou exceptionnellement d'ESU, dans le cas d'une classe de trafic inférieure ou égale à T1.
- en traversée de lieux-dits :
  - systématiquement en béton bitumineux ou exceptionnellement d'ECF.

## Réseau d'intérêt interdépartemental - catégorie 1B

Les couches de roulement des chaussées du réseau d'intérêt interdépartemental (catégorie 1B) seront réalisées :

- hors agglomération :
  - en béton bitumineux dans le cas d'une classe de trafic supérieure à T1,
  - en béton bitumineux en alternance d'enrobés coulés à froid ou exceptionnellement d'ESU, dans le cas d'un trafic tous véhicules supérieur à 5000 véh/jour et d'une classe de trafic ≤ T1,
  - en béton bitumineux en alternance d'enduits superficiels d'usure dans le cas de trafic tous véhicules inférieur à 5000 véh/jour et d'une classe de trafic ≤T1.

  Lorsque la classe de trafic de la route sera strictement inférieure à T1, soit moins de 300 poids lourds par sens et par jour, les couches de roulement en béton bitumineux, en fin de durée de service, seront dans la mesure du possible recouvertes d'enduit superficiel d'usure ou d'enrobé coulé à froid, le renouvellement par une nouvelle couche de roulement en béton bitumineux sera l'exception.
- en traversée de lieux-dits :
  - en béton bitumineux ou ECF.

## Réseau d'intérêt départemental - catégorie 2

Les couches de roulement des chaussées du réseau d'intérêt départemental (catégorie 2) seront réalisées :

- hors agglomération :
  - en enduit superficiel d'usure,
  - ou en ECF,
  - ou en béton bitumineux seulement si nécessaire.
- en traversée de lieux-dits :
  - en béton bitumineux ou en enduit superficiel d'usure.

## Réseau d'intérêt local - catégorie 3

Les couches de roulement des chaussées du réseau d'intérêt local (catégorie 3) seront réalisées :

- hors agglomération :
  - systématiquement en enduit superficiel d'usure,
- en traversée de lieux-dits :
  - en enduit superficiel d'usure de granularité réduite.

Les couches de roulement en matériaux enrobés sur ce réseau seront l'exception et seront recouvertes dès que possible après réalisation des travaux de reprofilage. En traversée de lieux-dits, on adaptera dans la mesure du possible la granulométrie des enduits superficiels par rapport aux contraintes de nuisances sonores.

**Conséquences**

Ces choix de techniques de couches de roulement nécessitent de maintenir un niveau de déformations et un état du support qui permettent de remplir les conditions de réalisation des techniques utilisées dans le cadre de ce programme.

Il s'agit notamment d'intensifier et de développer l'entretien courant (emplois partiels avec le matériel à grand rendement Répandeur Gravillonneur Synchrone et aux ECF, reprofilage en enrobés, purges superficielles, pontage de fissures) pour maintenir les objectifs d'alternance de techniques en béton bitumineux et d'enduits superficiels ou d'enrobés coulés à froid.

# RÉSEAU SECONDAIRE – PURGES ET REPROFILAGES

## Définition

Dans le cadre de l'entretien programmé des chaussées, le programme Réseau Secondaire correspond aux travaux de grosses réparations, ainsi qu'aux travaux de reprofilage des chaussées des routes d'intérêt local (catégorie 3 ) et d'intérêt départemental (catégorie 2).
Ces travaux, qui précèdent généralement la réalisation des enduits superficiels d'usure réalisés dans le cadre du programme ARMCC – ESU, doivent être réalisés l'année précédant lesdits enduits, sauf impossibilité.
Des opérations ponctuelles de purges peuvent aussi être réalisées sur les routes de catégorie 1 à l'occasion d'opérations de réfection de couche de roulement ou de renforcement.

Les techniques concernées sont les suivantes :

- les purges superficielles ou profondes de chaussée ;
- le reprofilage aux enrobés à chaud ou à l'émulsion de bitume ;
- le reprofilage à la grave émulsion.

Les purges superficielles ou profondes de chaussée sont généralement réalisées par une entreprise privée.

Les travaux de reprofilage aux enrobés à chaud ou à l'émulsion sont réalisés :

- soit par une entreprise privée ;
- soit en régie par les personnels des centres de gestion de la route.

## Objectifs

Les travaux de reprofilage ont pour objectif de résorber au mieux les déformations d'une surface de chaussée susceptibles de perturber le mouvement des véhicules.

Les travaux de purges ont pour objectif de reconstituer ponctuellement la structure d'une chaussée qui présente des désordres structurels.

Ces deux techniques permettent d'assurer la préparation des enduits superficiels d'usure programmés l'année n+1.

Une attention toute particulière sera portée dans le choix des solutions techniques pour éviter, sur les routes de catégorie 3, une surqualité en matière d'uni et de confort, non cohérente avec les autres caractéristiques géométriques de la route considérée (tracé en plan, profil en travers et profil en long) et susceptible de générer des problèmes de sécurité routière.

Chaque fois que le trafic et le type de chantier le permettront, l'utilisation des produits à l'émulsion de bitume sera recherchée. L'emploi de ces matériaux est sans contrainte particulière jusqu'au trafic T3+ soit maximum 150 PL/J/S. Il reste possible d'étudier leur utilisation jusqu'au trafic T2 (maximum 300PL/J/S).
Par ailleurs, lorsque les techniques à l'émulsion ne conviennent pas, seuls les matériaux tièdes ou semi-tièdes seront utilisés, sauf contraintes particulières.

*Fiche 6-4 b*

## 1 - Les solutions techniques

### *1.1. Reprofilages*

Il s'agit de résorber les dénivellations d'une surface de chaussée par reprofilage ou rechargement inférieur à 4 cm d'épaisseur.
Les surfaces reprofilées seront recouvertes d'un enduit superficiel d'usure à l'émulsion de bitume. Plusieurs cas peuvent se présenter. Ces opérations peuvent être généralisées sur l'ensemble d'une section ou localisées.

1.1.1. Reprofilage des rives de chaussées déformées

Dans ce cas, la largeur totale des deux bandes de reprofilage en rives ne devra pas excéder les 2/3 de la largeur de chaussée.

En aucun cas, la largeur non reprofilée en axe de chaussée ne devra être inférieure à **1,00 m de large.**

La longueur des chantiers de reprofilage devra être limitée à quelques centaines de mètres au maximum.

Schéma 1

1.1.2. Rechargement (inférieur à 4 cm) des chaussées présentant des déformations importantes

Il s'agit de la mise en œuvre d'un matériau enrobé d'épaisseur limitée à 4 cm et destiné à préparer la réalisation d'une couche de roulement. L'épaisseur sur les points hauts doit être minimale (2,5 cm).

Schéma 2

La longueur des chantiers de rechargement devra être limitée à quelques centaines de mètres au maximum.

En section courante (en dehors des courbes), la pente des chaussées mesurée après reprofilage ou rechargement ne sera pas inférieure à 2 %.

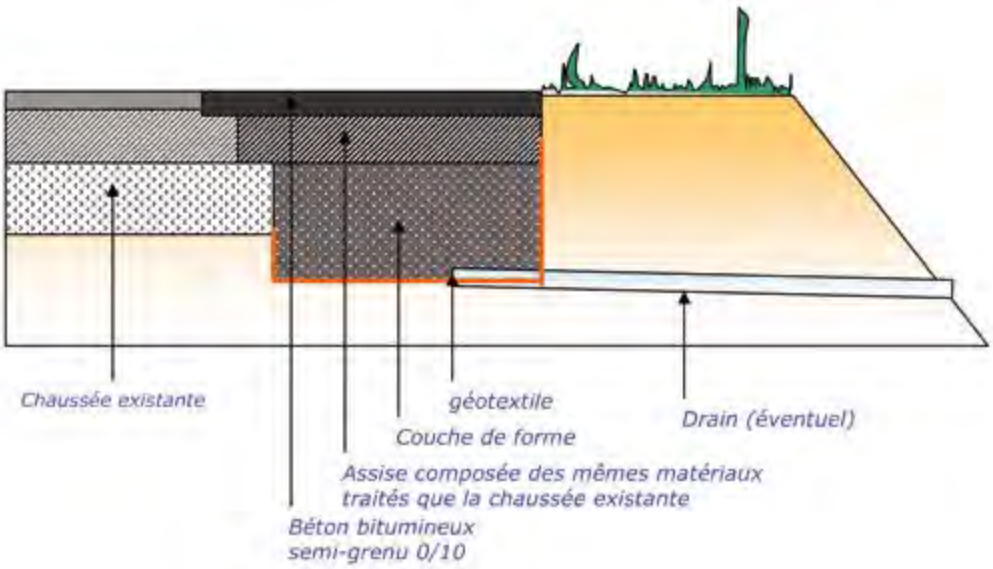
## ***1.2 Purges***

1.2.1 Reconstitution (localement) de la structure d'une chaussée par réalisation de purges superficielles ou profondes

En section courante (en dehors des courbes), le dévers de la chaussée mesuré après réalisation des purges ne sera pas inférieur à 2 %.

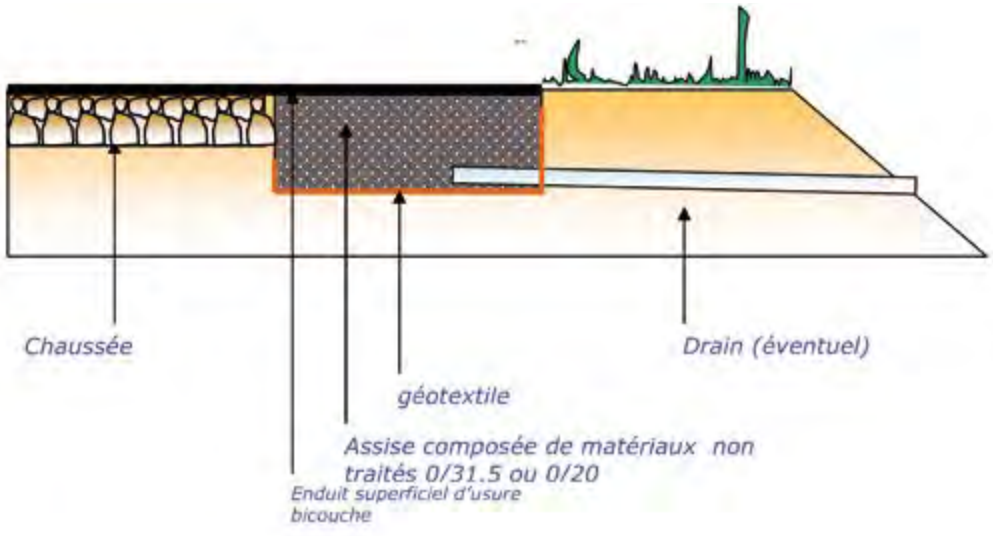
Exemple de purges aux matériaux traités sur chaussée « moderne » :

Schéma 3




Exemple de purges sur chaussée « ancienne » (souple) :

Schéma 4



## 2. Les matériaux utilisés

### *2.1. En reprofilage de chaussée :*

- le béton bitumineux semi-grenu (catégories 1 et 2) ;
- le béton bitumineux à l'émulsion pour chaussée à faible trafic (catégories 2,3 et 4) ;
- la grave émulsion.

En aucun cas on utilisera des bétons bitumineux minces ou très minces pour réaliser des travaux de reprofilage.

### *2.2. En purges de chaussée :*

- les matériaux non traités ;
- les matériaux traités au liant hydraulique : la grave ciment (uniquement dans le cas de chaussée à structure mixte ou semi-rigide) ;
- la grave émulsion ;
- la grave bitume.

## 3. Sources documentaires

- Norme NFP 98 150-1 – Exécution des assises de chaussées, couches de liaison et couches de roulement - Enrobés hydrocarbonés - partie I : enrobés hydrocarbonés à chaud - constituants, formulation, fabrication, transport, mise en œuvre et contrôle sur chantier
- Norme NFP 98-150-2 – Enrobés hydrocarbonés à l'émulsion – Exécution des assises de chaussées, couche de liaison et couches de roulement : s'applique à toutes les couches de chaussées
- PR NF EN 13108-1 - Spécifications des matériaux - Mélanges bitumineux - partie I : enrobés bitumineux
- Guide technique – « Moyens et critères de réception des matériaux mis en œuvre en chaussée » édité par le SETRA en octobre 2004
- Guide pratique « Entretien courant des chaussées » édité par le SETRA en juin 2004
- MACES matériaux autocompactants essorables de structure (recommandations CIMBETON T62)

# RENFORCEMENT DE CHAUSSÉES

## Définition

Dans le cadre de l'entretien programmé des chaussées, le renforcement correspond aux travaux de grosses réparations, de renforcement de structures de chaussées ou de requalification d'itinéraire.
Ce programme de travaux s'applique sur les routes de catégorie 1 ou de catégorie 2.
Il n'est pas prévu de renforcement de chaussées pour les réseaux de catégorie 3, sauf cas très exceptionnel.

## Objectifs

Ces travaux ont pour objectifs :

- de répondre aux évolutions du trafic poids lourds ;
- de reconstituer la structure d'une chaussée qui présente des désordres internes ;
- de résorber au mieux les déformations d'une surface de chaussées susceptibles d'affecter la sécurité des usagers ;
- de maintenir le patrimoine routier en état.

Les techniques de renforcement proprement dites sont les suivantes :

- le renforcement et le reprofilage de chaussées, ainsi que la réalisation de la couche de roulement les accompagnant ;
- la réalisation des poutres de rives ;
- la stabilisation des accotements (revêtus ou non, création de zones de récupération) ;
- les travaux préparatoires accompagnant les travaux ci-dessus (curage de fossés et réhabilitation de petits ouvrages hydrauliques) ;
- les purges superficielles ou profondes de chaussées.

La programmation de ces travaux doit être l'occasion d'une réflexion préalable sur :

- les travaux annexes nécessaires pour assurer la pérennité de l'ouvrage (curage de fossés, réhabilitation de petits ouvrages hydrauliques, purges, rectification de profils en long) ;
- la mise en sécurité de l'itinéraire ;
- la mise hors gel.

Une vigilance particulière devra notamment être portée à la cohérence d'aménagement de l'ensemble de l'itinéraire, au regard des risques d'augmentation de vitesse que peuvent entraîner ce type de travaux.

La réalisation des travaux s'étendra sur deux années :

- la première sera consacrée aux prestations relatives aux travaux annexes préparatoires cités ci-dessus ;
- la seconde année sera consacrée aux travaux de renforcement de la chaussée et de stabilisation des accotements.

## 1. Les solutions techniques

### *1.1. Reprofilage et rechargement*

Ces travaux consistent à résorber les dénivellations d'une surface de chaussées par reprofilage ou rechargement supérieur à 4 cm d'épaisseur ou 2 cm avec des produits à l'émulsion.

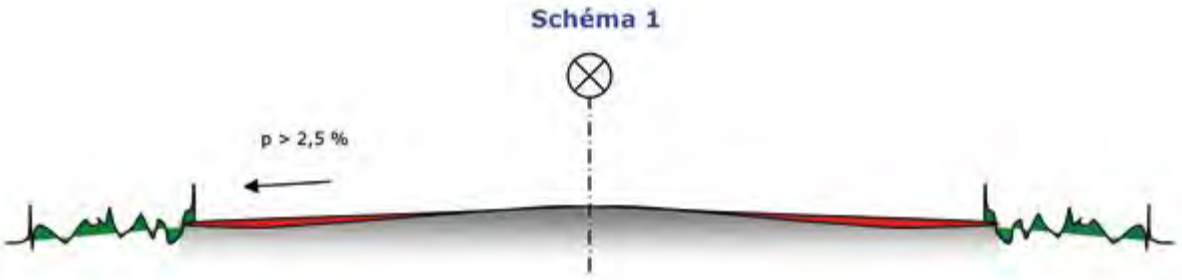
Les surfaces reprofilées seront recouvertes d'une couche de roulement.

Ces opérations sont généralisées sur l'ensemble d'une section. Plusieurs cas peuvent se présenter.

1.1.1 Reprofilage des rives de chaussées déformées

Dans les cas où la couche de roulement est mince, la largeur non reprofilée en axe de chaussée ne devra pas être inférieure à 1 mètre.

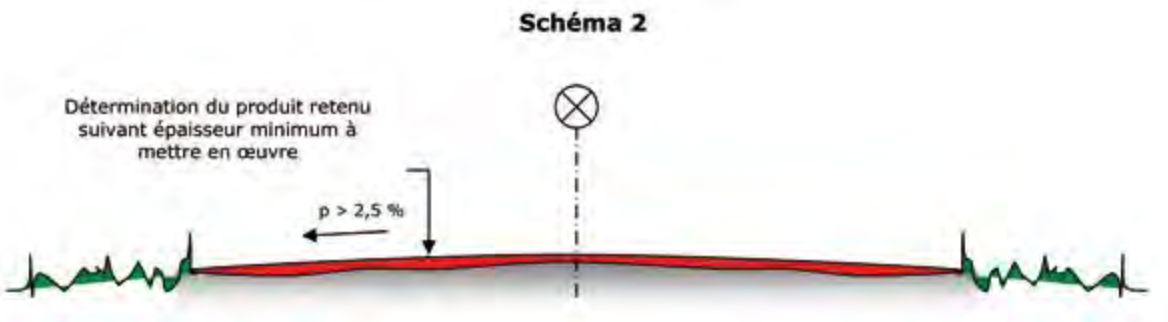
Schéma 1




1.1.2 Rechargement général (supérieur à 4 cm ou 2 cm avec des produits à l'émulsion) des chaussées présentant des déformations permanentes

Le travail exécuté est un renforcement systématique de la chaussée. La charge sur les points hauts doit être supérieure par rapport au minimum requis défini par le type et la norme du produit retenu.

Schéma 2




En section courante (en dehors des courbes), la pente transversale des chaussées mesurée après reprofilage ou rechargement ne sera jamais inférieure à 2 %.

1.1.3 Les matériaux utilisés

- le béton bitumineux à l'émulsion (routes de catégories 2 et 3) ;
- le béton bitumineux semi-grenu de granulométrie adaptée à l'épaisseur mise en œuvre avec possibilité de réutilisation de produits recyclés ;
- la grave bitume de granulométrie adaptée à l'épaisseur mise en œuvre avec possibilité de réutilisation de produits recyclés ;
- la grave émulsion de granulométrie adaptée à l'épaisseur mise en œuvre avec possibilité de réutilisation de produits recyclés ;
- les enduits superficiels d'usure (routes de catégories 1B, 2 et 3). Selon les matériaux utilisés pour le reprofilage, les enduits superficiels seront réalisés à la suite (cas notamment des enrobés à l'émulsion) ou en différé (cas de la grave émulsion).

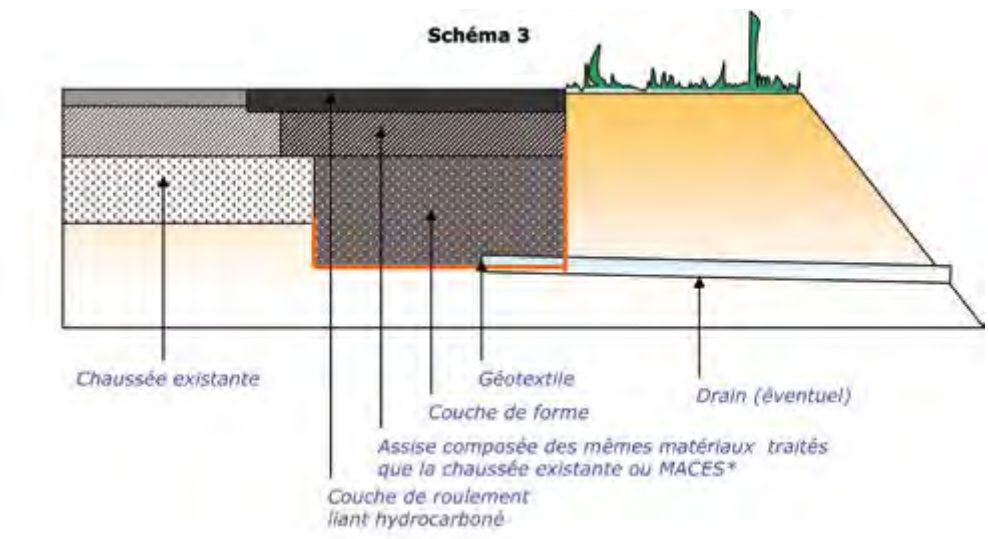
L'utilisation de bétons bitumineux minces ou très minces pour réaliser des travaux de reprofilage sera proscrite.

**Chaque fois que le trafic et le type de chantier le permettront, l'utilisation des produits à l'émulsion de bitume sera recherchée. L'emploi de ces matériaux est sans contrainte particulière jusqu'au trafic T3+, soit maximum 150 PL/J/S. Il reste possible d'étudier leur utilisation jusqu'au trafic T2 (maximum 300 PL/J/S).**

**Par ailleurs, lorsque les techniques à l'émulsion ne conviennent pas, seuls les matériaux tièdes ou semi-tièdes seront utilisés, sauf contraintes particulières.**

## *1.2 Reconstitution de la structure d'une chaussée par réalisation de purges superficielles ou profondes (locales) ou de poutres de rives*

Exemple de purges ou poutres aux matériaux traités sur chaussée :




**MACES : matériaux autocompactants essorables de structure*

**En section courante (en dehors des courbes), la pente transversale des chaussées mesurée après réalisation des purges ne sera jamais inférieure à 2 %.**

### 1.2.1 Les matériaux utilisés

- le béton bitumineux à l'émulsion (routes de catégories 2 et 3) ;
- le béton bitumineux semi-grenu de granulométrie adaptée à l'épaisseur mise en œuvre avec possibilité de réutilisation de produits recyclés ;
- la grave bitume de granulométrie adaptée à l'épaisseur mise en œuvre avec possibilité de réutilisation de produits recyclés ;
- la grave émulsion de granulométrie adaptée à l'épaisseur mise en œuvre avec possibilité de réutilisation de produits recyclés ;
- les MACES ;
- les matériaux non traités type Grave Non Traitée (GNT) ;
- les matériaux traités au liant hydraulique : la grave ciment (uniquement dans le cas de chaussées à structure mixte ou semi-rigide) ;
- les enduits superficiels d'usure (routes de catégories 1B, 2 et 3).Selon les matériaux utilisés pour le renforcement, les enduits superficiels seront réalisés à la suite (cas notamment des enrobés à l'émulsion) ou en différé (cas de la grave émulsion).

**Chaque fois que le trafic et le type de chantier le permettront, l'utilisation des produits à l'émulsion de bitume sera recherchée. L'emploi de ces matériaux est sans contrainte particulière jusqu'au trafic T3+, soit maximum 150 PL/J/S. Il reste possible d'étudier leur utilisation jusqu'au trafic T2 (maximum 300 PL/J/S).**

**Par ailleurs, lorsque les techniques à l'émulsion ne conviennent pas, seuls les matériaux tièdes ou semi-tièdes seront utilisés, sauf contraintes particulières.**

Dans le contexte actuel de raréfaction des matériaux de carrières, il peut être envisagé de procéder au renforcement des chaussées existantes par des techniques de réhabilitation avec le traitement des matériaux sur site. Dans ce cas, des études d'investigations complémentaires sont impératives et devront faire l'objet d'une programmation anticipée.

## Sources documentaires


- Norme NF EN 98 150-1 exécution des assises des chaussées, couches de liaison et couches de roulement - enrobés hydrocarbonés - partie I : enrobés hydrocarbonés à chaud- constituants, formulation, fabrication, transport, mise en œuvre et contrôle sur chantier - 2008 01
- Norme PR NF EN 13108-1 – spécification des matériaux - mélanges bitumineux - partie I : enrobés bitumineux - 2007-2
- Guide technique « moyens et critères de réception des matériaux mis en œuvre en chaussée » édité par le SETRA en octobre 2004
- MACES matériaux autocompactants essorables de structure (recommandations CIMBETON T62)

# OUVRAGES D'ART
# Travaux de réhabilitation ou de construction

## Objectifs

Les dispositions évoquées dans la présente fiche concernent principalement les opérations de réhabilitation d'ouvrages existants et de construction d'ouvrages.

## Exposé

À l'occasion des actions périodiques de surveillance (visites annuelles ou inspections détaillées), un rapport sur l'état d'un ouvrage est rédigé. Sur la base de ce rapport, deux options se présentent :

- les informations sont suffisantes pour prendre une décision sur la nature des travaux à entreprendre et permettre le lancement des études de projet (en interne ou en prestation sous-traitée) ;
- il est nécessaire de disposer d'informations complémentaires et de définir un programme d'études complémentaires : études subaquatiques, géotechniques, hydrauliques, levés topographiques, etc.

Quel que soit le type de travaux, l'étude devra être précédée d'une analyse précise et d'un recensement complet des contraintes du site (catégorie de route, gabarit, présence ou non de convoi exceptionnel, largeur de chaussée, etc.).

Les travaux de réhabilitation comprennent (liste non exhaustive) :

- les reprises de béton dégradé ;
- le rejointoiement et la reprise des maçonneries ;
- la réfection des équipements (étanchéité, trottoirs, bordures, garde-corps,..), la reprise de la couche de roulement.

L'opération est ensuite planifiée, avec l'ordonnancement des travaux, en tenant compte des conditions d'exploitation et des éléments spécifiques au contexte de l'ouvrage : le trafic, les possibilités de déviation, le niveau des cours d'eau si les travaux sont en milieu aquatique,, etc.

## 1. Hauteur libre

La hauteur libre sous les ouvrages d'art à construire ne doit pas être inférieure à 4,30 m sur toute la largeur de la chaussée, plus une revanche de construction et d'entretien de 0,10 m.

Toutefois, cette hauteur minimale est portée à 4,50 mètres pour les ouvrages d'art du réseau de catégorie 1, avec une revanche de construction de 0,10 m. Cette hauteur peut être supérieure pour des itinéraires pour convois exceptionnels qui le justifient.

Pour des ouvrages sur canaux et voies ferrés, le gestionnaire doit être consulté.

## 2. Profils en travers type

Lors de la réhabilitation d'un ouvrage, le profil en travers sur ouvrage (largeur de la chaussée et des trottoirs) est généralement conditionné par l'existant de part et d'autre de l'ouvrage afin d'assurer une continuité au cheminement.

### *2.1 - Traitement des espaces latéraux*

En travaux neufs ou reconstruction, des trottoirs délimités par des bordures franchissables ou non peuvent être aménagés sur les ouvrages. Ce dispositif permet de limiter les risques de chocs contre les garde-corps en imposant un premier obstacle aux roues des véhicules.

### *2.2 - Largeur des trottoirs*

Le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie prévoient des largeurs de trottoirs de 1,40 m.
En milieu urbain, il est donc préconisé de réaliser au minimum un trottoir avec cette largeur. Une signalisation horizontale adéquate peut, si besoin, inciter les piétons à emprunter le cheminement piéton.
En milieu rural, si la circulation piétonne est existante, cette largeur de 1,40 m peut être appliquée. Mais en l'absence d'aménagements de part et d'autre de l'ouvrage permettant la continuité de la circulation piétonne, on pourra se limiter à des largeurs de trottoirs de 1 m sur l'ouvrage (chaque cas sera examiné).

### *2.3 – Surlargeur convoi agricole*

Si la circulation de convoi agricole est avérée sur un ouvrage et si la largeur de la chaussée est réduite à une seule voie sur l'ouvrage, soit 3,50 m (par exemple, présence d'une écluse), une surlargeur appelée « surlargeur convoi agricole » de 0,70 m est créée. Celle-ci est délimitée par des bordures franchissables.
Si la largeur de voie est inférieure à 3,50 m, la « surlargeur convoi agricole » sera augmentée de façon à avoir une largeur totale de 4,20 m entre les bordures non franchissables.

## 3. Dispositifs de retenue routiers

Afin d'isoler des zones jugées dangereuses sur ou hors ouvrage (chute de grande hauteur, présence d'un obstacle, protection de piétons, etc.), des dispositifs de retenue sont mis en œuvre.

### *3.1 - Parapets*

Les parapets des ouvrages, généralement en maçonnerie et relativement peu élevés, sont particulièrement peu adaptés à la circulation, surtout lorsque les voies sont étroites. Ils sont donc déconseillés aujourd'hui.

### *3.2 - Barrières de sécurité*

Les dispositifs de retenue (barrières, glissières) ont pour but de retenir les véhicules et leur éviter la chute sur la voie franchie. Ils sont fixés à la structure pour pouvoir résister aux chocs.

## 4. Dispositifs de sécurité pour piétons (ou garde-corps)

La fonction de base d'un garde-corps est d'empêcher la chute d'un piéton circulant sur le trottoir d'un ouvrage. Le garde-corps est donc un élément primordial de la sécurité de l'usager « piéton ».
D'après la norme 98-405, la hauteur des garde-corps pour piétons au-dessus des trottoirs ou accotements adjacents est de 0,95 ± 0,05 m.
Un garde-corps peut être un dispositif de retenue s'il est homologué.

### *4.1 - Parapets*

Les parapets peuvent être considérés comme des dispositifs de sécurité. Si la hauteur est insuffisante, ils peuvent être rehaussés par une lisse métallique ou en bois.

### *4.2 - Type de garde-corps*

Les garde-corps mis en place sont à barreaudage vertical de type S8.
En milieu urbain, le choix du garde-corps est soumis pour avis simple au maire.
Dans le périmètre protégé au titre des monuments historiques, l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France doit être requis.
Le choix des garde-corps peut également être influencé par la présence de garde-corps existants ou à proximité. Divers garde-corps peuvent être proposés : type Village, type Marseval ou 1902, pour les plus courants.

Lors de la réhabilitation de ponts à structure métallique, les garde-corps sont généralement intégrés à la structure du pont. Lorsque ces garde-corps sont non conformes, il est proposé de conserver les supports verticaux et d'apposer un panneau grillagé de maillage 5 cm x 5 cm pour les rendre conformes.

### *4.3 - Traitement des garde-corps*

Les garde-corps peuvent être soit en acier, soit galvanisés, soit thermolaqués.

### *4.4 - Couleur des garde-corps et corniches métalliques*

La couleur de base retenue pour les garde-corps est le « vert mousse » (RAL 6005). Cependant, en fonction du site, une adaptation à cette disposition peut être envisagée :

- dans le périmètre de protection d'un monument historique classé ou dans un site, l'avis de l'architecte des Bâtiments de France (ABF) est requis, en préalable au choix ;
- dans le cas d'ouvrages de grande dimension, la couleur peut être adaptée au site ;
- la couleur peut tenir compte de celle de garde-corps voisins différents ou de l'environnement immédiat du pont ;
- en milieu urbain, la couleur est soumise pour avis simple au maire.

## 5. Accès aux ouvrages

### *5.1 - Accès sous les ouvrages*

L'accès sous les ouvrages doit être facile et entretenu pour pouvoir procéder à l'entretien et aux visites de contrôles et de surveillance.
Les dispositifs d'accès doivent être réalisés à la construction de l'ouvrage ou lors de sa réhabilitation, s'il existe des problèmes d'accès, en concertation avec le service gestionnaire.

### *5.2 - Aménagement des abouts de trottoirs*

Cette zone doit être aménagée par des plans inclinés permettant un passage progressif d'un niveau à un autre :

- doucine des bordures ;
- abaissement des trottoirs.

## 6. Étanchéité des ouvrages

Le bon fonctionnement des évacuations d'eau et la qualité de l'étanchéité du tablier sont indispensables pour assurer la pérennité d'un ouvrage. Ils doivent faire l'objet d'un soin attentif quel que soit le type de travaux.

Pour protéger correctement un ouvrage, il est nécessaire :

- de mettre en place une chape d'étanchéité qui assurera la protection du tablier ;
- de prévoir un drainage correct et complet du remplissage, surtout si la chape d'étanchéité est située en partie inférieure ;
- d'évacuer le plus rapidement possible les eaux de la couche de roulement ;
- de traiter correctement le drainage et l'assainissement des abords et des accès.

## 7. Dispositifs environnementaux

Les ouvrages d'art sont un lieu où la faune et la flore ont une importance puisque l'ouvrage représente un passage incontournable.
Aussi, lors de la construction ou de la réhabilitation des ouvrages, il faut prendre en compte certains dispositifs afin d'assurer la continuité de ces passages, voire la protection de certaines espèces telles que les chauves-souris.
Tout aménagement susceptible de modifier la continuité écologique et le débit doit respecter la réglementation environnementale en vigueur.

### *7.1 Aménagement des radiers*

Le radier ne doit pas constituer un obstacle à la continuité écologique et doit permettre notamment la libre circulation des espèces qui fréquentent le cours d'eau.

### *7.2 Corridor biologique*

La continuité des corridors biologiques, lorsque c'est nécessaire, devra être maintenue par des banquettes latérales qui prolongent les berges du cours d'eau sous l'ouvrage.

### *7.3 Passages de grande faune*

Ces ouvrages sont relativement coûteux et doivent être réservés à l'équipement d'habitats riches en faune et pour le rétablissement de corridors d'importances régionale et supra régionale.

### *7.4 Gîtes à chauves-souris*

Certains ouvrages sont inventoriés par le muséum de Bourges comme étant des sites à chauves-souris. Les travaux doivent tenir compte de leur mouvement (période des travaux) et des gîtes à maintenir pour leur nidification.
Lorsque la réfection des corniches est nécessaire, le choix des matériaux se portera sur le béton (non polymère), dont l'inertie thermique favorise le maintien ou l'implantation des chauves-souris. Une réservation systématique d'environ 15 mm entre la corniche et le tablier sera alors réalisée. Il en sera de même pour les ouvrages neufs surplombant un cours d'eau.

## 8. Passerelles

Dans l'impossibilité de mettre en œuvre des trottoirs de largeur suffisante, malgré une circulation piétonne non négligeable, il y a la possibilité, si le contexte technique et le cheminement le permettent, de poser des passerelles.

Elles peuvent être indépendantes de la structure du pont ou accrochées à ce dernier.

Ces passerelles devront faire l'objet de convention avec les communes concernées pour préciser les modalités de maîtrise d'ouvrage, de financement et d'entretien, sachant que :

- lorsque les passerelles sont attenantes à l'ouvrage, elles font partie intégrante de l'ouvrage. Le Conseil départemental en assure la maîtrise d'ouvrage ;
- lorsque les passerelles sont indépendantes de l'ouvrage, elles correspondent au cheminement piéton de la commune. Les modalités de maîtrise d'ouvrage restent à fixer au cas par cas.

## 9. Traitements paysager et architectural

Dans le cadre des opérations de réhabilitation des ouvrages, les traitements paysager et architectural de l'ouvrage seront étudiés avec la commune au niveau de la phase projet, de façon à pouvoir dissuader le rajout ultérieur d'éléments décoratifs de types jardinières qui posent des problèmes de fixation, d'entretien, d'écoulement des eaux, de stationnement des véhicules d'entretien sur trottoirs, etc. Une permission de voirie spécifique pourra être établie au cas par cas, pour les jardinières.

## 10. Transports exceptionnels

Les projets d'aménagement devront tenir compte des itinéraires de transports exceptionnels figurant dans la fiche 4-9.

## Sources documentaires

- Circulaire du 16 février 2011 relative à la publication de la nouvelle instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art
- Cahier des Clauses Techniques Générales – fascicule 56
- Normes citées dans ce document

# SIGNALISATION VERTICALE

## Définition

La signalisation verticale regroupe l'ensemble des panneaux de signalisation qui ont pour objectif de rendre plus sûre la circulation routière en informant les usagers d'éventuels dangers qu'ils peuvent rencontrer, de faciliter cette circulation en indiquant par exemple les directions à suivre, d'indiquer ou de rappeler diverses prescriptions particulières de police ou de donner des informations relatives à l'usage de la route.

## Exposé

La signalisation verticale ayant un caractère réglementaire est réalisée conformément à « l'instruction interministérielle sur la signalisation routière » première à cinquième parties et huitième partie approuvées par arrêté du 7 juin 1977 modifié et à « l'instruction interministérielle relative à la signalisation de direction » (circulaire du 2 avril 2012).

L'emploi de signaux d'autres types ou modèles que ceux qui sont définis dans ces instructions est interdit.

Les panneaux sont obligatoirement homologués CE.

Dans tous les cas, la cohérence de traitement de l'ensemble des critères sera réalisée sur des sections de routes homogènes pour garantir la bonne lisibilité de l'infrastructure par l'usager.

## 1. Types de panneaux

### *1.1. Signalisation de police*

#### 1.1.1. Définition

La signalisation de police comprend les panneaux de danger (type A), d'intersection et de priorité (type AB), de prescription (type B) et d'indication ou de services (type C ou CE).

#### 1.1.2. Dimension des panneaux

Pour les panneaux de type A, AB, B, C, CE, il existe sept gammes de dimensions :

- exceptionnelle : réservée aux panneaux de type C ou CE employés exclusivement pour la pré-signalisation des aires annexes ;
- supérieure : réservée aux panneaux de type C ou CE employés exclusivement pour la pré-signalisation des aires annexes ;
- très grande : employée sur les autoroutes ;
- grande : employée sur les routes à plus de deux voies et les routes désignées par décision du ministre des transports (routes à grande circulation) ;
- normale : employée en règle générale ;
- petite : employée en cas de difficulté d'implantation de panneaux de gamme normale (accotement réduit, îlot de faible largeur, etc.) ;
- miniature : employée exceptionnellement et exclusivement en agglomération.

## *Fiche 6 - 6*

On adopte sur les routes du Cher :

Réseau classé grande circulation (RGC) : grande gamme

**Voies de catégorie 1**

Elles sont équipées en grande gamme. Les routes de ce réseau non classées à grande circulation sont aussi équipées de grande gamme par souci d'homogénéité (RD 920, RD 925, RD 926, RD 944, RD 951, RD 955, RD 976 de Nérondes à la Nièvre).

**Voies de catégorie 2**

Les sections homogènes assurant la continuité de routes classées à grande circulation sont équipées en grande gamme.
Les autres voies de catégorie 2 sont équipées en gamme normale.

**Voies de catégorie 3**

Elles sont équipées en gamme normale.
Très exceptionnellement, la petite gamme pourra être utilisée en cas de difficulté d'implantation des panneaux de gamme normale (accotement réduit, îlot de faible largeur, etc.).
Les voies cyclables peuvent être équipées de signalisation de petite gamme.

1.1.3. Mise en priorité

**Voies de catégories 1 et 2**

Les routes à grande circulation sont par nature prioritaires. Les autres itinéraires de ces catégories sont rendus prioritaires, sauf à leurs intersections communes où le régime de priorité est fixé selon l'importance relative des routes et la configuration des carrefours.

**Voies de catégorie 3**

Le principe de priorité à droite demeure, comme prévu par le Code de la Route. Toutefois, une mise à priorité d'une route est possible à condition qu'elle porte sur un itinéraire homogène. Tout changement ponctuel de régime de priorité doit faire l'objet d'un examen des régimes de priorité sur l'itinéraire, afin de conserver une homogénéité de traitement nécessaire à la sécurité de l'usager de la route.

## *1.2. Signalisation directionnelle*

1.2.1. Définition

La signalisation de direction comprend les panneaux de position, de signalisation avancée, de présignalisation, de confirmation, de signalisation complémentaire, de localisation, les cartouches et les panneaux d'entrée et sortie d'agglomération.

1.2.2. Schéma directeur

La mise en place de la signalisation de direction est faite en application de schémas directeurs dont la responsabilité incombe :

- pour les autoroutes à l'État (approbation ministérielle) ;
- pour la signalisation verte à l'État (schéma directeur national approuvé par arrêté du 28 novembre 1994) ;
- pour la signalisation blanche au Département (schéma directeur du Cher approuvé par la CP du 14 octobre 1996) et aux villes qui bénéficient d'un plan de circulation.

1.2.3. Dimension des panneaux

La dimension des panneaux obéit aux règles de l'instruction interministérielle relative à la signalisation de direction (circulaire du 2 avril 2012) et est calculée à l'aide d'un logiciel.

La hauteur des caractères détermine la taille des panneaux.

On adopte de manière générale sur les routes du Cher les hauteurs de caractères suivantes :

Routes de 1re catégorie et routes classées à grande circulation hors agglomération :

- signalisation de position et présignalisation
  - mentions vertes : 160 mm,
  - mentions blanches : 125 mm. Routes de 2e et 3e catégories, ainsi qu'en agglomération.
- signalisation de position et éventuellement la présignalisation
  - mentions vertes : 125 mm,
  - mentions blanches : 100 mm.

Dans les cas particuliers, comme par exemple une vitesse d'approche supérieure à 90 km/h ou un positionnement particulier de panneaux, une adaptation de ces dimensionnements sera possible après étude spécifique.

D'une manière générale, les panneaux d'entrée d'agglomération (EB10) auront des dimensions minimales de 1000x400 avec une hauteur de caractères de 125 mm et les panneaux de fin d'agglomération (EB20) auront des dimensions minimales de 1000x300 avec une hauteur de caractères de 100 mm.

1.2.4. Pré-signalisation des carrefours

*1.2.4.1. Hors agglomération*

- Catégorie 1 et RGC : les carrefours seront systématiquement pré signalés.
- Catégories 2 et 3 : une pré-signalisation peut être mise en place pour les carrefours importants après étude au cas par cas.

*1.2.4.2. En agglomération*

La pré-signalisation des carrefours fait l'objet d'une étude au cas par cas.

*1.2.4.3. Signalisation de confirmation*

Pour le Cher, la signalisation de confirmation n'est pas maintenue. Elle est déposée au fur et à mesure du traitement des itinéraires dans le cadre du renouvellement de la signalisation directionnelle.

## *1.3. Signalisation touristique*

Le schéma départemental de signalisation d'information culturelle et touristique a été adopté lors de l'Assemblée départementale du 25 juin 2013.

On adopte de manière générale sur les routes du Cher, pour la signalisation touristique, une hauteur de caractères identique aux mentions blanches.

Par dérogation à la réglementation, les trois sites majeurs du Département signalés dans le schéma précité seront écrits en lettrage majuscule. Il s'agit de l'Abbaye de Noirlac, du Château d'Ainay-le-Vieil et du Château de Meillant.

## *1.4. Signalisation des mentions de services et autres mentions*

Par dérogation à la réglementation, les mentions de services et autres mentions seront écrites avec une majuscule en début de mention.

## *1.5. Signalisation d'information locale*

Compte tenu des récentes évolutions réglementaires sur la publicité et les pré-enseignes, un projet de règlement départemental relatif à la signalisation d'information locale est en cours d'élaboration. Il sera soumis au vote des élus courant 2018.

### *1.6. Signalisation temporaire*

La signalisation temporaire est mise en place dans le respect de la huitième partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et en application du manuel du chef de chantier.

### *1.7. Signalisation dynamique*

Elle comprend les panneaux à message variable (PMV), les signaux d'affectation de voies (SAV), les feux de signalisation et les panneaux de police variables (limitation de vitesse, danger, etc.). L'implantation de ce type de signalisation résulte d'une étude au cas par cas.

## 2. Implantation des panneaux

### 2.1. Implantation par rapport au bord de chaussée et hauteur sous panneau

Un traitement homogène de l'itinéraire sera systématiquement recherché. Le support ne devra pas constituer un obstacle latéral.

La hauteur sous panneau est comprise entre le dessous du dernier ensemble et la chaussée.

*2.1.1 Panneaux de signalisation de police*

Catégorie 1 et RGC : l'implantation des supports s'effectue à au moins 2 m de la rive de chaussée ou en limite du domaine public à l'extérieur du fossé, le panneau étant dans ce cas déporté à l'aide d'une potence.

Catégories 2 et 3 : l'implantation en limite de domaine public ou de haie sera recherchée lorsque c'est possible. La distance entre l'aplomb de l'extrémité gauche du panneau et la rive ne doit pas être inférieure à 0,70 m.

*2.1.2 Panneaux de signalisation directionnelle*

De manière générale, l'implantation de nouveaux supports hors agglomération doit être recherchée à plus de 2 m du bord de la chaussée, sauf lorsqu'ils sont considérés comme agressifs (lorsque le moment du support dépasse 570 daN.m), où cette distance est portée à 4 m. À défaut de pouvoir respecter cette distance de 4 m, ils doivent être remplacés par des dispositifs à sécurité passive ou protégés par des glissières de sécurité.

Pour les voies nouvelles, une pose à 7 mètres minimum est recherchée.

*2.1.3. Hauteur sous panneau de la signalisation de police*

*2.1.3.1 En rase campagne*

- Catégorie 1 et RGC : la hauteur sous panneau est fixée à 2 m.
- Catégories 2 et 3 : la hauteur sous panneau est fixée à 1,20 m.

*2.1.3.2 En agglomération*

Pour respecter la réglementation en vigueur, la hauteur sous panneau est comprise entre 2,20 m et 2,30 m.

Les dispositions précédentes peuvent également s'appliquer si nécessaire dans les lieux-dits, notamment pour favoriser la circulation des piétons et le stationnement des véhicules légers, dans la mesure où des aménagements spécifiques existent (trottoirs ou accotements aménagés, allées piétonnes, etc.).

### 2.2. Hauteur sous panneau de la signalisation de direction

*2.2.1 En rase campagne*

Catégorie 1 et RGC : la hauteur sous panneau est fixée à 2,30 m pour la signalisation de position et à 1,00 m minimum pour la pré-signalisation par ensemble D42.
Catégories 2 et 3 : la hauteur sous panneau est fixée à 2,30 m pour la signalisation de position et à 1,00 m pour la pré-signalisation par ensemble D42.

*2.2.2. En agglomération*

Pour respecter la réglementation en vigueur, la hauteur sous panneau est fixée à 2,30 m.

**2.3. Cas particuliers**

Il peut être dérogé à ces prescriptions dans le cas de problème de visibilité ou pour améliorer la lisibilité de la signalisation.

## 3. Rétro-réflexion des panneaux

Les panneaux sont tous obligatoirement rétro-réfléchissants. La classe de rétro-réflexion du film posé sur le panneau influe sur la perceptibilité de ce dernier. Les revêtements employés doivent avoir fait l'objet d'une homologation.

Il existe deux classes de rétro-réflexions : la classe 2 (haute rétro-réflexion) et la classe 1 (rétro-réflexion normale).

La signalisation posée à plus de 2 m de hauteur est obligatoirement équipée d'un film rétro-réfléchissant de classe 2.

Pour les autres cas, on adopte, de manière générale, les classes de rétro-réflexion suivantes :

- classe 2 pour les routes de catégorie 1 et les routes à grandes circulation ;
- classe 1 pour le reste du réseau.

Une classe de rétro-réflexion supérieure peut être envisagée pour le traitement de points singuliers nécessitant un renfort de signalisation.

Le renouvellement des panneaux de signalisation temporaire se fera en matériel de classe 2 marqué NF.

## 4. Supports

Les supports sont choisis parmi les supports standards homologués.

## 5. Maintenance des panneaux

La maintenance comprend leur entretien courant et leur renouvellement.

### *5.1. Entretien courant*

L'entretien courant des panneaux de signalisation consiste à vérifier la tenue des fixations des ensembles, à maintenir les panneaux propres et lisibles, à enlever les affiches collées, graffitis, etc.

Toute mention n'ayant pas été validée par le Conseil départemental devra être déposée. L'entretien de la signalisation verticale est détaillé dans la fiche 5-9.

### *5.2. Renouvellement*

Le Conseil départemental établit chaque année un programme de renouvellement de la signalisation en mauvais état sur les routes départementales, qu'il s'agisse de signalisation de police ou de la signalisation de direction.

## 6. Bornes et balises

### *6.1. Bornes kilométriques*

Catégorie 1 : le bornage est réalisé à l'aide de « bornes drapeaux » montées sur mâts.

Catégories 2 et 3 : le bornage est réalisé à l'aide de « bornes drapeaux » simple face à bords arrondis et dimensions réduites (catégorie 2) ou de plaquettes de jalonnement (catégorie 3).

## *6.2. Balises*

**Balises de virage (type J1 ou J4) :** leur implantation résulte d'une étude au cas par cas en application du guide « Amélioration de la sécurité des virages des routes principales en rase campagne » édité par le SETRA en 2002.

**Balises d'intersection (type J3) :** elles ont pour objet de matérialiser une intersection, en règle générale hors agglomération. Elle est obligatoirement implantée dans chaque angle du carrefour lorsque aucune des branches de l'intersection ne dispose d'îlot séparateur ou de signalisation directionnelle de position bien visible.

**Balises de tête d'îlot (type J5) :** leur taille est adaptée à la largeur de l'îlot ; la hauteur d'implantation est adaptée afin d'assurer une visibilité optimale dans chaque sens de circulation. Elles peuvent être montées sur support auto-relevable lorsqu'elles sont particulièrement exposées.

**Délinéateurs (type J6) :** ils ont pour objet d'assurer un guidage latéral continu sur un itinéraire en complément du marquage. Les délinéateurs ne sont plus employés par le Département du Cher.

**Balises souples**

**Blanches (type J11) :** elles sont utilisées pour renforcer le marquage permanent longitudinal continu sur des points singuliers (annonce d'obstacle, guidage, canalisation du trafic, dissuasion, empêchement de manœuvre dangereuse, etc.). Leur emploi fait l'objet d'une étude au cas par cas. Elles peuvent être exceptionnellement utilisées en agglomération dans la perspective d'un aménagement définitif de voirie.

**Vertes (type J12)** : elles sont utilisées pour renforcer le marquage permanent longitudinal continu exclusivement dans la signalisation des divergents. Leur emploi fait l'objet d'une étude au cas par cas.

**Balises d'obstacles (type J13) :** elles ont pour objet de signaler sur des routes inférieures à 7 m, des petits ouvrages situés à proximité immédiate de la chaussée, à une distance inférieure à 1 m de la surface revêtue et pouvant constituer un obstacle dangereux pour l'usager de la route. L'emploi de tout autre dispositif à cet effet est interdit.

**Balises de divergent (type J14a et J14b) :** elles sont implantées pour la signalisation des bifurcations.

## Pièce jointe

Tableau de répartition des charges financières entre commune et Conseil départemental

## Références

- Instruction interministérielle sur la signalisation routière – 2e, 3e, 4e, 5e et 8e parties
- Instruction interministérielle relative à la signalisation de direction du 2 avril 2012
- Schéma directeur de signalisation approuvé en commission permanente du 14 octobre 1996
- Manuel du chef de chantier concernant la signalisation temporaire
- Arrêté du 15/1/2007 concernant l'application du décret 21 décembre 2006 sur l'accessibilité
- Marque CE norme 12899-1
- Note n° 1191 du 16 octobre 2012 portant sur les panneaux d'agglomération
- Note n° 308 du 23 mars 2015 portant sur la pose des balises J3 dans les intersections
- Note n° 1005 du 17 décembre 2015 portant sur le lettrage de la directionnelle des sites touristiques du Conseil départemental
- Note n° 1006 du 17 décembre 2015 portant sur le lettrage des mentions des services et autres mentions

## Signalisation verticale en agglomération et rase campagne

| | Type de panneaux | | Première pose | Entretien | Renouvellement | Remarques |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Exemple | | | | | |
| Agglomération | Danger | A1, A2a, A4, A7, | Cd18 | Cd18 | Cd18 | Selon l'origine du danger :<br>- CD18 si liée à la chaussée et à ses caractéristiques<br>- Commune si liée à une mesure d'aménagement ou de police à son initiative<br>- Tiers dans le cas où le danger lui est imputable |
| | | A2b, A13, A17, A20 | Commune | Commune | Commune | |
| | | A14, A15a, A15c | Responsable du danger | Responsable du danger | Responsable du danger | |
| | Intersections et priorité | AB1 (priorité à droite) | Demandeur | Cd18 | Cd18 | L'ensemble de la signalisation du carrefour, voie principale et voies adjacentes est à prendre en compte (position et présignalisation) |
| | | AB3a, AB4 (position) | Demandeur | Gestionnaire de la route prioritaire | Gestionnaire de la route prioritaire | |
| | | AB3b, AB5 (présignalisation) | Demandeur | Cd18 sur RD<br>Commune sur VC | Gestionnaire de la route prioritaire | |
| | | Routes à grande circulation | Cd18 sauf STOP (AB4 et AB5): demandeur | Cd18 | Cd18 | |
| | Prescription | Tous types | Commune | Commune | Commune | Liée à l'autorité détentrice du pouvoir de police |
| | Indication | Type C | Demandeur | Demandeur | Demandeur | |
| | Services | Type CE | Demandeur | Demandeur | Demandeur | |
| | Balise | J4 | Cd18 si liée aux caractéristiques de la route. Commune si liée à un aménagement | Cd18 si liée aux caractéristiques de la route, commune si liée à un aménagement | CdD18 si liée aux caractéristiques de la route. Commune si liée à un aménagement | |
| | | J5 | Maître d'ouvrage | CDD8 sur RD Commune sur VC | CD18 sur RD Commune sur VC | |
| | Directionnelle locale | Mentions locales (quartier, lieu-dit, etc.) signalétique | Commune | Commune | Commune | |
| | Directionnelle autre localité | Mentions figurant au schéma directeur | Collectivité dont dépend la route desservant la localité indiquée | Collectivité dont dépend la route desservant la localité indiquée | Collectivité dont dépend la route desservant la localité indiquée | |
| | Localisation | EB10-EB20 (panneaux d'agglomération) | Cd18 | Cd18 | Cd18 | À l'exception des supports spéciaux liés au fleurissement à la charge de la commune |

## Signalisation verticale en agglomération et rase campagne (suite)

| | Type de panneaux | | Première pose | Entretien | Renouvellement | Remarques |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Exemple | | | | | |
| Hors-agglomération | Danger | A1, A2a, A4, A7, | Cd18 | Cd18 | Cd18 | Selon l'origine du danger :<br>- Cd18 si liée à la chaussée et à ses caractéristiques<br>- Commune si liée à une mesure d'aménagement à son initiative<br>- Tiers dans le cas où le danger lui est imputable |
| | Intersections et priorité | A15a, A15c | Tiers | Tiers | Tiers | |
| | | AB1 (priorité à droite) | Demandeur | Cd18 sur RD<br>Commune sur VC | Cd18 sur RD<br>Commune sur VC | L'ensemble de la signalisation du carrefour, voie principale et voies adjacentes est à prendre en compte (position et présignalisation) |
| | | AB3a, AB4 (position) | Demandeur | Gestionnaire de la route prioritaire | Gestionnaire de la route prioritaire | |
| | | AB3b, AB5 (présignalisation) | Demandeur | Cd18 sur RD<br>Commune sur VC | Gestionnaire de la route prioritaire | |
| | Prescription | Routes à grande circulation | Cd18 sauf STOP (AB4 et AB5) demandeur | Cd18 | Cd18 | |
| | | B0, B1, B14 | Cd18 | Cd18 | Cd18 | |
| | | B2 | Demandeur | Demandeur | Demandeur | |
| | Indication | Type C | Demandeur | Demandeur | Demandeur | |
| | Services | Type CE | Demandeur | Demandeur | Demandeur | |
| | Balise | | Cd18 | Cd18 | Cd18 | |
| | Directionnelle locale | Hameaux, lieux-dits, etc. | Commune | Commune | Commune | Sur supports différents de la signalisation directionnelle du schéma directeur |
| | Directionnelle autre | Mentions figurant au schéma directeur | Collectivité dont dépend la route desservant la localité indiquée | Collectivité dont dépend la route desservant la localité indiquée | Collectivité dont dépend la route desservant la localité indiquée | |
| | Localisation | E31 (lieu-dit, etc.), E32 (cours d'eau) | Commune | Commune | Commune | |
| | Touristique | Berry roman | Cd18 | Cd18 | Cd18 | Conformément au schéma touristique voté |

*Références* *Instruction n° 81-85 du 23 septembre 1981*

# SIGNALISATION HORIZONTALE

## Définition

La signalisation horizontale regroupe l'ensemble des marques sur chaussées qui ont pour but d'indiquer sans ambiguïté les parties de chaussées réservées aux différents sens de circulation ou à certaines catégories d'usagers, ainsi que, dans certains cas, la conduite que doivent observer les usagers. Par extension, les équipements de types plots rétro-réfléchissants seront inclus dans la signalisation horizontale.

On distingue plusieurs catégories de marques :

- les lignes longitudinales : continues, discontinues, d'axe, de rive ou de délimitation de voies ;
- les flèches : de rabattement, directionnelles ;
- les lignes transversales : stop, cédez le passage, d'effet des feux de signalisation ;
- les autres marques : piétons, cyclistes, stationnement, transports en commun, ralentisseurs ;
- les inscriptions exceptionnellement utilisées pour donner des indications complémentaires (bus, centre ville, etc.).

## Exposé

Les règles décrites dans cette fiche sont transcrites dans la carte ci-jointe, qui fait apparaître l'ensemble des routes départementales disposant d'un marquage horizontal au 1er avril 2011.
Tout marquage d'un nouvel itinéraire fera l'objet d'une approbation préalable du directeur des routes.

## 1. Principes de marquage

La signalisation horizontale ayant un caractère réglementaire est réalisée conformément à « l'instruction interministérielle sur la signalisation routière septième partie marques sur chaussées ».

### Principes généraux retenus par le Conseil départemental du Cher

- marquage de l'axe à partir d'une largeur de chaussée de 5,50 m ;
- marquage des rives à partir d'une largeur de chaussée autorisant une largeur entre bandes de rives de 6 m, soit une largeur de chaussée de 6,5 m.

### Exceptions

Cohérence d'itinéraires

Par souci de cohérence, le marquage d'une section de route doit être réalisé en dérogeant quelquefois au principe général lorsqu'il permet d'assurer un traitement homogène d'un même itinéraire. C'est le cas notamment aux limites du département où une concertation avec le Conseil départemental concerné est nécessaire pour assurer une continuité, au moins jusqu'à la première agglomération.

Cas des routes étroites inférieures à 5 m

Une route est qualifiée d'étroite lorsque la largeur de chaussée ne permet pas de créer deux voies de 2,50 m.

À ce jour, un marquage "route étroite", conforme aux dispositions de la note précitée, existe sur la RD 67 entre Vesdun et Saulzais-le-Potier, sur la RD 14 entre Dun-sur-Auron et Contres et la RD 36 entre Avord et Jussy-Champagne.

Le Conseil départemental n'envisage pas d'étendre ces expérimentations sur d'autres routes départementales.

Cas des routes de largeur comprise entre 5 m et 5,50 m
Les routes dont la largeur est comprise entre 5 m et 5,50 m ne sont en principe pas marquées. Toutefois, si la nécessité du marquage est avérée (section sinueuse, zone de brouillard fréquent, etc.), un marquage de l'axe peut être réalisé selon les mêmes règles que sur les routes de largeur supérieure à 5,50 m.

## 2. Marquage en section courante

### Rase campagne

On adopte pour le Département :

- **réseau de catégorie 1 :** l'axe et les rives sont matérialisés ;
- **réseau de catégorie 2 :** l'axe est matérialisé ; les rives peuvent être matérialisées dans le respect des principes édictés ci-dessus ;
- **réseau de catégorie 3 :** peut faire l'objet de marquage dans le respect des principes édictés ci-dessus.

Un marquage :

- des points de référence (PR) ;
- de repérage des ouvrages hydrauliques sous chaussées

est réalisé au minimum sur les réseaux de catégories 1 et 2.

### Largeur des lignes

La largeur des lignes est définie selon le type de route et le type de ligne.

On adopte pour le Département :

- **réseau de catégorie 1 et les routes à grande circulation :** largeur comprise entre 12 et 30 cm ;
- **autres routes :** largeur comprise entre 10 et 25 cm ;
- **lignes tracées sur les pistes cyclables** (Loire à vélo) : largeur de 6 cm.

### Agglomération

La multiplication des aménagements de voirie, destinés à améliorer la sécurité routière en agglomération, entraîne des modifications importantes de la signalisation horizontale pouvant en rendre une lecture difficile.
Dans ces conditions, le principe d'un marquage systématique des axes des routes marquées hors agglomération est abandonné.
Seule la signalisation des régimes de priorité et des points singuliers (carrefours, contours d'îlots, aménagements à l'initiative du Département) est prise en charge par le Conseil départemental.

Le marquage sera, en général, interrompu aux panneaux d'agglomération. En cas de non application de cette règle, la Direction des routes précisera les points d'arrêt du marquage.

Le tableau joint détermine la prise en charge financière respective des communes et du Conseil départemental en l'absence de convention.

Pour les communes les plus importantes (Bourges, Vierzon, Saint-Amand-Montrond), des conventions particulières préciseront les modalités spécifiques de prise en charge.

## 3. Marquage des carrefours

Hors agglomération et en l'absence d'éclairage public, les bordures d'îlots sont rendues visibles de nuit par de la peinture blanche rétro-réfléchissante.

Lorsque les îlots sont entourés par une ligne blanche, il est possible de ne peindre en blanc que les bordures de la tête d'îlot sur une longueur de 5 m.

Dans le cas d'îlots non bordurés de taille importante, un remplacement par des îlots bordurés pourra être étudié au cas par cas. À défaut, un enduit superficiel de couleur différente du revêtement peut être substitué au marquage traditionnel en hachures dit « zébras ». L'emploi de granulats de couleur claire est préconisé.

Pour les nouveaux projets, les îlots peints sont à proscrire.

## 4. Dispositifs rétro-réfléchissants complémentaires : plots rétro-réfléchissants et barrettes sonores

Pour les réseaux de catégories 1A et 1B, tout nouvel aménagement ponctuel de sécurité en rase campagne (giratoire, îlots centraux, etc.) sera équipé au minimum de plots réfléchissants pour en améliorer la perception. Les aménagements existants dépourvus de ces dispositifs seront progressivement équipés.

Pour les autres réseaux, la mise en oeuvre de ces équipements sera examinée au cas par cas sur la base d'un diagnostic sécurité ou d'une étude spécifique.

## 5. Application du marquage après travaux

### Réseaux des catégories 1A et 1B

Le marquage de l'axe sera terminé dans les cinq jours ouvrés suivant la fin du chantier, le marquage des rives étant quant à lui terminé dans les quinze jours ouvrés suivant la fin du chantier, sauf impossibilité liée à des conditions atmosphériques particulièrement défavorables. Toutefois, en cas de réalisation dans des conditions météorologiques non optimales, la garantie du prestataire ne sera pas exigée.

### Autres réseaux

Le marquage sera terminé dans les quinze jours ouvrés suivant la fin du chantier, sauf impossibilité liée à des conditions atmosphériques particulièrement défavorables. Toutefois, en cas de réalisation dans des conditions météorologiques non optimales, la garantie du prestataire ne sera pas exigée.

### Cas des flèches de rabattement et des travaux spéciaux

L'application des flèches de rabattement sera réalisée dans un délai maximal de cinq jours ouvrés après la fin des travaux de marquage de l'axe. Celle des travaux spéciaux (flèches d'affectation de voie, stop, cédez le passage) le sera dans un délai maximal de dix jours ouvrés après la fin des travaux de marquage de l'axe, sauf impossibilité liée à des conditions atmosphériques particulièrement défavorables.

## 6. Renouvellement du marquage

### Pour les routes disposant d'un marquage axial

Le premier renouvellement des marquages est réalisé un an après les travaux.

Ensuite, les renouvellements ultérieurs sont réalisés au minimum tous les deux ans pour les axes et régimes de priorité, trois ans pour les rives et quatre ans pour le marquage à l'intérieur des zébras et des points singuliers, ainsi que pour la matérialisation des arrêts de cars.

Il pourra toutefois être dérogé à ces principes dans le cas où des mesures réalisées montrent un niveau de rétro-réflexion supérieur à 150 millicandélas par lux et par m² à l'échéance de renouvellement.

De plus, et dans un souci de simplification de la programmation annuelle des travaux, l'application d'une durée de vie de quatre ans pour les marquages de rives sera recherchée dans la mesure où les essais de rétro-réflexion seront globalement satisfaisants à trois ans.

Une réfection du marquage est toutefois réalisée dès lors que la rétro-réflexion devient inférieure au seuil de 100 millicandélas par lux et par m².

Actuellement, les produits employés sont des types suivants :

- axes et rives : peinture ;
- flèches de rabattement et régimes de priorité : thermocollé ;
- flèches sélectives et passages piétons : enduit à froid.

Toutefois, en cas d'évolution dans les performances des produits, ces choix pourront être revus. L'axe des routes de catégorie 1A sera repassé avec une peinture de type VNTP (visible de nuit par temps de pluie).

**Pour les routes ne disposant pas d'un marquage axial**
La réfection des bandes « stop » et « cédez le passage » est réalisée à la demande lorsque le niveau de rétro-réflexion est jugé insuffisant.

## 7. Marquage temporaire

Le marquage temporaire est de couleur jaune. Il obéit aux mêmes règles que la signalisation permanente.

## 8. Techniques

Les produits employés sont obligatoirement homologués ou font l'objet d'une autorisation préalable d'emploi délivrée par le ministre chargé des transports.

Actuellement, les produits employés sont des types suivants :

- axes et rives : peinture ;
- flèches de rabattement et régimes de priorité : thermocollé ;
- flèches sélectives et passages piétons : enduit à froid.

Toutefois, en cas d'évolution dans les performances des produits, ces choix pourront être revus, tant sur la nature des produits que sur le cycle de renouvellement.

L'axe des routes de catégorie 1A sera repassé avec une peinture de type VNTP (visible de nuit par temps de pluie).

Au vu des résultats obtenus avec les peintures à l'eau et de leur coût légèrement inférieur à celui des peintures précédemment utilisées, la peinture à l'eau sera employée pour les travaux réalisés au cours des mois de juin à août.
En dehors de cette période, les peintures solvantées non nocives classiques seront conservées pour tenir compte des incertitudes météorologiques.

## Pièces jointes

- Tableau de répartition des charges financières entre commune et Conseil départemental en agglomération
- Cartes des routes marquées

## Références

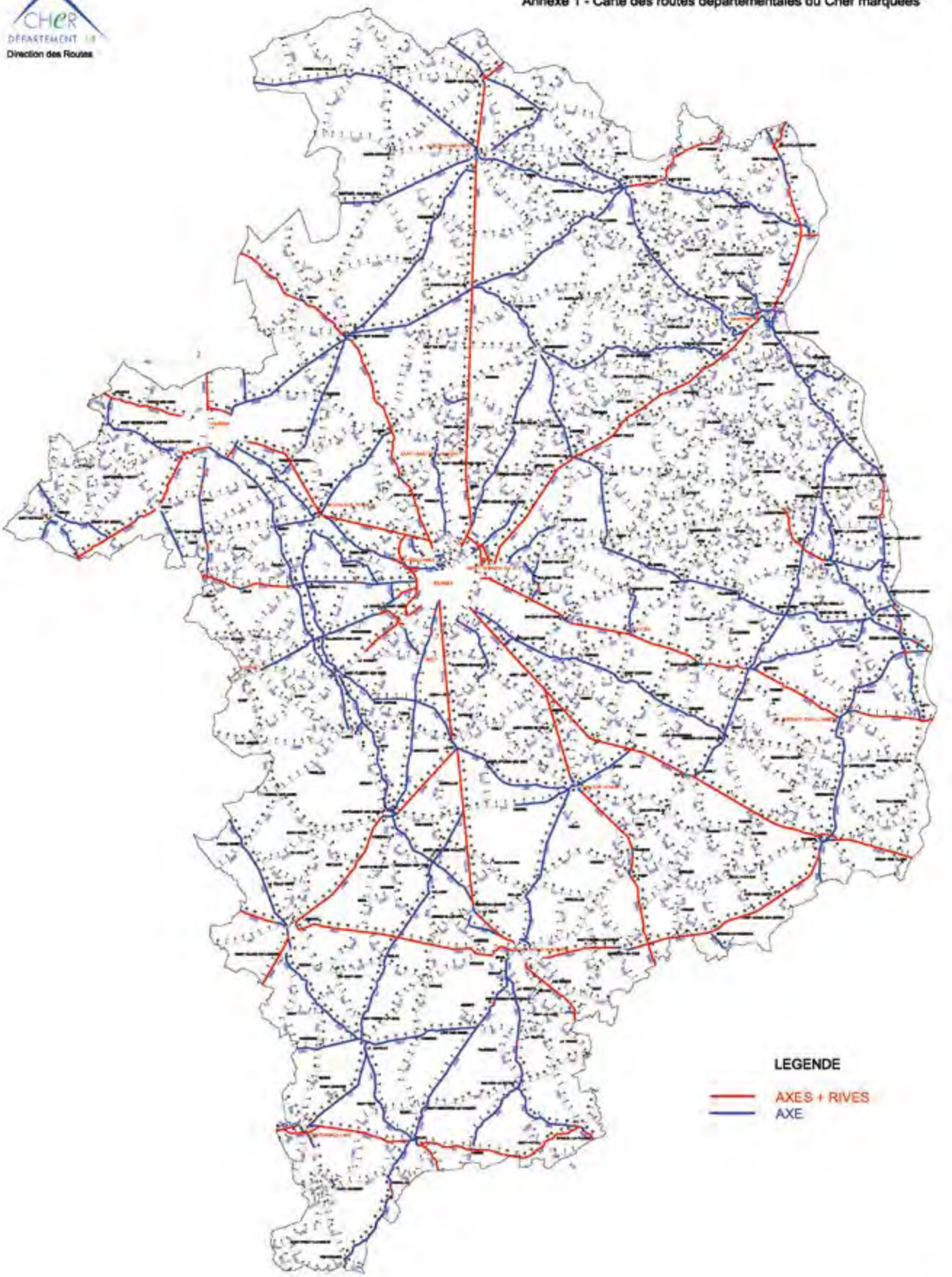
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière – septième partie
- Carte du marquage approuvé par le présent guide

## Signalisation horizontale en agglomération et rase campagne

| | Type de marque | Première application | Renouvellement | Remarque |
|---|---|---|---|---|
| AGGLOMERATION | Marquage axial | Sans objet | Sans objet | |
| | Marquage de rives | Sans objet | Sans objet | |
| | Stop, cédez le passage | Cd18 | Cd18 | |
| | Marquage des carrefours | Cd18 | Cd18 | |
| | Passage piétons | Commune | Commune | La largeur des passages piétons conseillée est comprise entre 4 et 5 m (prise en charge par le Département en cas de réfection de la couche de roulement) |
| | Arrêt et stationnement | Commune | Commune | Prise en charge par le Département en cas de réfection de la couche de roulement |
| | Arrêt de car | Région | Région | Transports scolaires et Ligne 18, à l'exclusion des arrêts Agglobus. Prise en charge par le Département en cas de réfection de la couche de roulement |
| | Bandes et pistes cyclables | Commune | Commune | Sauf conventions particulières<br>Prise en charge par le Département en cas de réfection de la couche de roulement |
| | Lignes de délimitation des îlots centraux | Cd18 | Cd18 | |
| | Ilots centraux en peinture | Cd18 | Cd18 | En cas d'îlots larges, la prise en charge du Département sera limitée à 1 m de largeur, le solde étant à la charge de la commune |
| | Ilots centraux en résine gravillonnée ou autre produit (sauf peinture), etc. | Commune | Commune | Prise en charge par le Département en cas de réfection de la couche de roulement |
| | Ralentisseurs | Commune | Commune | |
| | Pictogrammes autorisés | Commune | Commune | Prise en charge par le Département en cas de réfection de la couche de roulement |
| HORS AGGLOMERATION | Marquage axial | Cd18 | Cd18 | |
| | Marquage de rives | Cd18 | Cd18 | |
| | Stop, cédez le passage | Cd18 | Cd18 | |
| | Marquage des carrefours | Cd18 | Cd18 | |
| | Passage piétons | Demandeur | Cd18 | Exceptionnel : uniquement en zone limitée à 70 ou moins |
| | Arrêt et stationnement | Cd18 | Cd18 | |
| | Arrêt de car | Région | Région | Prise en charge par le Département en cas de réfection de la couche de roulement |
| | Bandes et pistes cyclables | Maître d'ouvrage | Maître d'ouvrage | Prise en charge par le Département en cas de réfection de la couche de roulement |
| | Lignes de délimitation des îlots centraux | Cd18 | Cd18 | |
| | Îlots centraux en peinture, résine, etc. | Cd18 | Cd18 | |
| | Ralentisseurs | Sans objet | Sans objet | |
| | Pictogrammes autorisés | Sans objet | Sans objet | |

CHER DÉPARTEMENT
Direction des Routes

Annexe 1 - Carte des routes départementales du Cher marquées




BDCARTO® V2 N° de licence 2010/CISO-26-058 millésime 2010

Echelle : 1 / 175 000 ème

DR - SDR - GD
Pôle Entretien Exploitation
Le 25 - 02 - 2016

# DISPOSITIFS DE RETENUE

## Définition

On appelle dispositif de retenue un équipement de sécurité destiné à favoriser le maintien d'un véhicule motorisé sur la partie roulable de la plate-forme routière.

On trouve différents dispositifs :

- dispositifs de retenue latéraux de type glissières métalliques ou en bois ;
- dispositifs de retenue latéraux en béton ;
- dispositifs de retenue frontaux.

## Exposé

### 1. Dispositifs de retenue latéraux : les glissières de sécurité

**Glissières simples métalliques**

Les glissières simples sont constituées d'une lisse en éléments de glissement avec deux profils normalisés dit « type A » ou « type B », de 4 m de longueur utile, boulonnés entre eux.
Celles-ci sont montées sur des écarteurs fixés sur des supports ancrés au sol et alignés.

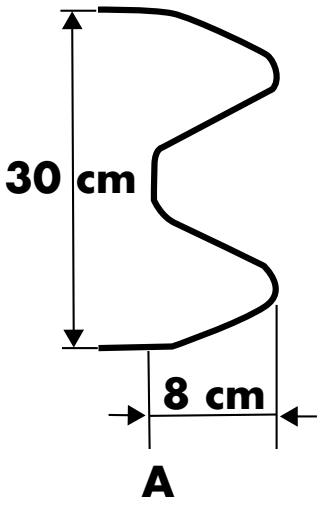
Les différents types sont différenciés par les supports qui ont une résistance mécanique limitée et permettent, par leur déformation, l'absorption d'énergie lors d'un choc.
L'augmentation du nombre de supports et de leur inertie conduit à l'existence de plusieurs types de glissières simples de rigidité croissante.

L'adaptation pour obstacle saillant (par exemple un arbre) permet de plaquer une glissière simple contre un obstacle saillant.

**Glissières doubles métalliques sur terre-plein central (TPC)**

Elles sont constituées de deux files d'éléments de glissement de profil A ou B, de 4 m de longueur utile, boulonnés entre eux. Ces lisses sont montées sur des entretoises fixées sur des supports alignés et ancrés au sol.

Les modèles de glissières métalliques à utiliser sur les routes départementales du Cher sont les modèles : Glissière type A :



**Conditions d'implantation sur accotement ou terre-plein central**

Ce sont les normes qui, selon les types d'obstacle à protéger, définissent les conditions d'implantation :

- type de glissières à utiliser ;
- espaces devant les obstacles ;
- espaces devant la dénivellation ;
- espacement des supports ;
- traitement des extrémités ;
- mode de fixation.

Le mode de fixation le plus courant est celui sur supports métalliques fichés dans le sol.

En cas de difficulté liée à un sol décohésionné ou la présence de réseaux ou ouvrages souterrains, le mode de fixation pourra se faire sur longrine avec des platines. Une étude particulière devra être réalisée au préalable.

**Protection d'obstacles ou arbres**
La possibilité de supprimer l'obstacle doit être examinée avant d'étudier la pose de dispositifs de protection.

**Cas particuliers de raccordements entre une route départementale et une autre voie**
Dans le cas où la configuration d'une glissière implique qu'elle doive se prolonger sur le domaine communal ou privé, une convention d'occupation du domaine public communal ou privé est à établir. Dans ce cas, l'entretien du dispositif de retenue est assuré par le Département.

Pour les glissières implantées ou à implanter sur un accès à l'autoroute, il convient de se référer aux conventions particulières passées avec les gestionnaires.

**Couleurs**
En rase campagne, les glissières métalliques seront en **acier galvanisé.**

En fonction du site, il sera possible de prévoir un traitement particulier : laquage de couleur.

Cependant, la mise en œuvre de ces traitements nécessite une concertation préalable dans deux cas de figure :

- en zone urbanisée : il convient de contacter le maire si les glissières sont de couleurs différentes des garde-corps d'ouvrage d'art ou du mobilier urbain ;
- dans le périmètre de protection d'un monument historique ou à l'intérieur d'un site : il faut obtenir l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

**Cas particulier des « glissières bois »**
Dans les secteurs touristiques ou à proximité de monuments historiques, le Département pourra adopter le choix des glissières de sécurité mixtes bois – métal, sous réserve de leurs conditions d'emploi fixées par la norme en vigueur.

**Accessoires sur glissières**
Les accessoires possibles sont décrits dans les guides techniques :

- chasse-roue ;
- lisse de main courante avec dispositif de renvoi ;
- déflecteurs : cas des TPC ou créneaux de dépassements ;
- balises de virages ;
- etc.

**Écrans de protection motos**
Dans les **virages de rayon inférieur à 250 m**, les glissières de sécurité peuvent être équipées de dispositifs « écrans motards » en partie basse de la glissière. Le Conseil départemental a débuté la mise en place de ces équipements en 2002, pour les réseaux de catégories 1 et 2. Cette politique est poursuivie chaque année.
Les projets nouveaux et les opérations de requalification feront l'objet d'un équipement systématique d'écrans motards pour les courbes inférieures à 250 m.
Il existe plusieurs types de produits agréés : profilés métalliques laqués, tubes en polyéthylène, etc.

**Réseaux des concessionnaires sous accotements**
Dans le cas de virages « dangereux » déjà équipés de glissières ou dont la mise en œuvre de glissières est nécessaire, le Département demandera aux occupants du domaine public de déplacer leurs réseaux enterrés : en effet en cas de choc sur les glissières, il sera nécessaire de replacer des supports enterrés et dont le battage est quasiment impossible à réaliser en présence de réseaux enterrés.
Une distance d'un mètre minimum sera recherchée entre l'implantation des supports et les réseaux enterrés.

## 2. Dispositifs de retenue latéraux en béton

**Définition**
Ce sont des murets continus en béton faiblement armés coulés en place qui présentent un profil particulier, au regard de la circulation.

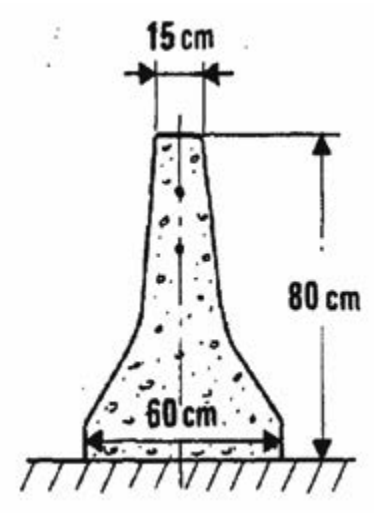
**Conditions d'emploi**
Les séparateurs en béton sont des dispositifs de retenue rigides qui ne sont que rarement endommagés lors des chocs de véhicules routiers.

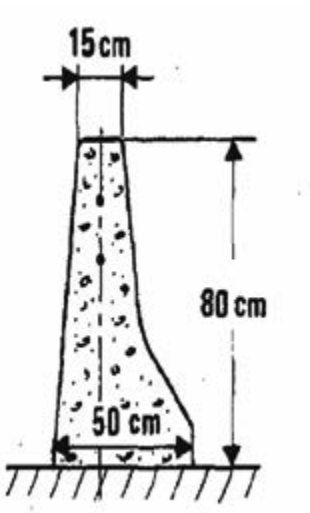
Sur les routes départementales, ils peuvent être principalement utilisés dans les configurations suivantes :

- les voies urbaines ou suburbaines où le trafic est important ;
- les routes dans les zones d'accumulation de sortie de chaussée à gravité très importante ;
- comme glissière « réceptacle à cailloux » devant un talus rocheux non stabilisé ;
- au voisinage ou en crête d'un mur de soutènement ;
- exceptionnellement sur pont ou viaduc.

Ces équipements sont actuellement utilisés ponctuellement.

Les principaux profils de glissières en béton sont figurés ci-dessous :




**Séparateurs modulaires de voies, lits d'arrêt**

Ces équipements n'ont pas encore été utilisés dans le département du Cher.

## 3. Dispositifs de retenue frontaux : atténuateurs de chocs

Ce sont des produits destinés à protéger des points singuliers :

- **atténuateurs de chocs redirectifs :** ces dispositifs sont conçus pour retenir et rediriger un véhicule qui les heurte. Ils sont installés devant des poteaux, piles de pont, extrémités de glissières béton ou métal, divergents, etc.
- **atténuateurs de chocs non redirectifs :** ces dispositifs sont conçus pour retenir et immobiliser un véhicule qui les heurte et peuvent être utilisés de façon permanente ou temporaire. Ils protègent les îlots de gare de péage, constituent les extrémités des files de séparateurs modulaires de voies béton ou métalliques sur chantiers ou sont installés devant des points durs où il ne faut pas rediriger le véhicule en cas de choc.

## 4. Dispositifs de retenue sur ouvrages d'art (voir fiche 2-5 « ouvrages d'art »)

Le choix des dispositifs se fait à l'aide du guide GC « choix d'un dispositif de retenue en bord libre d'un pont en fonction du site » :

- garde-corps classiques S8 ou architecturés ;
- barrière de type BN4 pour véhicules lourds.

## 5. Dispositifs particuliers

**Bordures chasse-roues :** ce sont des dispositifs spécifiques, de hauteur supérieure à celles des bordures classiques, qui ne sont employés que dans des conditions particulières, après diagnostic de sécurité.

## Références

- Décret n° 2002-1251 du 10 octobre 2002 relatif aux équipements routiers et modifiant le code de la voirie routière
- Normes : NF P98-409, NF P98-410, NF P98-410, NF P98-411, NF P98-412, XP P 98-414, NF P91-121, NF P 91-122
- Norme Européenne EN – 1317
- Marquage CE (à partir de janvier 2008, fin d'autorisation de commercialisation des dispositifs non marqués CE en janvier 2011 + 1 an pour écoulement des stocks)

## Sources documentaires

- Instruction relative à l'agrément et aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue de véhicules contre les sorties accidentelles de chaussée :
  - circulaire n° 88-49 du 9 mai 1988 et fascicule I
  - fascicule II : dispositifs de retenue latéraux métalliques
  - fascicule III : dispositifs de retenue latéraux en béton
  - fascicule III : dispositifs de retenue frontaux
- Avis techniques Glissières bois niveau 1 – MB1a – MB1b
- Barrières de sécurité pour la retenue des véhicules légers – Guide technique GC – SETRA – septembre 2001
- Guide technique GC publié par le SETRA et concernant les dispositifs de retenues sur ponts routiers

*N.B. : le SETRA fait partie maintenant du CEREMA.*

# AMÉNAGEMENTS PONCTUELS DE SÉCURITÉ

## Définition

Ce sont les petits aménagements de points singuliers, réalisés à faible coût et contribuant à l'amélioration de la sécurité des usagers de la routes ou des riverains :

- dégagement de visibilité ;
- aménagements d'îlots sur routes secondaires, rectification de tracé ;
- dispositifs de retenues ;
- bordurage d'îlots peints, têtes de buses de sécurité ;
- démolition de maisons ou de murs, protection et suppression d'obstacle.

## Exposé

### 1. Les dégagements de visibilité

Ces opérations réalisées après étude, au cas par cas, concernent des acquisitions foncières et des travaux dans des carrefours ou des virages visant à augmenter la visibilité lorsque celle-ci est très restreinte.

### 2. Les aménagements d'îlots sur routes secondaires

Ces travaux, réalisés au cas par cas après étude, concernent les carrefours montrant des problèmes :

- de positionnement ou de trajectoire de l'usager ;
- de perception du carrefour ;
- de dimensionnement du carrefour.

### 3. Les rectifications de tracés

Ces opérations visent à résoudre les problèmes :

- de trajectoire (modification du profil en plan) ;
- de perception du tracé (modification du profil en long par écrêtement partiel ou au contraire par rechargement de la chaussée).

Dans chaque cas, les études préliminaires devront examiner les éventuelles répercussions sur le reste de l'itinéraire.

### 4. Les dispositifs de retenue

Voir fiche 6.8

### 5. Le bordurage des îlots peints

Voir fiche 6.7

### 6. Les têtes de buses de sécurité

**Réseaux de catégories 1 et 2 :** pose systématique de têtes de buses de sécurité lors de travaux routiers neufs et mise en place progressive pour les entrées existantes, lorsque des accès busés sont nécessaires.

L'utilité et la sécurité d'accès des entrées existantes devront être vérifiées avant tous travaux.

**Réseau de catégorie 3 :** pose systématique de têtes de buses de sécurité lors de travaux routiers neufs, lorsque des accès busés sont nécessaires.

## 7. Démolition de maisons ou de murs

Ces travaux, situés le plus souvent en agglomération, servent à améliorer la visibilité, et/ou à élargir une chaussée trop étroite. Ils sont réalisés par les communes qui profitent la plupart du temps d'opportunités et sont subventionnés par le Conseil départemental à hauteur de 50 % du montant hors taxes, frais de notaires compris.

## 8. Protection, suppression et déplacements d'obstacles ponctuels

Ces travaux concernent des obstacles isolés situés à moins de 4 m du bord de chaussée (arbres, poteaux, parapets de ponts, etc.). Ils sont réalisés au cas par cas, par approche homogène et dans une logique de traitement progressif d'itinéraires.

En vertu de l'article L113-3 du code de la voirie routière, le Conseil départemental, gestionnaire du domaine public routier, peut, dans l'intérêt de la sécurité routière, faire déplacer les installations et ouvrages situés sur ce domaine, aux frais de l'occupant.

## 9. Traitement des petits rayons des virages

Lorsque les usagers empiètent régulièrement sur l'accotement, les petits rayons des virages sont traités, au cas par cas après étude, avec tout dispositif visant à alerter l'usager qu'il a quitté la chaussée, à stabiliser le bord de l'accotement, sans renvoyer les véhicules sur la chaussée.

## 10. Bandes rugueuses

En approche de virages dangereux, de carrefours des dispositifs de type bandes rugueuses peuvent être installés selon les modalités définies dans la note SETRA du 18 juillet 1986.

À titre exceptionnel, elles pourront parfois être mises en œuvre en pleine largeur de chaussée. Une étude est réalisée au cas par cas, par approche homogène.

## Références

- Aménagement des routes principales (ARP)
- Bandes rugueuses – note d'information du SETRA du 18 juillet 1986

# ITINÉRAIRES CYCLABLES

## Définition

Les études et les travaux de rénovation de voirie interurbaine constituent une opportunité pour réorganiser l'espace pour les cyclistes et permettre de bénéficier d'un réseau cyclable interurbain.

## Objectif

Le but de cette fiche est de permettre la réalisation d'aménagements les plus adaptés aux différentes situations et configurations rencontrées.

## Contexte

La prise en compte du vélo, dans les politiques de déplacement nationales ou locales, entraîne un développement de la pratique du vélo. Ce mode de déplacement est une alternative économique et écologique aux déplacements automobiles.

## Exposé

Le gabarit d'un cycliste

À ces dimensions s'ajoute un dégagement vertical de 2,50m sous ouvrage.

Le schéma ci-contre est extrait de manuels étrangers sur la conception d'aménagements cyclables et il est repris dans le guide du CERTU - Recommandations pour les aménagements cyclables.

Le cycliste est un usager vulnérable et il est soumis aux conditions extérieures d'ordre météorologique (vent, pluie) ou d'ordre physique (état de la route). Aussi, pour que le cycliste puisse évoluer en toute sécurité, il est préférable de retenir une largeur minimum d'aménagement cyclable de 1,5 mètre. Il pourra ainsi en toute sécurité être déporté par une rafale de vent ou bien éviter un obstacle sur son chemin.

Les différents éléments à connaître sur les cyclistes

Il existe différentes catégories d'usages de la bicyclette :

- un usage utilitaire ;
- un usage sportif ;
- un usage récréatif.

Ces différentes pratiques conditionnent :

- différentes perceptions du risque ;
- différents niveaux d'expérience ;
- différents comportements dans la circulation.

Ainsi, les deux facteurs communs aux accidents impliquant un cycliste sont :

- la différence de vitesse avec les autres usagers ;
- la mauvaise perception réciproque.

Le différentiel de vitesse
Il faut rechercher, dans les aménagements proposés, une limitation de la vitesse des automobilistes et le respect des distances latérales pour doubler un vélo (1 m en agglomération et 1,5 m hors agglomération : article R 414-4 du Code de la route).

La perception réciproque
La perception réciproque est un facteur important à prendre en compte, notamment au niveau du carrefour où l'attention est très sollicitée. Le type d'aménagement doit être le plus simplifié possible pour améliorer la lisibilité et repérer très rapidement les zones conflictuelles potentielles.

La qualité du revêtement
Les cyclistes sont très sensibles à la qualité de la voie, ainsi le « nid de poule » peut provoquer un changement brusque de trajectoire ou une chute.

Les besoins des cyclistes
Il faut garder en mémoire qu'un cycliste recherche un itinéraire sécurisé, cohérent, sans détours inutiles, attractif et confortable.

## Les dispositifs et aménagements en faveur des cyclistes

Ces dispositifs permettent l'ouverture au trafic cycliste de voies affectées à d'autres usages ou usagers.

La voie latérale multi-usages
C'est une voie essentiellement utilisée par les agriculteurs puisqu'elle sert de desserte aux parcelles agricoles. Ces voies sont généralement implantées à côté d'autoroutes, voies express, voire nationales ou départementales à forts trafics. Elles ont été implantées afin de limiter ou interdire les accès directs sur ces voies.
Ces types de voies peuvent être ouverts aux usagers cyclistes, à la condition qu'elles soient dans le domaine public.

Les bandes dérasées multifonctionnelles
Les bandes dérasées peuvent être revêtues partiellement ou complètement. Cet accotement sert pour la récupération des véhicules déviant de leur trajectoire normale et pour un évitement de collision.

Ces bandes dérasées multifonctionnelles constituent pour les cyclistes une amélioration en termes de confort et de sécurité.
Cet accotement ne reçoit aucun marquage spécifique aux vélos.
Ainsi, ces bandes multifonctionnelles offrent une possibilité simple de recevoir des cyclistes en tenant compte de leur sécurité. Bien entendu, ces bandes sont du type monodirectionnel.

La voie verte
La voie verte est un itinéraire en site propre partagé par des utilisateurs non motorisés piétons, joggers, personnes à mobilité réduite, cavaliers (article R 110-2 du Code de la route). Ces voies sont des voies bidirectionnelles avec une largeur variable comprise entre 3 m minimum et 5 m. Des dispositifs contraignants (type chicanes) sont à prévoir afin d'interdire l'accès aux véhicules motorisés. En cas d'utilisation de barrières, celles-ci devront être annoncées par des dispositifs particuliers (bandes sonores, etc.) car elles constituent un obstacle qui peut s'avérer mortel pour des cyclistes se déplaçant à grande vitesse.

La bande cyclable
La bande cyclable est une voie de circulation contiguë à la chaussée, réservée aux cyclistes. La réalisation de ce type d'aménagement convient pour des voies de distribution des quartiers ou pour les voies interquartiers dont les vitesses sont de 30 km/h voire 50 km/h et dont le trafic est moyen.
Ces bandes sont principalement unidirectionnelles, soit dans le sens de la circulation avec une largeur préconisée de 1 m 70 du fil d'eau à l'axe de marquage ou bien à contre-sens avec une largeur de 1 m 50 accompagnée d'un marquage au sol spécifique.
L'aménagement d'une bande cyclable bidirectionnelle est proscrit.

La piste cyclable
Une piste cyclable est une chaussée dédiée spécifiquement aux cyclistes, pour une utilisation confortable de celle-ci. Il faut maintenir un état de surface sans défauts ni obstacles induisant une fréquence élevée d'interventions d'entretien. De plus, sur le plan de la sécurité, des aménagements sont à prévoir pour le franchissement des carrefours ou le raccordement avec des voies principales.

La largeur recommandée d'une piste cyclable :

- unidirectionnelle est de 2,00 m (avec un minimum de 1,50 m) ;
- bidirectionnelle est de 3,00 m (avec un minimum de 2,50 m).

**Hors agglomération, et sauf projets particuliers répondant à d'autres objectifs, il est préférable d'utiliser la bande dérasée multifonctions ou l'accotement revêtu au lieu de la bande cyclable et de la piste cyclable, sauf dans le cas où le trafic cycliste est élevé.**

Signalisation
Le cycliste est attentif à la signalisation horizontale, qui pourra remplacer la signalisation verticale ou la compléter efficacement.

La couleur obligatoire et réglementaire pour la signalisation horizontale est le blanc. Dans des cas de renforcement de la signalisation, l'utilisation de la couleur verte est tolérée.

En agglomération, au niveau des carrefours à feux, il pourra être utile de créer un sas accessible aux cycles et cyclomoteurs leur permettant une facilité de manœuvres.

## Couleur de chaussée

La couleur verte pour la chaussée est exclusivement réservée aux cyclistes et elle est facultative dans son emploi dans les aménagements réservés aux cycles.

Dans le cadre de dispositifs en faveur des cyclistes (voie latérale multi-usages et bandes dérasées multifonctionnelles) au sein du Département et pour des liaisons interurbaines, la couleur rose facilement réalisable peut servir pour identifier et séparer ces dispositifs par rapport à la chaussée.

Dans tous les cas, l'emploi de ces couleurs ne se substitue pas à la signalisation horizontale.

## Les aménagements particuliers

Ouvrage d'art
Lors de la création d'un aménagement cycliste sur un ouvrage d'art existant, il existe deux solutions : soit rétrécir la largeur de la chaussée, soit rétrécir la largeur du trottoir tout en conservant une largeur de trottoir minimum de 1,40 m et une largeur minimum pour les cyclistes (voir plus haut). L'espace piétons est idéalement placé côté garde corps avec réalisation d'une séparation type bande blanche entre l'espace vélos et l'espace piétons.

Au niveau de l'étude d'un nouvel ouvrage d'art, il est intéressant de réfléchir sur la possibilité d'une voie indépendante de chaque côté du pont pour le passage des piétons et des cyclistes.

Un itinéraire pour les cyclistes doit être sécurisé, cohérent, sans détours inutiles, attractif et confortable. Ainsi, lors de la traversée d'une voie à grande circulation, le choix entre un tunnel et une passerelle tiendra compte essentiellement du dénivelé imposé au cycliste et de l'écoulement des eaux.

Le passage inférieur pour un cycliste est perçu comme un endroit peu sécurisant, sale, nauséabond et sombre.

Intersection de voies
Il est important de rechercher une simplicité et une compacité des carrefours, afin d'améliorer la compréhension des manœuvres à effectuer dans les zones à conflits. Il est possible d'ajouter des aménagements spécifiques pour garantir une sécurité des cyclistes :

- transformation d'une piste en bande cyclable avant l'arrivée sur le carrefour ;
- sas pour les carrefours à feux ;
- couloir de présélection.

Concernant le carrefour giratoire, il est préférable de retenir un dimensionnement compact du giratoire accompagné de rayons faibles et d'entrée/sortie à une voie.

Franchissement des passages à niveau

Plusieurs « grands principes » doivent être respectés afin de garantir le meilleur niveau de sécurité possible et le confort des usagers :

- continuité des aménagements cyclables ;
- lisibilité de la signalisation pour tous les usagers, qu'ils soient cyclistes ou automobilistes ;
- prise en compte des aménagements cyclables devant contribuer à une dégradation de la sécurité pour les autres usagers ;
- homogénéité de traitement du passage à niveau ;
- recherche d'un angle de franchissement des rails le plus proche de 90 ° pour éviter le risque de chute du cycliste ;
- pas de passage à niveau sur une ligne de voyageurs.

Tous les équipements mis en place et les aménagements réalisés doivent être faits en concertation avec les exploitants ferroviaire et routier.

## Détermination de la structure et de la couche de roulement

Couche de roulement

Hors agglomérations et en dehors de sites particuliers ou d'aménagements très spécifiques, les solutions à base d'enrobés bitumineux seront retenues préférentiellement aux structures à base de béton, pavés, dalles, résines, etc. pour la réalisation de la structure et de la couche de roulement des aménagements pour les cyclistes qui devront pouvoir accueillir les véhicules de service et d'intervention.

## Sources documentaires


- CERTU - Recommandations pour les aménagements cyclables (mise à jour septembre 2008)
- CERTU – Fiche n° 7 août 2006 – Les cyclistes
- Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, et des Transports – Instruction et Recommandation pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie (novembre 1995)
- SETRA – Aménagement des Routes Principales
- Circulaire interministérielle du 15 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée
- CIM béton Centre d'information sur le ciment et ses applications – Documentation technique route n° 79 de mars 2002
- MEEDA – Instruction interministérielle sur la signalisation routière 7e partie Marques sur chaussée
- SETRA – Note d'information 138 de mars 2013 – Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau

# AUTRES ÉQUIPEMENTS

## Définition

Les équipements de la route assurent des fonctions de plusieurs natures :

- prescription ;
- alerte à l'usager ;
- retenue des véhicules ;
- repérage géographique, guidage ;
- secours aux usagers, service à l'usager ;
- protection des usagers contre l'éblouissement, information des usagers ;
- gestion du trafic.

En fonction de leur technologie, ils sont considérés comme étant statiques ou dynamiques. Leur implantation peut être permanente ou temporaire.
Ils sont classés en équipements de signalisation, de sécurité, d'exploitation et de constatation des infractions.

Les équipements de signalisation permanents ou temporaires comprennent notamment :

- les produits de marquage des chaussées ;
- les panneaux de signalisation, dont les panneaux à messages variables, les balises ;
- les feux de circulation.

Les équipements de sécurité comprennent notamment ceux qui assurent une fonction :

- de retenue des véhicules ou des piétons sur la chaussée ou ses dépendances ;
- d'atténuation de chocs ;
- de protection contre l'éblouissement.

Les équipements d'exploitation comprennent notamment ceux qui sont destinés :

- à la régulation du trafic ;
- à l'information, au secours des usagers ;
- au recueil des données routières ;
- à l'éclairage des voies.

Les équipements de constatation des infractions au Code de la route tels que :

- le dépassement de la vitesse réglementaire ;
- le franchissement des feux tricolores.

La plupart des équipements de la route font l'objet de procédures de qualification destinées à évaluer leur niveau de sécurité et leur aptitude à l'usage. Ceci a pour but de garantir un niveau de qualité satisfaisant.

## Objectifs

Les équipements de la route ont pour objectif de contribuer à la sécurité, à l'amélioration et au confort des déplacements des usagers.

*Fiche 6 - 11*

## Exposé

### *1. Équipements de signalisation*

Ces équipements font l'objet de fiches spécifiques « signalisation verticale » et « signalisation horizontale ».

### 2. Équipements de sécurité

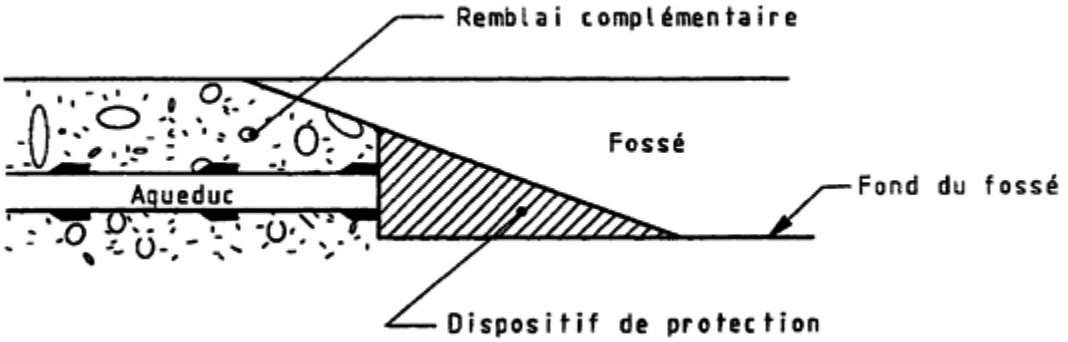
#### *2.1. Dispositifs de retenue*

Ces équipements font l'objet d'une fiche spécifique « glissières de sécurité ».

#### *2.2. Têtes d'aqueducs*

Ne sont considérés ici que les ouvrages d'ouverture inférieure à un mètre.

Les nouveaux ouvrages ou les remplacements d'ouvrages détruits sont réalisés au moyen de buses ou de cadres béton.
La tête d'aqueduc aura une pente qui épouse la pente du fossé de façon à ne laisser subsister aucun obstacle saillant sur l'accotement. Aucun seuil vertical ne doit être réalisé.
La partie supérieure doit rester amovible afin de permettre le nettoyage de l'aqueduc. Le glissement vers le haut en cas de choc doit être rendu impossible.




#### *2.3. Écrans anti-éblouissement*

Les écrans anti-éblouissement sont destinés à préserver l'usager de toute variation brutale de l'intensité lumineuse induite par les projecteurs d'une circulation inverse. Ils participent à la sécurité et au confort des usagers lors de la conduite de nuit.

Deux types d'écrans peuvent être mis en place :

- les écrans à occultation (suppression totale des rayons lumineux incidents) ;
- les écrans à atténuation (diminution de l'intensité lumineuse perçue).

Ces dispositifs, généralement en matériaux plastiques, sont utilisés notamment dans le cadre des créneaux de dépassement ou des contre-voies (par exemple voies de desserte agricole). Ils sont alors fixés sur les glissières de sécurité ou les séparateurs en béton.

D'autres dispositifs peuvent jouer le même rôle :

- les grillages à maillage serré qui peuvent être mis sur l'accotement en l'absence de glissières de sécurité. Ce type d'équipement peut être intéressant lorsqu'il faut aussi empêcher toute intrusion indésirable sur l'emprise routière ;
- le masque végétal par haie ou plantation arbustive lorsque l'espace disponible est suffisant.

Sur les routes départementales, sont utilisés les dispositifs suivants :

- sur terre-plein central : soit des dispositifs en plastique, soit un masque végétal lorsqu'un entretien facile est possible. La végétation devra alors être soigneusement choisie ;
- en bordure de contre-voie : un masque végétal si possible et notamment lorsqu'il n'y a pas de glissières.

### *2.4. Clôtures*

Ces équipements visent à interdire la traversée de la route par des piétons ou par la faune sauvage lorsque le trafic est dense et la circulation rapide.
Ces dispositions ne concernent que le réseau de catégorie 1A.
Elles seront implantées après étude, au cas par cas, localement, et uniquement lorsque c'est absolument nécessaire.
Elles sont implantées en général en limite de l'emprise routière selon les règles de base suivantes :

- une hauteur constante et adaptée au but recherché ;
- une étanchéité parfaite vis-à-vis des espèces animales visées, une continuité par raccordement au niveau des ouvrages ;
- une bonne visibilité du grillage pour les piétons et les animaux, un entretien facile, de même que leurs abords.

### *2.5. Dispositifs anticongères*

Les dispositifs anticongères peuvent être :

- des barrières à neige ;
- des aménagements géométriques ;,
- des plantations anticongères.

Ces dispositifs sont mis en œuvre après étude au cas par cas.
Dans la mesure du possible, les plantations anticongères seront favorisées. Ces dernières peuvent consister à laisser pousser la végétation sur la longueur et la hauteur voulues.

### *2.6. Éclairage des carrefours*

En règle générale, les carrefours en rase campagne ne sont pas éclairés.

Toutefois, dans le cadre de la réalisation d'une déviation d'agglomération ou d'un carrefour en entrée d'agglomération, l'éclairage peut faire l'objet d'une étude au cas par cas en concertation avec la commune concernée. Dans ce cas, une convention devra préciser :

- les modalités de prise en charge de l'investissement entre le Conseil départemental et la commune ;
- les principes du fonctionnement et de l'entretien qui seront à la charge de la commune.

## 3. Équipements d'exploitation

### *3.1. Postes d'appel d'urgence*

Compte tenu du développement du téléphone portable, le Département n'installe plus de postes d'appel d'urgence.

### *3.2. Indicateurs de profondeur de gel*

Voir la fiche « barrières de dégel ».

### *3.3. Recueil de données routières*

Voir la fiche « trafic ».

### *3.4. Portiques et potences*

L'implantation de ces éléments de signalisation verticale est étudiée, au cas par cas.

### *3.5. Panneaux à messages variables*

Ces équipements, qui visent à informer les usagers sur des incidents, accidents ou travaux et qui peuvent être gérés à distance, sont implantés, après étude, au cas par cas, sur les routes de catégorie 1A ou leurs itinéraires de déviation.

### *3.6. Limiteurs de gabarit (hauteur et/ou largeur)*

Ce sont des équipements de position visant à rappeler une dernière fois à l'usager que la route qu'il emprunte est limitée en hauteur et/ou en largeur.
Ils renforcent donc la signalisation verticale existante et sont installés au cas par cas après étude.

### *3.7. Feux tricolores*

En France, les feux tricolores sont fortement déconseillés en rase campagne.
Ils ne sont pas installés sur les routes départementales dans le Cher, hors agglomération.

### *3.8. Bornes interdépartementales*

Les bornes interdépartementales en dur sont progressivement supprimées et remplacées en liaison avec le département limitrophe.

Celles situées sur l'accotement sont progressivement déplacées.

## 4. Équipements de constatation des infractions au Code de la route

Les équipements de cette catégorie relèvent de la compétence de l'État, mais peuvent être implantés sur les routes départementales.

## Références

Normes :

- NF P 98-450 : écrans anti-éblouissement
- NF P 98-490 ET NF P 98-491 : têtes d'aqueducs
- NF P 95-305 : barrières à neige
- NF P 98-470 : clôtures

## Sources documentaires

- Guide environnement paysage tome 3 -SETRA 1974 (dispositifs anti-éblouissement)
- Guide de la protection de la faune et de la circulation routière -SETRA 1981 (clôtures)
- Plaquette routes et faune sauvage – SETRA 1985
- Viabilité hivernale : protection contre les congères- recommandations- SETRA 1984

**Direction des Routes**
**Service administratif et financier**

# GUIDE DE LA VOIRIE :

# TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE

**Date de la dernière mise à jour : le 2 mai 2020**

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

# SOMMAIRE

Aires piétonnes
Alignement
Amendes relatives à la circulation routière
Arbres d'alignement
Barrières de dégel
Contributions spéciales pour détériorations et dégradations
Contributions d'urbanisme
Coordination des travaux
Déclaration de projet de travaux (DT)
et déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT)
Définitions
Déviation
Domaine privé
Domaine public
Domaine public routier
Domaine public : classement et déclassement
Domaine public : déplacement de réseaux pour la sécurité routière
Domaine public : inaliénabilité et imprescriptibilité
Domaine public : occupation et utilisation
Domaine public : police de la conservation
Elagage
Engins de service hivernal : interdiction de dépassement
Enquêtes publiques
Equipements routiers
Gestion du patrimoine
Infractions au code de la route
Intersections
Panneaux de signalisation
Pistes cyclables et pistes pour cyclistes
Plan local d'urbanisme
Police de la circulation
Police municipale
Ponts
Publicité, enseignes et préenseignes
Règlement national d'urbanisme
Routes départementales : caractéristiques techniques
Routes express
Routes à grande circulation
Servitude de visibilité
Urbanisme : champ d'application des autorisations d'urbanisme
Urbanisme : instruction des demandes de permis : la consultation des personnes publiques
Vitesses maximales autorisées
Voirie : aménagement des abords des voies
Voirie : élargissement et redressement
Voirie : équipements routiers
Zone à circulation restreinte
Zone de rencontre
Zone 30

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 25.09.2018*

# INDEX ALPHABÉTIQUE


| OBJET | FICHE |
|---|---|
| Abord des voies | Voirie : aménagement des abords des voies |
| Accès à une voie publique | Urbanisme : instruction des demandes de permis : la consultation des personnes publiques |
| Aire piétonne | Aires piétonnes |
| | Enquêtes publiques |
| Alignement | Alignement |
| Alignement d'arbres | Arbres : alignement |
| Aménagement des abords des voies | Voirie : aménagement des abords des voies |
| Amendes | Amendes relatives à la circulation routière |
| Barrière de dégel | Barrières de dégel |
| Caractéristiques techniques des routes départementales | Routes départementales : caractéristiques techniques |
| Cession de voirie | Domaine public : inaliénabilité et imprescriptibilité |
| Circulation | Police de la circulation |
| Classement | Domaine public : classement et déclassement |
| | Enquêtes publiques |
| Conservation du domaine public | Domaine public : police de la conservation |
| Consultation du gestionnaire de la voirie | Urbanisme : instruction des demandes de permis : la consultation des personnes publiques |
| Contribution spéciale pour détériorations et dégradations | Contributions spéciales pour détériorations et dégradations |
| Contribution d'urbanisme | Contributions d'urbanisme |
| Coordination des travaux | Coordination des travaux |
| Déclaration de projet de travaux (DT) | Déclaration de projet de travaux (DT) et déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) |
| Déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) | Déclaration de projet de travaux (DT) et déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) |
| Déclassement | Domaine public : classement et déclassement |
| | Enquêtes publiques |
| Définitions | Définitions |
| | Equipements routiers |
| Déplacement de réseaux | Domaine public : déplacement de réseaux pour la sécurité routière |
| Déviation | Déviation |
| | Voirie : l'aménagement des abords des voies |
| Domaine privé | Domaine privé |
| Domaine public | Domaine public |
| Domaine public routier | Domaine public routier |

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

| OBJET | FICHE |
|---|---|
| Domaine public : classement et déclassement | Domaine public : classement et déclassement |
| | Enquêtes publiques |
| Domaine public : conservation | Domaine public : conservation |
| Domaine public : déplacement de réseaux pour la sécurité routière | Domaine public : déplacement de réseaux pour la sécurité routière |
| Domaine public : gestion du patrimoine | Gestion du patrimoine |
| Domaine public : inaliénabilité et imprescriptibilité | Domaine public : inaliénabilité et imprescriptibilité |
| Domaine public : occupation et utilisation | Domaine public : occupation et utilisation |
| Domaine public : conservation | Police de la conservation du domaine public |
| Domaine public : infractions | Police de la conservation du domaine public |
| Echange de voirie | Domaine public : inaliénabilité et imprescriptibilité |
| Elagage | Elagage |
| Elargissement de voie | Voirie : élargissement et redressement |
| | Enquêtes publiques |
| Emplacement réservé | Urbanisme : plan local d'urbanisme |
| Engin de service hivernal | Engins de service hivernal : interdiction de dépassement |
| Enquête publique | Enquêtes publiques |
| Enseigne | Publicité, enseignes et préenseignes |
| Enseigne temporaire | Publicité, enseignes et préenseignes |
| Equipement routier | Equipements routiers |
| Financement des aménagements | Contributions d'urbanisme |
| Gestion du patrimoine | Domaine public : gestion du patrimoine |
| Imprescriptibilité du domaine public | Domaine public : inaliénabilité et imprescriptibilité |
| Inaliénabilité du domaine public | Domaine public : inaliénabilité et imprescriptibilité |
| Infraction au code de la route | Infractions au code de la route |
| | Publicité, enseignes et préenseignes interdites |
| Infraction au code de la voirie routière | Domaine public : police de la conservation |
| Intersection | Intersections |
| Occupation du domaine public | Domaine public : occupation et utilisation |
| Panneaux | Panneaux de signalisation |
| Permis de construire et d'aménager | Urbanisme : instruction des demandes de permis : la consultation des personnes publiques |
| Pistes cyclables et pour cyclistes | Pistes cyclables et pistes pour cyclistes |
| Plan d'alignement | Alignement |
| | Enquêtes publiques |
| Plan local d'urbanisme | Plan local d'urbanisme |
| Plan de nivellement | Enquêtes publiques |
| Police de la circulation | Police de la circulation |
| Police de la conservation du domaine public | Domaine public : police de la conservation |
| Police municipale | Police municipale |
| Pont | Ponts |
| Publicité | Publicité, enseignes et préenseignes |
| Préenseigne | Publicité, enseignes et préenseignes |

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

| OBJET | FICHE |
|---|---|
| Préenseigne temporaire | Publicité, enseignes et préenseignes |
| Redressement de voie | Voirie : élargissement et redressement |
| | Enquêtes publiques |
| Règlement national d'urbanisme | Règlement national d'urbanisme |
| Route départementale : caractéristiques techniques | Routes départementales : caractéristiques techniques |
| Route express | Routes express |
| | Voirie : aménagement des abords des voies |
| Route à grande circulation | Routes à grande circulation |
| | Voirie : aménagement des abords des voies |
| Sécurité routière | Domaine public : déplacement de réseaux pour la sécurité routière |
| Servitude de visibilité | Servitude de visibilité |
| Signalisation | Panneaux de signalisation |
| Urbanisme : champ d'application des autorisations d'urbanisme | Urbanisme : champ d'application des autorisations d'urbanisme |
| Urbanisme : instruction des demandes de permis | Urbanisme : instruction des demandes de permis : la consultation des personnes publiques |
| Urbanisme : financement des aménagements | Contributions d'urbanisme |
| Urbanisme : plan local d'urbanisme | Urbanisme : plan local d'urbanisme |
| Urbanisme : Règlement national d'urbanisme | Urbanisme : Règlement national d'urbanisme |
| Utilisation du domaine public | Domaine public : occupation et utilisation |
| Visibilité | Servitude de visibilité |
| Vitesse maximale autorisée | Vitesses maximales autorisées |
| Voirie : aménagement des abords des voies | Voirie : aménagement des abords des voies |
| Voirie : élargissement et redressement | Voirie : élargissement et redressement |
| Voirie : équipements routiers | Equipements routiers |
| Zone à circulation restreinte | Zone à circulation restreinte |
| Zone de rencontre | Zone de rencontre |
| Zone 30 | Zone 30 |

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# INDEX PAR CODE

## Code de l'environnement

| | |
|---|---|
| L 554-1, L 554-1-1 et L 554-2 | DT et DICT |
| L581-2 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| L581-3 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| L581-7 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| R 554-1 à R 554-4 | DT et DICT |
| R 554-7 | DT et DICT |
| R554-19 à R 554-34 | DT et DICT |
| R 581-1 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| R 581-22 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| R 581-25 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| R 581-31 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| R 581-60 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| R 581-61 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| R 581-68 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| R 581-69 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| R 581-70 | Publicité, enseignes et préenseignes |
| R 581-71 | Publicité, enseignes et préenseignes |

## Code général des collectivités territoriales

| | |
|---|---|
| L2212-1 et L2212-2 | Police municipale |
| L2212-2-1 et L2212-2-2 | Elagage |
| L2213-1 | Police de la circulation<br>Routes à grande circulation |
| L2213-1-1 | Police de la circulation<br>Vitesses maximales autorisées |
| L 2213-2 à L 2213-4 | Police de la circulation |
| L2213-4-1 | Zone à circulation restreinte |
| L 2213-6 | Domaine public : occupation et utilisation |
| L3213-3 et L3213-4 | Gestion du patrimoine |
| L3221-4 | Gestion du patrimoine<br>Police de la circulation |
| L3221-4-1 | Vitesses maximales autorisées |
| R2213-1 | Police de la circulation<br>Routes à grande circulation |
| R2213-1-0-1 | Zone de circulation restreinte |
| R2334-10 à R2334-12 | Amendes relatives à la circulation routière |
| R3213-1 | Gestion du patrimoine<br>Domaine public : occupation et utilisation |

## Code général des propriétés des personnes publiques

| | |
|---|---|
| L2111-1 à L 2111-3 | Domaine public |
| L2111-14 | Domaine public routier |
| L2121-1 | Domaine public : occupation et utilisation |
| L 2122-1 à L 2122-3 | Domaine public : occupation et utilisation |
| L2122-20 | Domaine public : occupation et utilisation |
| L2125-1 | Domaine public : occupation et utilisation |
| L2125-3 à L2125-6 | Domaine public : occupation et utilisation |
| L2132-1 | Police de la conservation du domaine public |
| L2141-1 à L 2141-3 | Domaine public : classement et déclassement |
| L2211-1 | Domaine privé |
| L3111-1 | Domaine public : inaliénabilité et imprescriptibilité |
| L3112-1 et L3112-2 | Domaine public : inaliénabilité et imprescriptibilité |
| R2111-3 | Domaine public |
| R2122-1 | Domaine public : occupation et utilisation |
| R2122-2 | Domaine public : occupation et utilisation |
| R2122-4 | Domaine public : occupation et utilisation |
| R2122-6 | Domaine public : occupation et utilisation |
| R2122-7 | Domaine public : occupation et utilisation |
| R2125-2 | Domaine public : occupation et utilisation |
| R2125-3 | Domaine public : occupation et utilisation |
| R2125-5 | Domaine public : occupation et utilisation |
| R2132-1 | Police de la conservation du domaine public |
| R3222-3 | Domaine public : inaliénabilité et imprescriptibilité |

## Code des relations entre le public et l'administration

| | |
|---|---|
| L134-1 et L 134-2 | Enquêtes publiques |
| R 134-3 | Enquêtes publiques |
| R 134-5 à R 134-8 | Enquêtes publiques |
| R 134-10 | Enquêtes publiques |
| R 134-12 et R 134-13 | Enquêtes publiques |
| R 134-15 à R 134-17 | Enquêtes publiques |
| R 134-22 à R 134-32 | Enquêtes publiques |

## Code de la route

| | |
|---|---|
| L110-3 | Routes à grande circulation |
| L130-4 | Infractions au code de la route |
| L130-7 | Infractions au code de la route |
| R110-2 | Définitions<br>Pistes cyclables et pistes pour cyclistes |
| R130-1 | Infractions au code de la route |
| R130-5 | Infractions au code de la route |
| R311-1 | Définitions |
| R411-3 | Aires piétonnes |
| R411-3-1 | Zone de rencontre |
| R411-4 | Zone 30 |
| R411-5 | Police de la circulation |
| R411-7 | Intersections |
| R411-8 | Police de la circulation<br>Routes à grande circulation<br>Vitesses maximales autorisées |
| R411-8-1 | Routes à grande circulation |
| R411-19-1 | Zone de circulation restreinte |
| R411-20 | Barrières de dégel |
| R411-21-1 | Police de la circulation |
| R 411-25 | Panneaux de signalisation |
| R411-30 | Police de la circulation |
| R413-1 à R413-3 | Vitesses maximales autorisées |
| R414-17 | Engins de service hivernal : interdiction de dépassement |
| R415-8 | Routes à grande circulation |
| R415-15 | Intersections |
| R418-2 à R418-7 | Publicité, enseignes et préenseignes interdites |
| R418-9 | Publicité, enseignes et préenseignes interdites |
| R422-4 | Ponts |

## Code de l'urbanisme

| | |
|---|---|
| L111-6 à L 111-10 | Routes express<br>Routes à grande circulation<br>Voirie : aménagement des abords des voies |
| L111-13 | Pistes cyclables et pistes pour cyclistes |
| L151-1 à L151-3 | Plan local d'urbanisme |
| L151-5 à L151-7 | Plan local d'urbanisme |
| L151-8 | Plan local d'urbanisme |
| L151-38 et L151-39 | Plan local d'urbanisme |
| L151-41 | Plan local d'urbanisme |
| L331-15 | Contributions d'urbanisme |
| L332-6 et L332-6-1 | Contributions d'urbanisme |
| L332-8 | Contributions d'urbanisme |
| L332-11-3 et L332-11-4 | Contributions d'urbanisme |
| L332-15 | Contributions d'urbanisme |
| L332-28 | Contributions d'urbanisme |
| R111-1 | Urbanisme : Règlement national d'urbanisme |
| R111-5 et R111-6 | Urbanisme : Règlement national d'urbanisme |
| R421-3 | Urbanisme : champ d'application des autorisations d'urbanisme |
| R423-50 | Urbanisme : instruction des demandes de permis :<br>la consultation des personnes publiques |
| R 423-52 | Urbanisme : instruction des demandes de permis :<br>la consultation des personnes publiques |
| R 423-53 | Urbanisme : instruction des demandes de permis :<br>la consultation des personnes publiques |

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

## Code de la voirie routière

| | |
|---|---|
| L111-1 | Domaine public routier |
| L112-1 à L112-7 | Alignement |
| L113-1 et L 113-2 | Domaine public : occupation et utilisation |
| L 113-3 | Domaine public : occupation et utilisation<br>Domaine public : déplacement de réseaux pour la sécurité routière |
| L 114-1 à L 114-6 | Servitude de visibilité |
| L115-1 | Coordination des travaux |
| L116-1 à L116-4 | Domaine public : police de la conservation |
| L116-6 et L116-7 | Domaine public : police de la conservation |
| L 123-2 | Domaine public : classement et déclassement |
| L 123-3 | Domaine public : classement et déclassement |
| L131-1 | Routes départementales : caractéristiques techniques<br>Routes express |
| L131-2 | Routes départementales : caractéristiques techniques |
| L131-3 | Police de la circulation |
| L131-4 | Alignement<br>Domaine public : classement et déclassement |
| L131-5 | Voirie : élargissement et redressement |
| L131-6 | Alignement |
| L131-7 | Coordination des travaux<br>Elagage |
| L131-7-1 | Elagage |
| L131-8 | Contributions spéciales pour détériorations et dégradations |
| L151-1 à L151-5 | Routes express |
| L152-1 et L152-2 | Déviation |
| | |
| R111-1 | Equipements routiers |
| R112-1 à R112-3 | Alignement |
| R113-11 | Domaine public : déplacement de réseaux pour la sécurité routière |
| R 114-1 et R 114-2 | Servitude de visibilité |
| R115-1 à R115-4 | Coordination des travaux |
| R116-2 | Police de la conservation du domaine public<br>Elagage |
| R131-1 | Routes départementales : caractéristiques techniques |
| R131-2 | Police de la circulation |
| R131-3 à R131-9 | Enquêtes publiques |
| R131-10 et R131-11 | Coordination des travaux |
| R141-13 à R141-21 | Coordination des travaux |
| R151-1 | Routes à grande circulation<br>Routes express |
| R151-2 et R151-3 | Routes express |
| R152-1 | Routes à grande circulation |
| R152-2 | Déviation |

*Mise à jour le 15.05.2009*

# Aires piétonnes

**Article R411-3 du code de la route**

L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 08.03.18*

# Alignement

**Article L112-1 du code de la voirie routière**
*[Modifié par art 5 ordonnance 23 octobre 2015 – entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

L'alignement est la détermination par l'autorité administrative de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines. Il est fixé soit par un plan d'alignement, soit par un alignement individuel.
Le plan d'alignement, auquel est joint un plan parcellaire, détermine après enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie, et organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration la limite entre voie publique et propriétés riveraines.
L'alignement individuel est délivré au propriétaire conformément au plan d'alignement s'il en existe un. En l'absence d'un tel plan, il constate la limite de la voie publique au droit de la propriété riveraine.

**Article L112-2 du code de la voirie routière**

La publication d'un plan d'alignement attribue de plein droit à la collectivité propriétaire de la voie publique le sol des propriétés non bâties dans les limites qu'il détermine.
Le sol des propriétés bâties à la date de publication du plan d'alignement est attribué à la collectivité propriétaire de la voie dès la destruction du bâtiment.
Lors du transfert de propriété, l'indemnité est, à défaut d'accord amiable, fixée et payée comme en matière d'expropriation.

**Article L112-3 du code de la voirie routière**

L'alignement individuel est délivré par le représentant de l'Etat dans le département, le président du conseil départemental ou le maire, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale.
Dans les agglomérations, lorsque le maire n'est pas compétent pour délivrer l'alignement, il doit obligatoirement être consulté.

**Article L112-4 du code de la voirie routière**

L'alignement individuel ne peut être refusé au propriétaire qui en fait la demande.

**Article L112-5 du code de la voirie routière**

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

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

**Article L112-6 du code de la voirie routière**

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

**Article L112-7 du code de la voirie routière**

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

**Article L131-4 du code de la voirie routière**
*[Modifié par art 5 ordonnance 23 octobre 2015 – entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Le classement et le déclassement des routes départementales relèvent du conseil départemental. Ce dernier est également compétent pour l'établissement des plans d'alignement et de nivellement, l'ouverture, le redressement et l'élargissement de ces routes.
Les délibérations du conseil départemental concernant le classement ou le déclassement sont dispensées d'enquête publique préalable sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie.
A défaut d'enquête relevant d'une autre réglementation et ayant porté sur ce classement ou déclassement, l'enquête rendue nécessaire en vertu du deuxième alinéa est ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie, et organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration.
Lorsque l'opération comporte une expropriation, l'enquête d'utilité publique tient lieu de l'enquête prévue à l'alinéa précédent.
Le conseil départemental est également compétent pour approuver les projets, les plans et les devis des travaux à exécuter pour la construction et la rectification des routes.

**Article L131-6 du code de la voirie routière**

Les plans d'alignement des routes départementales, situées en agglomération, sont soumis pour avis au conseil municipal en application du 1° de l'article L. 121-28 du code des communes.

**Article R 112-1 du code de la voirie routière**
*{Modifié par article 23 du décret du 29 mars 2017]*

Lorsqu'un plan d'alignement a pour effet de frapper d'une servitude de reculement un immeuble inscrit au titre des monuments historiques, il ne peut être adopté qu'après accord du préfet de région.
Lorsqu'un plan d'alignement a pour effet de frapper d'une servitude de reculement un immeuble situé dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable, dans les abords des monuments historiques ou dans un site classé, inscrit ou en instance de classement, il ne peut être adopté qu'après avis de l'architecte des Bâtiments de France. En l'absence de réponse dans un délai de quatre mois, l'architecte des Bâtiments de France est réputé avoir donné un avis favorable.

**Article R 112-2 du code de la voirie routière**

Le transfert de propriétés des terrains non bâtis et les limitations au droit de propriété des terrains bâtis résultant d'un plan d'alignement donnent lieu aux formalités de publicité foncière. Il en va de même du transfert de la propriété du sol prévue au deuxième alinéa de l'article L. 112-2.

**Article R 112-3 du code de la voirie routière**

Des arrêtés portant règlement de voirie pris par le préfet, le président du conseil départemental ou le maire, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale, fixent les dimensions maximales des saillies autorisées.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Fiche créée le 08.03.2018*

# Arbres : alignement

**Article L 350-3 du code de l'environnement**
*[Créé par article 172 loi 8 août 2016]*

Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques.

Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures.

Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction.

Le fait d'abattre ou de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres donne lieu, y compris en cas d'autorisation ou de dérogation, à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur.

*Fiche créée le 11.07.2016*

# Amendes relatives à la circulation routière

**Article R2334-10 du code général des collectivités territoriales**

Le produit des amendes de police relatives à la circulation routière est partagé, proportionnellement au nombre des contraventions à la police de la circulation dressées sur leur territoire respectif au cours de l'année précédant celle au titre de laquelle est faite la répartition, entre :

1° Les communautés urbaines et autres groupements comptant au moins 10 000 habitants, auxquels les communes ont transféré la totalité de leurs compétences en matière de voies communales, de transports en commun et de parcs de stationnement et les communes de 10 000 habitants et plus ne faisant pas partie de ces groupements ;

2° Les groupements de moins de 10 000 habitants exerçant la totalité des compétences précitées et les communes de moins de 10 000 habitants ne faisant pas partie de ces groupements.

**Article R2334-11 du code général des collectivités territoriales**

Sous réserve des dispositions des articles R. 4414-1 et R. 4414-2, les sommes revenant aux communautés urbaines et autres groupements comptant au moins 10 000 habitants ainsi qu'aux communes de 10 000 habitants et plus visés au 1° de l'article R. 2334-10 leur sont versées directement.

Les sommes revenant aux groupements de moins de 10 000 habitants ainsi qu'aux communes de moins de 10 000 habitants sont d'abord partagées entre les départements proportionnellement au nombre de contraventions dénombrées l'année précédente sur le territoire de ces communes et groupements, puis réparties dans chaque département entre les communes et groupements qui ont à faire face à des travaux mentionnés à l'article R. 2334-12. La répartition est faite par le conseil départemental qui arrête la liste des bénéficiaires et le montant des attributions à leur verser en fonction de l'urgence et du coût des opérations à réaliser.

**Article R2334-12 du code général des collectivités territoriales**
*[Modifié par art 1er du décret du 28 juin 2016]*

Les sommes allouées en application des articles R. 2334-10 et R. 2334-11 sont utilisées au financement des opérations suivantes :

1° Pour les transports en commun :

a) Aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers, l'accueil du public, l'accès aux réseaux, les liaisons entre réseaux et avec les autres modes de transport ;

b) Aménagements de voirie, équipements destinés à une meilleure exploitation des réseaux ;

c) Equipements assurant l'information des usagers, l'évaluation du trafic et le contrôle des titres de transport.

2° Pour la circulation routière :

a) Etude et mise en oeuvre de plans de circulation ;

b) Création de parcs de stationnement ;

c) Installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale ;

d) Aménagement de carrefours ;

e) Différenciation du trafic ;

f) Travaux commandés par les exigences de la sécurité routière ;

g) Etudes et mise en œuvre de zones à circulation restreinte prévues à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

*Mise à jour le 15.05.2009*

# Barrières de dégel

**R 411-20 du code de la route**

Le préfet pour les routes nationales, le président du conseil départemental pour les routes départementales y compris les routes classées à grande circulation, le président du conseil exécutif de Corse, pour les routes prévues à l'article L. 4424-30 du code général des collectivités territoriales, le maire pour les autres routes peut ordonner l'établissement de barrières de dégel. Ces autorités fixent les conditions de circulation sur les routes ou sections de routes soumises aux barrières de dégel.
L'établissement de barrières de dégel sur les routes forestières relève de la compétence du préfet, du président du conseil départemental ou du maire selon que la route appartient au domaine forestier national, départemental ou communal.
Les pouvoirs conférés par le présent article au préfet s'exercent sans préjudice des compétences qu'il tient de l'article R. 411-5.

*Mise à jour le 15.05.2009*

# Contributions spéciales pour détériorations et dégradations

**Article L131-8 du code de la voirie routière**

Toutes les fois qu'une route départementale entretenue à l'état de viabilité est habituellement ou temporairement soit empruntée par des véhicules dont la circulation entraîne des détériorations anormales, soit dégradée par des exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toute autre entreprise, il peut être imposé aux entrepreneurs ou propriétaires des contributions spéciales, dont la quotité est proportionnée à la dégradation causée.
Ces contributions peuvent être acquittées en argent ou en prestation en nature et faire l'objet d'un abonnement.
A défaut d'accord amiable, elles sont réglées annuellement sur la demande des départements par les tribunaux administratifs, après expertise, et recouvrées comme en matière d'impôts directs.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 4.02.2019*

# Contributions d'urbanisme

**Article L331-15 du code de l'urbanisme**
*[Modifié par art 44 loi 29.12.2014 et par article 3 ordonnance 8 février 2018]*

Le taux de la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement peut être augmenté jusqu'à 20 % dans certains secteurs par une délibération motivée, si la réalisation de travaux substantiels de voirie ou de réseaux ou la création d'équipements publics généraux est rendue nécessaire en raison de l'importance des constructions nouvelles édifiées dans ces secteurs.
Il ne peut être mis à la charge des aménageurs ou constructeurs que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans ces secteurs ou, lorsque la capacité des équipements excède ces besoins, la fraction du coût proportionnelle à ceux-ci.
En cas de vote d'un taux supérieur à 5 % dans un ou plusieurs secteurs, les contributions mentionnées au d du 2° et au 3° de l'article L. 332-6-1, dans leur rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° 2014-1655 du 29 décembre 2014 de finances rectificative pour 2014, ne sont plus applicables dans ce ou ces secteurs.
Les dispositions du présent article s'appliquent à la métropole de Lyon sur la part de taxe d'aménagement prévue au 3° de l'article L. 331-2.
Les dispositions du présent article s'appliquent à la Ville de Paris sur la part de taxe d'aménagement prévue au 1° de l'article L. 331-2.

**Article L332-6 du code de l'urbanisme**
*[Modifié par art 44 loi 29.12.2014]*

Les bénéficiaires d'autorisations de construire ne peuvent être tenus que des obligations suivantes :
1° Le versement de la taxe d'aménagement prévue par l'article L. 331-1 ou de la participation instituée dans les secteurs d'aménagement définis à l'article L. 332-9 dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010 ou dans les périmètres fixés par les conventions visées à l'article L. 332-11-3 ;
2° Le versement des contributions aux dépenses d'équipements publics mentionnées au c du 2° de l'article L. 332-6-1, la participation pour voirie et réseaux ainsi que la participation des riverains des départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle définies au d du 2° et au 3° du même article L. 332-6-1, dans leur rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° 2014-1655 du 29 décembre 2014 de finances rectificative pour 2014. Toutefois, les contributions définies au d du 2° et au 3° dudit article L. 332-6-1, dans leur rédaction antérieure à la même loi, ne peuvent porter sur les équipements publics donnant lieu à la participation instituée dans les secteurs d'aménagement définis à l'article L. 332-9, dans sa rédaction antérieure à la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 précitée, ou dans les périmètres fixés par les conventions mentionnées à l'article L. 332-11-3.

3° La réalisation des équipements propres mentionnées à l'article L. 332-15 ;
4° Le versement pour sous-densité prévu aux articles L. 331-36 et L. 331-38 ;
5° Le versement de la redevance d'archéologie préventive prévue aux articles L. 524-2 à L. 524-13 du code du patrimoine

**Article L332-6-1 du code de l'urbanisme**

*[Modifié par art 44 loi de finances du 29.12.2014]*

Les contributions aux dépenses d'équipements publics prévus au 2° de l'article L. 332-6 sont les suivantes :
1°
a) Abrogé
b) Abrogé
c) Abrogé
d) Abrogé
e) Abrogé
2°
a) Abrogé ;
b) Abrogé
c) La participation spécifique pour la réalisation d'équipements publics exceptionnels prévue à l'article L. 332-8.

**Article L332-8 du code de l'urbanisme**
*[Modifié par article 141 loi 17 août 2015 et par article 227 loi 23 novembre 2018]*

Une participation spécifique peut être exigée des bénéficiaires des autorisations de construire qui ont pour objet la réalisation de toute installation à caractère industriel, notamment relative aux communications électroniques, agricole, commercial ou artisanal qui, par sa nature, sa situation ou son importance, nécessite la réalisation d'équipements publics exceptionnels.

Lorsque la réalisation des équipements publics exceptionnels n'est pas de la compétence de l'autorité qui délivre le permis de construire, celle-ci détermine le montant de la contribution correspondante, après accord de la collectivité publique à laquelle incombent ces équipements ou de son concessionnaire.

Lorsque l'autorisation de construire a pour objet l'implantation des installations de production d'électricité à partir de l'énergie mécanique du vent dont la situation ou l'importance rend nécessaires des moyens de détection militaires supplémentaires, ces moyens constituent un équipement public exceptionnel au sens du premier alinéa. Le montant de la contribution est fixé par convention par l'autorité militaire.

**Article L332-11-3 du code de l'urbanisme**
*[Modifié par art 165 loi du 24 mars 2014, par art 5 ordonnance 23 septembre 2015 et par articles 1 et 17 loi du 23 novembre 2018]*

I.-Dans les zones urbaines et les zones à urbaniser délimitées par les plans locaux d'urbanisme ou les documents d'urbanisme en tenant lieu, lorsqu'une ou plusieurs opérations d'aménagement ou de construction nécessitent la réalisation d'équipements autres que les équipements propres mentionnés à l'article L. 332-15, une convention de projet urbain partenarial prévoyant la prise en charge financière de tout ou partie de ces équipements peut être conclue entre les propriétaires des terrains, les aménageurs, les constructeurs et :
1° Dans le périmètre d'une opération d'intérêt national au sens de l'article L. 102-12, le représentant de l'Etat ;
2° Dans le périmètre d'une grande opération d'urbanisme au sens de l'article L. 312-3, la collectivité territoriale ou l'établissement public cocontractant mentionné au même article L. 312-3 ;
3° Dans les autres cas, la commune ou l'établissement public compétent en matière de plan local d'urbanisme.

II.-Lorsque des équipements publics ayant vocation à faire l'objet d'une première convention de projet urbain partenarial desservent des terrains autres que ceux mentionnés dans le projet de ladite convention, par décision de leur organe délibérant, la commune ou l'établissement public compétent en matière de plan local d'urbanisme, ou la collectivité territoriale ou l'établissement public cocontractant mentionné à l'article L. 312-3 dans le périmètre des grandes opérations d'urbanisme ou le représentant de l'Etat par arrêté, dans le cadre des opérations d'intérêt national, fixe les modalités de partage des coûts des équipements et délimite un périmètre à l'intérieur duquel les propriétaires fonciers, les aménageurs ou les constructeurs qui s'y livrent à des opérations d'aménagement ou de construction participent, dans le cadre de conventions, à la prise en charge de ces mêmes équipements publics, qu'ils soient encore à réaliser ou déjà réalisés, dès lors qu'ils répondent aux besoins des futurs habitants ou usagers de leurs opérations. Les conventions successivement établies peuvent viser des programmes d'équipements publics différents lorsque les opérations de construction attendues dans chaque périmètre de convention ne nécessitent pas les mêmes besoins en équipements.
Le périmètre est délimité par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public ou, dans le cadre des opérations d'intérêt national, par arrêté préfectoral, pour une durée maximale de quinze ans. Le périmètre est délimité par décision de l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public cocontractant mentionné au même article L. 312-3 dans le périmètre des grandes opérations d'urbanisme, pour une durée pouvant être supérieure à quinze ans sans pour autant pouvoir excéder la durée fixée par l'acte décidant de la qualification de grande opération d'urbanisme.

III.-Avant la conclusion de la convention, les personnes ayant qualité pour déposer une demande de permis de construire ou d'aménager peuvent demander à la commune ou à l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou à la collectivité territoriale ou l'établissement public mentionné audit article L. 312-3 dans le périmètre des grandes opérations d'urbanisme ou au représentant de l'Etat dans le cadre des opérations d'intérêt national qu'ils étudient le projet d'aménagement ou de

construction et que ce projet fasse l'objet d'un débat au sein de l'organe délibérant. L'autorité compétente peut faire droit à cette demande.
La demande est assortie d'un dossier comportant la délimitation du périmètre du projet d'aménagement ou de construction, la définition du projet ainsi que la liste des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans le périmètre.
Cette convention ne peut mettre à la charge des propriétaires fonciers, des aménageurs ou des constructeurs que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans le périmètre fixé par la convention ou, lorsque la capacité des équipements programmés excède ces besoins, la fraction du coût proportionnelle à ceux-ci.
La convention fixe les délais de paiement. La participation peut être acquittée sous forme de contribution financière ou d'apports de terrains bâtis ou non bâtis.
La convention peut prévoir que la contribution financière prévue à l'avant-dernier alinéa du présent III est versée directement à la personne publique assurant la maîtrise d'ouvrage des équipements publics mentionnés au troisième alinéa du présent III.

**Article L332-11-4 du code de l'urbanisme**
*[Modifié par art 28 loi 29 décembre 2010]*
Dans les communes où la taxe d'aménagement a été instituée, les constructions édifiées dans le périmètre délimité par une convention prévue à l'article L. 332-11-3 sont exclues du champ d'application de cette taxe pendant un délai fixé par la convention, qui ne peut excéder dix ans.

**Article L332-15 du code de l'urbanisme (extrait)**
*[Modifié par art 117 loi du 12.05.2009]*

L'autorité qui délivre l'autorisation de construire, d'aménager, ou de lotir exige, en tant que de besoin, du bénéficiaire de celle-ci la réalisation et le financement de tous travaux nécessaires à la viabilité et à l'équipement de la construction, du terrain aménagé ou du lotissement, notamment en ce qui concerne la voirie, l'alimentation en eau, gaz et électricité, les réseaux de télécommunication, l'évacuation et le traitement des eaux et matières usées, l'éclairage, les aires de stationnement, les espaces collectifs, les aires de jeux et les espaces plantés.
Les obligations imposées par l'alinéa ci-dessus s'étendent au branchement des équipements propres à l'opération sur les équipements publics qui existent au droit du terrain sur lequel ils sont implantés et notamment aux opérations réalisées à cet effet en empruntant des voies privées ou en usant de servitudes.
Toutefois, en ce qui concerne le réseau électrique, le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition est redevable de la part de la contribution prévue au troisième alinéa du II de l'article 4 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité, correspondant au branchement et à la fraction de l'extension du réseau située sur le terrain d'assiette de l'opération, au sens de cette même loi et des textes pris pour son application.
L'autorisation peut également, avec l'accord du demandeur et dans les conditions définies par l'autorité organisatrice du service public de l'eau ou de l'électricité, prévoir un raccordement aux réseaux d'eau ou d'électricité empruntant, en tout ou partie, des voies ou emprises publiques, sous réserve que ce raccordement n'excède pas cent mètres et que les réseaux correspondants, dimensionnés pour correspondre exclusivement aux besoins du projet, ne soient pas destinés à desservir d'autres constructions existantes ou futures.
……..

**Article L332-28 du code de l'urbanisme**
*[Modifié par art 44 loi 29 décembre 2014]*

Les contributions mentionnées ou prévues au c du 2° de l'article L. 332-6-1, au d du 2° du même article, dans sa rédaction antérieure à la loi n° 2014-1655 du 29 décembre 2014 de finances rectificative pour 2014, et à l'article L. 332-9 dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010 sont prescrites, selon le cas, par le permis de construire, le permis d'aménager, les prescriptions faites par l'autorité compétente à l'occasion d'une déclaration préalable ou l'acte approuvant un plan de remembrement. Ces actes en constituent le fait générateur. Ils en fixent le montant, la superficie s'il s'agit d'un apport de terrains ou les caractéristiques générales s'il s'agit des travaux mentionnés au premier alinéa de l'article L. 332-10 dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 précitée.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 22.07.2014*

# Coordination des travaux

## *Sommaire*


- *Coordination des travaux exécutés sur les voies publiques situées en dehors des agglomérations*
- *Coordination des travaux exécutés sur les voies publiques situées à l'intérieur des agglomérations*
- *Dispositions relatives aux travaux affectant le sol et le sous-sol des voies communales*


## 1- Coordination des travaux exécutés sur les voies publiques situées en dehors des agglomérations

**Article L131-7 du code de la voirie routière**

En dehors des agglomérations, le président du conseil départemental exerce, en matière de coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol des routes départementales, les compétences attribuées au maire par l'article L. 115-1.
Le conseil départemental exerce les mêmes attributions que celles dévolues au conseil municipal par l'article L. 141-11.
En cas d'urgence, le président du conseil départemental peut faire exécuter d'office, sans mise en demeure préalable et aux frais de l'occupant, les travaux qu'il juge nécessaires au maintien de la sécurité routière sur les routes départementales.
Le représentant de l'Etat dans le département peut intervenir dans les mêmes conditions que celles prévues au septième alinéa de l'article L. 115-1.

*[Commentaire : voir l'article L 115-1 du CVR dans la 2e partie et l'article et L 141-11 du CVR dans la 3e partie]*

**Article R131-10 du code de la voirie routière**

A l'extérieur des agglomérations le président du conseil départemental exerce les compétences qu'il tient de l'article L. 131-7 en matière de coordination des travaux sur les routes départementales dans les mêmes conditions que celles fixées pour le maire aux articles R115-1 à R.115-4.

*[Commentaire : voir les articles R 115-1 à R 115-4 du CVR dans la 2e partie]*

**Article R131-11 du code de la voirie routière**

Les dispositions des articles R. 141-13 à R. 141-21 relatives aux modalités d'exécution des travaux de réfection des voies communales et aux évaluations des frais en résultant sont applicables aux travaux de remblaiement des tranchées ouvertes dans les routes départementales et aux travaux de réfection de celles-ci, sous réserve des adaptations ci-après :
1° Le département est substitué à la commune ; le conseil départemental et le président du conseil départemental sont substitués respectivement au conseil municipal et au maire ;
2° Pour l'application de l'article R. 141-20, les prix de référence sont ceux qui sont constatés dans les marchés passés par le département ou, à défaut, les prix constatés couramment dans le département.

*[Commentaire : voir les articles R 115-13 à R 115-21 dans la 3e partie]*

## 2- Coordination des travaux exécutés sur les voies publiques situées à l'intérieur des agglomérations

**Article L115-1 du code de la voirie routière**

A l'intérieur des agglomérations, le maire 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.
Les propriétaires, affectataires ou utilisateurs de ces voies, les permissionnaires, concessionnaires et occupants de droit communiquent périodiquement au maire le programme des travaux qu'ils envisagent de réaliser ainsi que le calendrier de leur exécution. Le maire porte à leur connaissance les projets de réfection des voies communales. Il établit, à sa diligence, le calendrier des travaux dans l'ensemble de l'agglomération et le notifie aux services concernés. Le refus d'inscription fait l'objet d'une décision motivée, sauf lorsque le revêtement de la voie, de la chaussée et des trottoirs n'a pas atteint trois ans d'âge.
Lorsque les travaux sont inscrits à ce calendrier, ils sont entrepris à la date ou au cours de la période à laquelle ils sont prévus sous réserve des autorisations légalement requises.
Pour les travaux en agglomération qui n'ont pas fait l'objet de la procédure de coordination prévue ci-dessus, soit parce qu'ils n'étaient pas prévisibles au moment de l'élaboration du calendrier, soit parce que celui-ci n'a pas été établi, le maire, saisi d'une demande, indique au service demandeur la période pendant laquelle les travaux peuvent être exécutés. Le report par rapport à la date demandée doit être motivé. A défaut de décision expresse dans le délai de deux mois qui suit le dépôt de la demande, les travaux peuvent être exécutés à la date indiquée dans cette demande.
Le maire peut ordonner la suspension des travaux qui n'auraient pas fait l'objet des procédures de coordination définies aux alinéas précédents.
En cas d'urgence avérée, les travaux mentionnés ci-dessus peuvent être entrepris sans délai. Le maire est tenu informé dans les vingt-quatre heures des motifs de cette intervention.
Le représentant de l'Etat peut, lorsque l'intérêt général le justifie ou en cas d'urgence ou de nécessité publique, permettre l'exécution, à une date déterminée, des travaux sur les voies publiques en agglomération qui auraient fait l'objet d'un refus d'inscription au calendrier visé au deuxième alinéa, d'un report visé au quatrième alinéa ou d'une suspension visée au cinquième alinéa du présent article.
Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

**Article R 115-1 du code de la voirie routière** *[Modifié par décret du 17 juin 2014]*

Le maire fixe chaque année la date à laquelle doivent lui être adressés par les propriétaires, affectataires des voies, permissionnaires, concessionnaires et occupants de droit ceux de leurs programmes de travaux qui affectent la voirie. Il fixe également les renseignements qui doivent lui être adressés, notamment sur la nature des travaux, leur localisation, la date de leur début et leur durée, ainsi que sur les opérations préparatoires aux travaux susceptibles d'affecter la voirie, en particulier les investigations complémentaires obligatoires prévues au II de l'article R. 554-23 du code de l'environnement. Les demandes adressées au maire en application du quatrième alinéa de l'article L. 115-1 doivent comporter les mêmes renseignements.
La décision du maire est publiée. Elle est notifiée aux personnes mentionnées à l'alinéa 1er ci-dessus.
Deux semaines au moins avant la date fixée par le maire, celui-ci porte à la connaissance des mêmes personnes les projets de réfection des voies communales.
Les programmes de travaux mentionnés aux alinéas 1er et 3 ci-dessus distinguent les opérations qui doivent être entreprises dans un délai d'un an de celles prévues à plus long terme.

**Article R 115-2 du code de la voirie routière**

Le calendrier établi par le maire, qui comprend l'ensemble des travaux à exécuter sur les voies publiques situées à l'intérieur de l'agglomération et sur leurs dépendances, est notifié aux personnes ayant présenté des programmes dans les deux mois à compter de la date prévue à l'article R. 115-1.
Passé ce délai, les travaux peuvent être exécutés aux dates prévues dans ces programmes.

**Article R 115-3 du code de la voirie routière**

L'arrêté de suspension des travaux prévu au cinquième alinéa de l'article L. 115-1 est notifié à l'entreprise et au maître de l'ouvrage. Cet arrêté prévoit les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation ; il peut prescrire la remise en état de la voie.
S'il n'est pas satisfait aux mesures prescrites par l'arrêté de suspension des travaux, le maire peut, en cas d'urgence, faire exécuter d'office les travaux prescrits par l'arrêté dans les conditions prévues par le deuxième alinéa de l'article L. 141-11.

**Article R 115-4 du code de la voirie routière**

Lorsque le préfet envisage d'user des pouvoirs qu'il tient du septième alinéa de l'article L. 115-1, il en informe préalablement le maire. A défaut de réponse du maire dans un délai de quinze jours ou en cas d'urgence, il peut prescrire les mesures prévues par cet article.

## 3- Dispositions relatives aux travaux affectant le sol et le sous-sol des voies communales

**Article L141-11 du code de la voirie routière**
Le conseil municipal détermine, après concertation avec les services ou les personnes intervenant sur le domaine public, les modalités d'exécution des travaux de réfection des voies communales dans lesquelles des tranchées ont été ouvertes. Il détermine également l'évaluation des frais qui peuvent être réclamés aux intervenants lorsque ces derniers n'ont pas exécuté tout ou partie de ces travaux.

En cas d'urgence, le maire peut faire exécuter d'office, sans mise en demeure préalable et aux frais de l'occupant, les travaux qu'il juge nécessaires au maintien de la sécurité routière sur les voies dont la police de la circulation est de sa compétence.
Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

**Article R 141-13 du code de la voirie routière**

Le remblaiement des tranchées ouvertes dans les voies communales est assuré par les personnes qui ont été autorisées à exécuter les travaux, ci-après dénommées intervenants.
Il en est de même, sauf disposition contraire du règlement de voirie mentionné à l'article R. * 141-14 ou, à défaut d'un règlement de voirie, sauf délibération contraire prise dans les conditions mentionnées à l'article R. 141-15, de la réfection provisoire et de la réfection définitive des chaussées, trottoirs, accotements et autres ouvrages dépendant de la voie.
Le délai entre la réfection provisoire et la réfection définitive ne peut excéder un an.

**Article R 141-14 du code de la voirie routière**

Un règlement de voirie fixe les modalités d'exécution des travaux de remblaiement, de réfection provisoire et de réfection définitive conformément aux normes techniques et aux règles de l'art. Il détermine les conditions dans lesquelles le maire peut décider que certains des travaux de réfection seront exécutés par la commune.
Ce règlement est établi par le conseil municipal après avis d'une commission présidée par le maire et comprenant, notamment, des représentants des affectataires, permissionnaires, concessionnaires et autres occupants de droit des voies communales.

**Article R 141-15 du code de la voirie routière**

Dans les communes où il n'a pas été établi un règlement de voirie, le conseil municipal détermine à l'occasion de chaque opération, après concertation avec les intervenants, les modalités d'exécution des travaux de remblaiement et de réfection des voies et de leurs dépendances. Le conseil peut décider, dans les mêmes conditions, que certains des travaux de réfection seront exécutés par la commune.

**Article R 141-16 du code de la voirie routière**

Lorsque les travaux de réfection des voies communales ne sont pas exécutés dans les délais prescrits ou lorsqu'ils ne sont pas conformes aux prescriptions édictées par le conseil municipal, l'intervenant est mis en demeure d'exécuter les travaux conformément à ces prescriptions ; si les travaux ne sont pas exécutés dans le délai fixé par la mise en demeure, le maire fait exécuter les travaux d'office aux frais de l'intervenant. Toutefois, la mise en demeure n'est pas obligatoire lorsque l'exécution des travaux présente un caractère d'urgente nécessité pour le maintien de la sécurité routière.

**Article R 141-17 du code de la voirie routière**

Lorsque la réfection définitive est effectuée par l'intervenant, celui-ci assure sur les parties de chaussées, accotements, trottoirs ou autres ouvrages concernés les travaux d'entretien liés aux conditions dans lesquelles la réfection a été exécutée. Toutefois, par accord entre la commune et l'intervenant, il peut être décidé, dans des conditions et délais fixés par convention, que cet entretien est assuré par la commune.

**Article R 141-18 du code de la voirie routière**

Les sommes qui peuvent être réclamées à l'intervenant, lorsque tout ou partie des travaux de réfection provisoire ou définitive sont exécutés par la commune en application des dispositions des articles R. 141-14 et R. 141-15 ou lorsque les travaux sont exécutés d'office en application de l'article R. 141-16, comprennent le prix des travaux augmentés d'une majoration correspondant aux frais généraux et aux frais de contrôle. Ces sommes sont déterminées dans les conditions prévues aux articles R. 141-19, R. 141-20 et R. 141-21.

**Article R 141-19 du code de la voirie routière**

Lorsque les travaux sont exécutés par la commune en vertu des articles R. 141-14 et R. 141-15, le montant des sommes qui leur sont dues est fixé d'un commun accord avec l'intervenant après un constat contradictoire des quantités de travaux à exécuter.
A défaut d'accord, ces sommes sont fixées par le conseil municipal.
Dans le cas de travaux exécutés d'office en application de l'article R. 141-16, les sommes dues à la commune peuvent être fixées par le conseil municipal sans que soit recherché l'accord de l'intervenant.

**Article R 141-20 du code de la voirie routière**

Les prix unitaires sont fixés par le conseil municipal d'après les prix constatés dans les marchés passés par la commune pour les travaux de même nature et de même importance et, à défaut, d'après les prix constatés couramment dans le département.
Lorsque les travaux de réfection font l'objet d'un marché passé par la commune, le prix réclamé à l'intervenant ne peut excéder celui que fait apparaître le décompte définitif de ce marché.

**Article R141-21 du code de la voirie routière**

La majoration pour frais généraux et frais de contrôle est fixée par le conseil municipal. Le taux de cette majoration ne peut excéder 20 % du montant des travaux pour la tranche de travaux comprise entre 0,15 et 2 286,74 euros, 15 % pour la tranche comprise entre 2 286,89 et 7 622,45 euros et 10% pour la tranche au-delà de 7 622,45 euros.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Fiche mise à jour le 2 mai 2020*

# Déclaration de projet de travaux (DT) et Déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT)

**Article L554-1 du code de l'environnement** *[créé par loi du 12 juillet 2010, modifié par loi du 27 janvier 2014 et par l'ordonnance du 10 mars 2016]*

I. - Les travaux réalisés à proximité des ouvrages constituant les réseaux souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution ou à proximité des ouvrages mentionnés à l'article L. 562-8-1 sont effectués dans des conditions qui ne sont pas susceptibles de porter atteinte à leur intégrité, sécurité ou continuité de fonctionnement, à l'environnement, à la sécurité des travailleurs et des populations situées à proximité du chantier ou à la vie économique.

II. - Lorsque des travaux sont réalisés à proximité d'un ouvrage mentionné au I, des dispositions techniques et organisationnelles sont mises en œuvre, dès le début du projet et jusqu'à son achèvement, sous leur responsabilité et à leurs frais, par le responsable du projet de travaux, par les exploitants des ouvrages et par les entreprises exécutant les travaux.
Ces dispositions peuvent comprendre :
- la consultation du guichet unique mentionné à l'article L. 554-2 ;
- la déclaration préalable des travaux par le responsable du projet et les exécutants des travaux auprès des exploitants des ouvrages ;
- des investigations ou actions de localisation des ouvrages en amont des travaux lorsque la position des ouvrages n'est pas connue avec une précision suffisante ;
- la mise en place de précautions particulières à l'occasion des travaux ;
- la déclaration, par son auteur, de tout dommage ou dégradation causé à un ouvrage auprès de son exploitant.

III. - Des mesures contractuelles sont prises par les responsables de projet de travaux pour que les entreprises exécutant les travaux ne subissent pas de préjudice lié au respect des obligations prévues au II, notamment en cas de découverte fortuite d'un ouvrage durant le chantier ou en cas d'écart notable entre les informations relatives au positionnement des ouvrages communiquées avant le chantier par le responsable du projet de travaux et la situation constatée au cours du chantier.
Le responsable du projet de travaux supporte toutes les charges induites par la mise en œuvre de ces mesures, y compris en ce qui concerne le déroulement du chantier et sauf en ce qui concerne les dispositions du second alinéa du II qui sont appliquées conformément au IV.

IV. - Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités de mise en œuvre du présent article, et notamment :
1° Les catégories d'ouvrages, y compris les équipements qui leur sont fonctionnellement associés, auxquelles s'applique le présent chapitre, ainsi que la sensibilité de ces ouvrages ;
2° Les dispositions techniques et organisationnelles mentionnées au II en relation, le cas échéant, avec le guichet unique mentionné à l'article L. 554-2 ;
3° Les modalités de répartition, entre le responsable du projet de travaux et les exploitants des ouvrages, des coûts associés à la mise en œuvre des dispositions du second alinéa du II ;
4° Les dispositions qui sont portées dans le contrat qui lie le responsable du projet de travaux et les entreprises de travaux pour l'application du présent article.

**Article L554-1-1 du code de l'environnement** *[créé par l'ordonnance du 10 mars 2016]*

I.-En cas d'urgence liée à la sécurité lors de travaux ou activités effectués à proximité des canalisations mentionnées à l'article L. 554-5, l'autorité administrative compétente peut décider leur suspension, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.
II.-Le fait de ne pas satisfaire à l'obligation de déclaration prévue au quatrième alinéa du II de l'article L. 554-1 préalablement à des travaux à proximité de canalisations parmi celles mentionnées à l'article L. 554-5 est puni d'une amende de 15 000 €.
Le fait d'omettre la déclaration de dégradation d'une canalisation à son exploitant parmi celles mentionnées à l'article L. 554-5, prévue au septième alinéa du II de l'article L. 554-1, est puni d'une amende de 30 000 €.

**Article L554-2 du code de l'environnement**
*[créé par loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 et modifié par l'ordonnance du 10 mars 2016]*

Il est instauré, au sein de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, dans le cadre d'une mission de service public qui lui est confiée pour contribuer à la préservation de la sécurité des ouvrages mentionnés au I de l'article L. 554-1, un guichet unique rassemblant les éléments nécessaires à l'identification des exploitants de ces ouvrages et mettant à la disposition du public et des collectivités territoriales des informations et moyens électroniques permettant de remplir les obligations prévues par le présent chapitre ou nécessaires à l'exercice de missions de service public. Les exploitants de ces ouvrages communiquent à l'Institut national de l'environnement industriel et des risques les informations nécessaires à la préservation de leurs ouvrages suivant des modalités définies par décret en Conseil d'Etat.

**Article R554-1 du code de l'environnement**
*[modifié par décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 et par décret du 20 août 2012]*

Pour l'application du présent chapitre, on entend par :
-ouvrage : tout ou partie de canalisation, ligne, installation appartenant à une des catégories mentionnées au I ou au II de l'article R. 554-2 ainsi que leurs branchements et équipements ou accessoires nécessaires à leur fonctionnement ;
-ouvrage en service : ouvrage dont l'exploitation n'est pas définitivement arrêtée ;
-responsable d'un projet : personne physique ou morale, de droit public ou de droit privé, pour le compte de laquelle les travaux sont exécutés, ou son représentant ayant reçu délégation ;
-exécutant des travaux : personne physique ou morale assurant l'exécution des travaux ;

- déclarant : personne physique ou morale effectuant la déclaration de projet de travaux ou la déclaration d'intention de commencement de travaux prévues respectivement aux articles R. 554-21 et R. 554-25 ;
-emprise des travaux : extension maximale de la zone des travaux prévue par le responsable du projet ou par l'exécutant des travaux, y compris les zones de préparation du chantier, d'entreposage et de circulation d'engins ;
-zone d'implantation d'un ouvrage : la zone contenant l'ensemble des points du territoire situés à moins de 50 mètres du fuseau de l'ouvrage. Pour les ouvrages linéaires, il est retenu une zone de largeur constante contenant l'ensemble des points situés à moins de 50 mètres du fuseau de l'ouvrage. Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution peut fixer des dimensions différentes pour certaines catégories de réseaux en raison de leur sensibilité particulière aux actes de malveillance ou de terrorisme, de l'importance de leur extension dans les zones urbanisées, ou de la rapidité de leur développement ;
-fuseau d'un ouvrage ou d'un tronçon d'ouvrage : volume contenant l'ouvrage ou le tronçon d'ouvrage déterminé à partir de sa localisation théorique, de ses dimensions, de son tracé, compte tenu de l'incertitude de sa localisation, et, pour un ouvrage aérien, de sa mobilité selon l'environnement dans lequel il est situé.
- travaux sans impact sur les réseaux souterrains : travaux entrant dans l'une des catégories suivantes :

a) Travaux ne comportant ni fouille, ni enfoncement, ni forage du sol et ne faisant subir au sol ni compactage, ni surcharge, ni vibrations susceptibles d'affecter les réseaux souterrains ;

b) Travaux en sous-sol consistant uniquement à ajouter, enlever ou modifier des éléments à l'intérieur de tubes, fourreaux, galeries techniques, existants et souterrains, à condition que ces travaux ne soient en aucun cas susceptibles d'affecter l'intégrité externe ou le tracé de ces infrastructures ;

c) Pose dans le sol à plus de 1 mètre de tout affleurant de clous, chevilles, vis de fixation de longueur inférieure à 10 cm et de diamètre inférieur à 2 cm ;

d) Remplacement à plus de 1 mètre de tout affleurant de poteaux à l'identique, sans creusement supérieur à celui de la fouille initiale en profondeur et en largeur, et à condition que le creusement ne dépasse pas 40 cm de profondeur ;

- travaux suffisamment éloignés d'un réseau aérien : travaux dont l'emprise :

a) Ne s'approche pas à moins de 5 mètres du fuseau du réseau, en projection horizontale, si les travaux ne sont pas soumis à permis de construire ;

b) Est située intégralement à l'extérieur de la zone d'implantation du réseau, si les travaux sont soumis à permis de construire.

**Article R554-2 du code de l'environnement** *[ modifié par art 9 décret du 12 mai 2015]*

Le présent chapitre s'applique aux travaux effectués, sur le domaine public ou sur des propriétés privées, à proximité des ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques, y compris les ouvrages militaires relevant du ministre de la défense, entrant dans les catégories suivantes :
I. - Catégories d'ouvrages sensibles pour la sécurité
- canalisations de transport et canalisations minières contenant des hydrocarbures liquides ou liquéfiés ;
- canalisations de transport et canalisations minières contenant des produits chimiques liquides ou gazeux ;

- canalisations de transport, de distribution et canalisations minières contenant des gaz combustibles ;
- canalisations de transport et de distribution de vapeur d'eau, d'eau surchauffée, d'eau chaude, d'eau glacée et de tout fluide caloporteur ou frigorigène, et tuyauteries rattachées en raison de leur connexité à des installations classées pour la protection de l'environnement en application de l'article R. 512-32 ;
- lignes électriques et réseaux d'éclairage public mentionnés à l'article R. 4534-107 du code du travail, à l'exception des lignes électriques aériennes à basse tension et à conducteurs isolés ;
- installations destinées à la circulation de véhicules de transport public ferroviaire ou guidé ;
- canalisations de transport de déchets par dispositif pneumatique sous pression ou par aspiration ;
- ouvrages conçus ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions.

II. - Autres catégories d'ouvrages
- installations de communications électroniques, lignes électriques et réseaux d'éclairage public autres que ceux définis au I ;
- canalisations de prélèvement et de distribution d'eau destinée à la consommation humaine, à l'alimentation en eau industrielle ou à la protection contre l'incendie, en pression ou à écoulement libre, y compris les réservoirs d'eau enterrés qui leur sont associés ;
- canalisations d'assainissement, contenant des eaux usées domestiques ou industrielles ou des eaux pluviales.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux ouvrages sous-marins situés au-delà du rivage de la mer tel que défini à l'article L. 2111-4 du code général de la propriété des personnes publiques.

**Article R554-3 du code de l'environnement**
*[Modifié par décret du 10 novembre 2017]*

Les dispositions de la présente sous-section ne s'appliquent pas aux ouvrages aériens mentionnés au II de l'article R. 554-2, s'ils sont visibles, sauf si leur exploitant demande au guichet unique leur enregistrement en tant qu'ouvrage sensible conformément au deuxième alinéa du I de l'article R. 554-7. Les travaux à proximité de ces ouvrages restent toutefois soumis aux dispositions des sous-sections suivantes. En outre les dispositions de l'article R. 554-7 restent applicables aux lignes électriques aériennes, à basse tension et à conducteurs isolés, lorsque les travaux à proximité de ces lignes sont soumis aux obligations déclaratives fixées par la section 12 du chapitre IV du titre III du livre V de la quatrième partie de la partie réglementaire du code du travail.

**Article R554-4 du code de l'environnement**
*[modifié par décret n° 2014-627 du 17 juin 2014]*

Pour la gestion du guichet unique, qui est accessible par voie électronique, l'Institut national de l'environnement industriel et des risques est chargé, dans les conditions prévues au présent chapitre et par les arrêtés du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution pris pour son application :

1° De recueillir, enregistrer et mettre à jour les coordonnées des exploitants des ouvrages mentionnés à l'article R. 554-2 et les zones d'implantation de ces ouvrages dans une base de données nationale unique comportant un outil cartographique ;

2° De mettre gratuitement à la disposition des responsables de projets et des particuliers ou des entreprises exécutant ou prévoyant l'exécution de travaux à proximité des ouvrages mentionnés à l'article R. 554-2 les informations et les formulaires de déclaration complètement préremplis leur permettant de remplir les obligations prévues par le présent chapitre, soit directement, soit par l'intermédiaire de prestataires bénéficiant d'un accès spécifique aux informations gérées par le guichet unique ;

3° De mettre à la disposition des services de l'Etat, des collectivités territoriales ou de leurs groupements les informations gérées par le guichet unique, le cas échéant en liaison avec les prestataires mentionnés au 2°, nécessaires à l'exercice de leurs missions respectives de service public ;

4° D'inviter les exploitants n'ayant pas rempli les obligations qui leur incombent à l'égard du guichet unique en vertu du présent chapitre à y remédier et de signaler au ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution les cas d'absence de mise en conformité au-delà d'un délai de deux mois à compter de cette invitation ;

5° De mettre à la disposition des particuliers ou entreprises exécutant des travaux les prescriptions techniques que ceux-ci doivent respecter afin de prévenir tout endommagement des ouvrages présents à proximité.

Pour l'exercice de ces missions, l'établissement public chargé de la gestion du guichet met en œuvre une comptabilité analytique lui permettant de distinguer les dépenses occasionnées par la création, l'exploitation, la mise à jour et la maintenance du guichet unique.

Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution précise les conditions d'exercice de ces missions de nature à garantir en permanence la sécurité, la fiabilité et la disponibilité des informations gérées, la traçabilité des consultations effectuées ainsi que les modalités d'accès à ces informations des services de l'Etat et des collectivités territoriales ou de leurs groupements.

**Article R554-7 du code de l'environnement**
*[créé par décret du 20 décembre 2010 et modifié par décrets du 20 août 2012 et du 17 juin 2014]*

I.-L'exploitant de tout ouvrage mentionné à l'article R. 554-2 communique au guichet unique, pour chacune des communes sur le territoire desquelles se situe cet ouvrage, sa zone d'implantation et la catégorie mentionnée à l'article R. 554-2 dont il relève ainsi que les coordonnées du service devant être informé préalablement à tous travaux prévus à sa proximité. Dans le cas des ouvrages sensibles pour la sécurité mentionnés au I de l'article R. 554-2, ces coordonnées comprennent obligatoirement un numéro d'appel permettant en permanence un contact immédiat avec l'exploitant afin de lui signaler des travaux urgents ou l'endommagement accidentel de l'ouvrage.Peut toutefois être exclu de la communication prévue au présent alinéa tout ouvrage ou tronçon d'ouvrage implanté sur une parcelle non librement accessible au public dont le propriétaire est également exploitant de l'ouvrage ou tronçon ; il en va de même lorsque le propriétaire de la parcelle est également propriétaire de l'ouvrage ou du tronçon, sous réserve, lorsque son exploitant est une personne différente, qu'il existe entre eux une convention portant sur la sécurité des travaux. Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution fixe les éléments que doit obligatoirement comporter cette convention ainsi que les obligations particulières applicables à la préparation et l'exécution de travaux sur une telle parcelle.

L'exploitant d'un ouvrage mentionné au II de l'article R. 554-2 peut demander au guichet unique son enregistrement en tant qu'ouvrage sensible, en raison des conséquences importantes qui pourraient résulter de son endommagement pour la sécurité des personnes et des biens, pour la protection de l'environnement ou pour la continuité de son fonctionnement. Si le service classe l'ouvrage comme ouvrage sensible, toutes les règles relatives aux ouvrages sensibles pour la sécurité fixées par le présent chapitre s'appliquent alors à cet ouvrage.

II. - Lorsqu'un exploitant remet un ouvrage à son propriétaire ou transfère son exploitation à un autre exploitant, il lui transmet les données relatives à cet ouvrage mentionnées au I telles qu'elles ont été enregistrées sur le guichet unique.

III.-Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution précise les caractéristiques techniques des informations mentionnées au I et au II du présent article et les modalités de leur transmission.

**Article R554-19 du code de l'environnement** *[modifié par article 1er décret du 10 novembre 2017]*

I. – Les sous-sections 3 à 7 de la présente section ne s'appliquent pas :

1° Aux travaux qui sont sans impact sur les réseaux souterrains et qui sont suffisamment éloignés de tout réseau aérien au sens de l'article R. 554-1 ;

2° Aux travaux agricoles et horticoles de préparation superficielle du sol à une profondeur n'excédant pas 40 cm et aux travaux agricoles saisonniers de caractère itinérant, tels qu'arrosage et récolte.

II. – Les sous-sections 3 et 4 de la présente section ne s'appliquent pas aux travaux urgents réalisés conformément à l'article R. 554-32.

**Article R554-20 du code de l'environnement** *[créé par Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011]*

Le responsable de projet qui envisage la réalisation de travaux vérifie au préalable s'il existe dans ou à proximité de l'emprise des travaux un ou plusieurs ouvrages en service d'une des catégories mentionnées à l'article R. 554-2. Pour ce faire, au stade de l'élaboration du projet, il consulte le guichet unique, directement ou par l'intermédiaire d'un prestataire ayant passé une convention avec celui-ci conformément à l'article R. 554-6, afin d'obtenir la liste et les coordonnées des exploitants de chacun de ces ouvrages ainsi que les plans détaillés des ouvrages en arrêt définitif d'exploitation.

**Article R554-21 du code de l'environnement**
*[modifié par art 1er du décret du 10 novembre 2017]*

I. – Le responsable du projet adresse une déclaration de projet de travaux à chacun des exploitants d'ouvrages en service mentionnés à l'article précédent, et dont la zone d'implantation est touchée par l'emprise des travaux, à l'exception des suivants :
1° Les exploitants de réseaux souterrains :

– si les travaux sont sans impact sur les réseaux souterrains ;

– ou s'il s'agit de travaux de réfection des voiries routières dans lesquelles des tranchées ont été ouvertes, lorsque ces travaux sont effectués en application de l'article L. 141-11 du code de la voirie routière, ou de travaux de contrôle de la qualité du compactage des remblais de tranchées, à condition qu'ils n'agrandissent pas les tranchées concernées, et que le responsable de projet de ces travaux dispose des informations relatives à la localisation de chacun des ouvrages présents dans ces tranchées et entrant dans le champ du présent chapitre soit par le biais des déclarations au titre de l'ouverture des tranchées prévues au I de l'article R. 554-22 et à l'article R. 554-26 et du relevé topographique prévu à l'article R. 554-34, soit par le biais d'une déclaration du responsable du projet relatif à l'ouverture des tranchées mentionnant la profondeur minimale des réseaux neufs et existants dans ces tranchées à la date du remblaiement provisoire ;

– ou s'il s'agit de travaux non soumis à permis de construire sur un terrain privé sous la direction du propriétaire de ce terrain, à condition que celui-ci ait passé une convention sur la sécurité des travaux avec ces exploitants, et en prescrive l'application à l'exécutant des travaux ;

2° Les exploitants de réseaux aériens si les travaux sont suffisamment éloignés de ces réseaux au sens de l'article R. 554-1 ;
3° Les exploitants de réseaux enterrés longeant les voiries et ceux de réseaux aériens, dans le cas de travaux d'intervention sur d'autres réseaux ou de travaux d'entretien tels que l'élagage, le débroussaillage, la peinture, la réparation, le remplacement de matériel ou le curage de fossés sans modification de leur profil ni de leur tracé, sous réserve que l'exploitant et le responsable de projet aient signé une convention portant sur la sécurité et sur les éventuelles conditions d'information préalable aux travaux, que la couverture géographique de cette convention comprenne la zone des travaux et que le responsable de projet intègre dans le dossier de consultation des entreprises puis dans le marché de travaux les mesures de sécurité et d'information prévues par cette convention ;
4° Les exploitants des branchements ou antennes de réseaux de distribution qui desservent ou sont issus exclusivement des bâtiments ou équipements situés sur un terrain appartenant au responsable du projet, sous réserve que ce dernier fournisse à l'exécutant des travaux les informations dont il dispose sur l'identification et la localisation de ces branchements ou antennes et mette en œuvre les autres dispositions de l'article R. 554-23 en cas d'incertitude sur leur localisation ;
5° Le responsable du projet s'il est lui-même exploitant du réseau.
Ces exceptions ne dispensent pas de l'application des dispositions prévues à l'article R. 554-20 et aux sous-sections suivantes.

II. – Dans sa déclaration, il décrit le plus précisément possible cette emprise ainsi que la nature des opérations susceptibles d'avoir un impact sur les ouvrages situés dans ou à proximité de cette emprise.

III. – Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution fixe le modèle du formulaire de la déclaration de projet de travaux ainsi que sa notice d'emploi, les règles relatives, le cas échéant, à la dématérialisation des échanges entre le responsable de projet et les exploitants et les règles relatives à la précision minimale des informations accompagnant la déclaration. Il peut prévoir d'autres exceptions que celles mentionnées au I du présent article, lorsque les travaux qui en bénéficient sont sans incidence sur les réseaux à proximité desquels ils sont effectués.

**Article R554-22 du code de l'environnement** *[modifié par décret du 22 octobre 2018]*

I. – Les exploitants sont tenus de répondre, sous leur responsabilité, dans le délai de neuf jours, jours fériés non compris, après la date de réception de la déclaration de projet de travaux dûment remplie. Ce délai est porté à quinze jours, jours fériés non compris, lorsque la déclaration est adressée sous forme non dématérialisée. La réponse, sous forme d'un récépissé, est adressée au déclarant. Elle lui apporte toutes informations utiles pour que les travaux soient exécutés dans les meilleures conditions de sécurité, notamment celles relatives à la localisation des ouvrages existants considérés et celles relatives aux précautions spécifiques à prendre selon la nature des opérations prévues et selon la nature, les caractéristiques et la configuration de ces ouvrages. Elle signale le cas échéant les dispositifs importants pour la sécurité qui sont situés dans l'emprise des travaux.
Lorsque la déclaration concerne un ouvrage mentionné au II de l'article R. 554-2, l'exploitant peut signaler dans le récépissé que cet ouvrage présente une criticité particulière, en raison de la probabilité d'occurrence de dommages susceptibles d'affecter l'ouvrage et de la gravité des conséquences que pourraient engendrer de tels dommages, justifiant que cet ouvrage soit assimilé à un réseau sensible pour la sécurité pour l'application du présent chapitre. La criticité peut être liée aux missions de service public que l'ouvrage permet de remplir. Les dispositions particulières aux réseaux sensibles pour la sécurité au sens de l'article R. 554-2 prévues au I de l'article R. 554-7 et à l'article R. 554-30 s'appliquent alors à cet ouvrage dans le cadre du projet de travaux concerné.
Si les informations contenues dans la déclaration ne permettent pas à l'exploitant de l'ouvrage d'apporter une réponse satisfaisante, celui-ci indique au déclarant dans le délai maximal indiqué au I du présent article les compléments qui doivent être fournis. Cette demande de complément peut notamment porter sur la délimitation de la zone d'emprise des travaux affectant le sol.
Si l'exploitant effectue des mesures de localisation de ses ouvrages afin de respecter les règles relatives à la précision minimale mentionnées au VI, celui-ci dispose d'un délai complémentaire de quinze jours, jours fériés non compris, pour la fourniture au déclarant des éléments relatifs à la localisation de l'ouvrage conformes à ces critères. Il en informe le déclarant dans le délai maximal indiqué au premier alinéa du présent article.

II. – L'exploitant peut, à son initiative ou en application de l'arrêté prévu au VI du présent article, apporter tout ou partie des informations nécessaires, notamment celles relatives à la localisation de l'ouvrage, dans le cadre d'une réunion sur site. Dans ce cas, il prend contact pour la prise de rendez-vous avec le déclarant dans le délai maximal indiqué au I du présent article. Si le déclarant ne souhaite pas un rendez-vous à brève échéance, il prend l'initiative d'un nouveau contact avec l'exploitant pour la prise de rendez-vous. L'exploitant peut profiter de la réunion sur site pour effectuer sous sa responsabilité des mesures de localisation de la partie de son ouvrage située dans l'emprise du projet qui soient de nature à lever toute incertitude de localisation au sens du II de l'article R. 554-23. Il dispose alors d'un délai

complémentaire de quinze jours, jours fériés non compris, pour la fourniture au déclarant des éléments relatifs à la localisation de l'ouvrage.

III. – L'exploitant indique en outre si une modification ou une extension de son ouvrage est envisagée dans un délai inférieur à trois mois. En cas de modification de son ouvrage non prévisible dans ce délai, il prévient le déclarant préalablement à l'exécution de la modification par un envoi complémentaire au récépissé.

IV. – Les exploitants d'ouvrages aériens ne sont pas tenus de joindre au récépissé de déclaration les éléments relatifs à la localisation de l'ouvrage, lorsque le déclarant n'a pas demandé ces éléments dans sa déclaration.

V. – Si le marché de travaux ou la commande des travaux n'est pas signé dans les trois mois suivant la date de la consultation du guichet unique prévue à l'article R. 554-20, le responsable du projet renouvelle sa déclaration sauf si le marché de travaux prévoit des mesures techniques et financières permettant de prendre en compte d'éventuels ouvrages supplémentaires ou modifications d'ouvrages, et si les éléments nouveaux dont le responsable de projet a connaissance ne remettent pas en cause le projet.

VI. – Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution fixe le modèle du formulaire du récépissé de la déclaration de projet de travaux ainsi que sa notice d'emploi, les règles relatives, le cas échéant, à la dématérialisation de l'envoi du récépissé, les règles relatives à la précision minimale des informations accompagnant le récépissé et les cas où un rendez-vous sur site à la demande de l'exploitant pour préciser la localisation de son ouvrage est obligatoire. En outre, il fixe les modalités de traitement des déclarations incomplètes et encadre les mesures financières relatives à la prise en compte des ouvrages supplémentaires ou des modifications d'ouvrages.

**Article R554-23 du code de l'environnement** *[modifié par décret du 22 octobre 2018]*

I. – Le responsable du projet annexe au dossier de consultation des entreprises copie de l'ensemble des déclarations de projet de travaux qu'il a effectuées et des réponses reçues des exploitants d'ouvrages en service, ainsi que, le cas échéant, les résultats de ses propres investigations et le tracé des ouvrages concernés par l'emprise des travaux dont il est lui-même exploitant, ou situés sur un terrain dont il est propriétaire et qui seraient dispensés de la déclaration prévue à l'article R. 554-21.
Si, à titre exceptionnel, certains des éléments prévus à l'alinéa précédent ne sont pas disponibles à la date de la consultation des entreprises, ils sont directement annexés au marché de travaux. Cette possibilité n'est tolérée que si les éléments concernés ne sont pas susceptibles de remettre en cause le projet de travaux.

II. – Lorsque les plans fournis par un exploitant en réponse aux déclarations de projet de travaux ne respectent pas les critères de précision fixés par arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution, le responsable du projet effectue des investigations complémentaires sur demande et à la charge de cet exploitant pour ce qui concerne la localisation des ouvrages ou tronçons d'ouvrages qu'il exploite. L'arrêté précité fixe en outre les échéances d'entrée en vigueur de ces dispositions et les cas de dispense de réalisation des investigations complémentaires.

Les investigations complémentaires sont confiées à un prestataire certifié ou ayant recours à un prestataire certifié. Elles sont prévues dans un lot séparé du marché de travaux ou dans un marché séparé. Les investigations complémentaires précèdent la réalisation des travaux. Si elles nécessitent des travaux, elles sont précédées d'une déclaration conforme à l'article R. 554-25. Le résultat des investigations est ajouté aux réponses des exploitants d'ouvrages, selon le cas dans le dossier de consultation des entreprises ou dans le marché de travaux. Il est également porté, par le responsable du projet, à la connaissance des exploitants des ouvrages concernés dans le délai de quinze jours, jours fériés non compris, après la date de disponibilité du résultat des investigations.
Lorsque pour des raisons techniques les investigations complémentaires ne permettent pas d'obtenir le niveau de précision requis pour l'ensemble des ouvrages ou tronçons concernés par l'emprise des travaux, le marché de travaux en tient compte et prévoit les mesures techniques et financières permettant, lors des travaux, d'une part, soit de procéder à des opérations de localisation au démarrage des travaux, soit d'appliquer les précautions nécessaires à l'intervention à proximité des ouvrages ou tronçons d'ouvrages dans l'ensemble des zones d'incertitude situées à une distance maximale de leur localisation théorique fixée par arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution, et d'autre part de prendre en compte une localisation réelle des ouvrages qui serait susceptible de remettre en cause le projet.

III. – Lorsque des investigations complémentaires n'ont pas à être réalisées en application du II du présent article, le responsable du projet procède à des opérations de localisation à sa propre charge lorsqu'il l'estime nécessaire. C'est notamment le cas lorsque l'incertitude sur la localisation d'un ouvrage ou tronçon d'ouvrage souterrain en service est susceptible de remettre en cause le projet de travaux ou la sécurité. Les opérations de localisation font, le cas échéant, l'objet de clauses financières spécifiques dans le marché de travaux ou sont prévues dans un lot séparé du marché de travaux ou dans un marché séparé. Si des opérations de localisation sont effectuées, leur résultat est ajouté aux réponses des exploitants d'ouvrages dans le dossier de consultation des entreprises ou dans le marché de travaux. Dans le cas contraire, l'exécutant des travaux intervient en tenant compte des conditions techniques et financières particulières prévues dans le marché permettant d'appliquer les précautions nécessaires dans les zones d'incertitude mentionnées au II du présent article. Le résultat des opérations de localisation éventuelles est transmis aux exploitants des ouvrages concernés sous réserve que ces opérations aient été effectuées dans les mêmes conditions que les investigations complémentaires prévues au II du présent article.

IV. – L'exploitant de tout ouvrage dont un ou plusieurs tronçons souterrains présentent une précision de localisation insuffisante engage une démarche en vue d'améliorer cette précision. Dans ce cadre, il prévoit prioritairement le traitement des tronçons, y compris leurs branchements éventuels, dont l'incertitude de localisation est supérieure à 1,5 mètre.
L'exécutant des travaux applique les précautions particulières définies par le guide technique prévu à l'article R. 554-29 aux travaux à proximité de branchements non localisés mais dotés d'un affleurant visible depuis le domaine public.

V. – Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution définit les critères de précision applicables aux ouvrages, les critères selon lesquels les investigations complémentaires sont effectuées, notamment dans le cas particulier des branchements, les modalités de prise en charge financière des coûts correspondants par l'exploitant concerné, les modalités de la certification, et le cas échéant d'exemption de

certification ou de reconnaissance d'équivalence à cette certification, des prestataires auxquels il est fait appel pour la réalisation de ces investigations, et les modalités de prise en compte de leur résultat, par le responsable du projet, d'une part, et par l'exploitant concerné, d'autre part. Il fixe les conditions particulières d'exécution des travaux à proximité des ouvrages ou tronçons d'ouvrages dont la localisation est incertaine.

**Article R554-24 du code de l'environnement** *[créé par Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011]*

L'exécutant des travaux consulte le guichet unique, directement ou par l'intermédiaire d'un prestataire ayant passé une convention avec celui-ci conformément à l'article R. 554-6, afin d'obtenir la liste et les coordonnées des exploitants des ouvrages en service concernés par les travaux appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article R. 554-2, ainsi que les plans détaillés des ouvrages en arrêt définitif d'exploitation.

**Article R554-25 du code de l'environnement** *[modifié par décret du 22 octobre 2018]*

I. – L'exécutant des travaux adresse une déclaration d'intention de commencement de travaux à chacun des exploitants d'ouvrages en service mentionnés à l'article précédent et dont la zone d'implantation est touchée par l'emprise des travaux, à l'exception des suivants :

– les exploitants de réseaux mentionnés au I de l'article R. 554-21 ;

– les exploitants ayant indiqué dans leur récépissé de déclaration de projet de travaux relatif au même projet qu'ils ne sont pas concernés, à condition que ce récépissé date de moins de trois mois, et qu'aucune indication contraire n'ait été donnée dans un envoi complémentaire délivré au responsable du projet en application du III de l'article R. 554-22.

Ces exceptions ne dispensent pas de l'application des dispositions prévues à l'article R. 554-24 et aux sous-sections suivantes.

II. – La déclaration d'intention de commencement de travaux reprend, dans le volet relatif à la déclaration de projet de travaux, exactement les mêmes informations que celles portées dans la déclaration de projet de travaux à laquelle elle se rapporte. Elle comporte l'indication aussi précise que possible de la localisation et du périmètre de l'emprise des travaux et de la nature des travaux et techniques opératoires prévus.

III. – Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution fixe le modèle de la déclaration d'intention de commencement de travaux ainsi que sa notice d'emploi, les règles relatives, le cas échéant, à la dématérialisation de l'envoi de la déclaration et les règles relatives à la précision minimale des informations accompagnant la déclaration. Il prévoit, le cas échéant, les mêmes autres exceptions que celles mentionnées au III de l'article R. 554-21.

IV. – Sous réserve du respect des dispositions de l'article R. 554-23 en cas d'incertitude sur la localisation géographique d'au moins un des ouvrages souterrains et lorsqu'il n'est matériellement pas possible d'attendre la réponse à la déclaration de projet de travaux pour émettre l'ordre d'engagement des travaux auprès de l'exécutant, la déclaration de projet de travaux et la déclaration d'intention de commencement de travaux relatives à un même projet peuvent être effectuées conjointement par le responsable de projet et l'exécutant des travaux, et à partir d'un document unique. C'est notamment le cas lorsque le responsable du projet est également exécutant des travaux ou pour les opérations unitaires dont l'emprise géographique

est très limitée et dont le temps de réalisation est très court, définies par arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution.

**Article R554-26 du code de l'environnement** *[créé par Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011]*

I. — Les exploitants sont tenus de répondre, sous leur responsabilité, dans le délai de neuf jours, jours fériés non compris, après la date de réception de la déclaration d'intention de commencement de travaux dûment remplie. Ce délai est porté à quinze jours, jours fériés non compris, dans le cas où il est fait usage de la faculté prévue au IV de l'article R. 554-25 et lorsque la déclaration conjointe est adressée sous forme non dématérialisée. La réponse, sous forme d'un récépissé, est adressée à l'exécutant des travaux qui a fait la déclaration. Elle lui apporte toutes informations utiles pour que les travaux soient exécutés dans les meilleures conditions de sécurité, notamment celles relatives à la localisation des ouvrages existants considérés, à une échelle et avec un niveau de précision appropriés, et celles relatives aux précautions spécifiques à prendre selon les techniques de travaux prévues et selon la nature, les caractéristiques et la configuration de ces ouvrages.
Elle indique, le cas échéant, la référence des chapitres applicables du guide technique mentionné à l'article R. 554-29 relatifs aux travaux effectués à proximité d'ouvrages spécifiques et les moyens de les obtenir. Elle signale, le cas échéant, les dispositifs importants pour la sécurité qui sont situés dans l'emprise des travaux.
Lorsque la déclaration est incomplète, l'exploitant de l'ouvrage indique au déclarant, dans le délai indiqué à l'alinéa précédent, les compléments qui doivent lui être fournis. Le délai qui lui est imparti pour répondre à la déclaration d'intention de commencement de travaux ne court qu'à compter de la réception de ces éléments complémentaires.

II. — L'exploitant peut, à son initiative ou en application de l'arrêté prévu au V du présent article, apporter tout ou partie des informations nécessaires, notamment celles relatives à la localisation de l'ouvrage, dans le cadre d'une réunion sur site. Dans ce cas, il prend contact avec le déclarant dans le délai maximal indiqué au I du présent article pour convenir d'un rendez-vous avec lui. Si le déclarant ne souhaite pas un rendez-vous à brève échéance, il prend l'initiative d'un nouveau contact avec l'exploitant pour la prise de rendez-vous. Pour les ouvrages présentant des enjeux importants en termes de sécurité justifiés par leurs caractéristiques propres ou par leurs conditions d'insertion dans l'environnement, ce mode opératoire est obligatoire, sauf s'il a été déjà appliqué en réponse à la déclaration de projet de travaux.

III. — L'exploitant indique en outre si une modification ou une extension de l'ouvrage qu'il exploite est envisagée dans un délai inférieur à trois mois. En cas de modification de son ouvrage non prévisible dans ce délai, il prévient le déclarant préalablement à l'exécution de la modification par un envoi complémentaire au récépissé.

IV. — Les exploitants d'ouvrages aériens ne sont pas tenus de joindre au récépissé de déclaration les éléments relatifs à la localisation de l'ouvrage, lorsque l'exécutant des travaux n'a pas demandé ces éléments dans sa déclaration.

V. — Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution fixe le modèle du récépissé de la déclaration d'intention de commencement de travaux ainsi que sa notice d'emploi, les règles relatives, le cas échéant, à la dématérialisation de l'envoi du récépissé, les règles relatives à la précision minimale des informations accompagnant le récépissé et les cas où

un rendez-vous sur site à la demande de l'exploitant pour préciser la localisation de son ouvrage est obligatoire. Il fixe en outre les modalités de traitement des déclarations incomplètes.

VI. **—** A défaut de réponse d'un exploitant dans le délai imparti, l'exécutant des travaux renouvelle sa déclaration par lettre recommandée avec accusé de réception ou par tout moyen apportant des garanties équivalentes. L'exploitant est tenu de répondre sous un délai de deux jours ouvrés. Les travaux ne peuvent être entrepris avant l'obtention de tous les récépissés de déclaration relatifs à des ouvrages en service sensibles pour la sécurité. Le marché de travaux comporte une clause prévoyant que l'exécutant des travaux ne doit pas subir de préjudice en cas de retard dans l'engagement des travaux dû à l'absence de réponse d'un exploitant à une relance fondée, et fixant les modalités de l'indemnisation correspondante.

**Article R554-27 du code de l'environnement** *[modifié par décret du 22 octobre 2018]*

I **—** Pour chacun des ouvrages souterrains en service identifiés, le responsable du projet procède ou fait procéder, sous sa responsabilité et à ses frais, à un marquage ou un piquetage au sol permettant, pendant toute la durée du chantier, de signaler le tracé de l'ouvrage et, le cas échéant, la localisation des points singuliers, tels que les affleurants, les changements de direction et les organes volumineux ou présentant une sensibilité particulière. Ces opérations sont identifiées de manière explicite dans le marché ou la commande. Le marquage ou piquetage est obligatoire pour tout élément souterrain situé dans l'emprise ou à moins de 2 mètres, en projection horizontale, de l'emprise des travaux, et susceptible, compte tenu de sa profondeur, d'être endommagé par les travaux, sauf dans les zones non directement concernées par les travaux et celles où il est techniquement impossible, telles que les bâtiments laissés en place ou les cours d'eau. Il est effectué en tenant compte de l'incertitude de la localisation de l'ouvrage concerné.

II. **—** Lorsque le nombre des ouvrages souterrains présents ou la forte proximité entre eux est susceptible de nuire à la lisibilité du marquage ou piquetage individuel des ouvrages, par exemple dans les centres urbains denses, ou dans les cas de dispense d'investigations complémentaires prévus au II de l'article R. 554-23, celui-ci peut être remplacé par un marquage ou piquetage de la partie de l'emprise des travaux dans laquelle des ouvrages souterrains sont présents et justifient l'emploi de techniques adaptées à la proximité d'ouvrages souterrains. De même, lorsque l'emprise des travaux prévus est de très faible superficie, le marquage ou piquetage individuel des ouvrages peut être remplacé par un marquage ou piquetage du périmètre de la zone de terrassement.

III. **—** Lorsqu'un exploitant d'ouvrage souterrain ne fournit pas les plans de l'ouvrage qu'il exploite lors de la réponse à la déclaration d'intention de commencement de travaux, le marquage ou piquetage initial est établi par ses soins et à ses frais.

IV. **—** Le marquage ou piquetage est maintenu en bon état tout au long du chantier par chacun des exécutants des travaux au fur et à mesure de leurs interventions respectives.

V.-Les modalités du marquage ou piquetage et les critères mentionnés au II sont précisés par un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution.

**Article R554-28 du code de l'environnement** *[modifié par décret du 22 octobre 2018]*

I. – Si des ouvrages sont découverts après la commande ou après la signature du marché d'exécution de travaux attribué à une personne physique ou morale, celle-ci en informe par écrit le responsable du projet. Les actions complémentaires rendues nécessaires font l'objet, si ce cas n'a pas été prévu dans le marché de travaux initial, d'un avenant au marché ou d'un nouveau marché à la charge du responsable du projet. Si les ouvrages découverts sont susceptibles d'être sensibles pour la sécurité, l'exécutant des travaux ou, en cas de carence, le responsable du projet sursoit aux travaux adjacents jusqu'à décision du responsable du projet, prise par un ordre écrit, sur les mesures à prendre. Si des investigations complémentaires sont effectuées, elles le sont en conformité avec le II de l'article R. 554-23 et leur résultat est porté à la connaissance des exploitants des ouvrages concernés s'ils ont pu être identifiés, ou au guichet unique dans le cas contraire. Si le responsable du projet et l'exécutant des travaux ont pleinement respecté les dispositions les concernant des articles R. 554-21, R. 554-23 et R. 554-24, leur coût est à la charge entière de l'exploitant des ouvrages identifiés.

II. – En cas de différence notable entre l'état du sous-sol constaté au cours du chantier et les informations portées à la connaissance de l'exécutant des travaux, qui entraînerait un risque pour les personnes lié au risque d'endommagement d'un ouvrage sensible pour la sécurité, l'exécutant des travaux sursoit aux travaux adjacents jusqu'à décision du responsable du projet, prise par un ordre écrit, sur les mesures à prendre.

III. – Avant le lancement du chantier, les parties définissent entre elles les modalités suivant lesquelles l'arrêt de travaux pourra intervenir.

IV. – Le marché de travaux comporte une clause prévoyant que l'exécutant des travaux ne subisse pas de préjudice en cas d'arrêt de travaux justifié par une des situations décrites au I ou au II du présent article, ou par la découverte ou l'endommagement accidentel d'un branchement non localisé et non doté d'affleurant visible depuis le domaine public ou d'un tronçon d'ouvrage, sensible ou non sensible pour la sécurité, dont la position exacte s'écarterait des données de localisation qui ont été fournies à l'exécutant des travaux de plus d'une distance fixée par arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution en fonction de la classe de précision de l'ouvrage indiquée par l'exploitant. Cette clause fixe en outre les modalités de l'indemnisation correspondante. Elle ne s'applique pas aux travaux d'investigations complémentaires prévus au II de l'article R. 554-23.

V. – Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution définit les modalités d'ajournement de l'exécution d'un chantier, en particulier le modèle de constat contradictoire établi entre l'exécutant des travaux et le responsable du projet, et celui de l'ordre de service d'arrêt de travaux, ainsi que les conditions de la reprise du chantier.

**Article R554-29 du code de l'environnement** *[créé par Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011]*

Les méthodes et modalités relatives à la conception des projets et à leur réalisation que le responsable de projet prévoit, d'une part, et les techniques que l'exécutant des travaux prévoit d'appliquer, d'autre part, à proximité des ouvrages en service, pour tous travaux ou investigations entrant dans le champ du présent chapitre, ainsi que les modalités de leur mise en œuvre, assurent, dans l'immédiat et à terme, la conservation et la continuité de service des ouvrages, ainsi que la

sauvegarde, compte tenu des dangers éventuels présentés par un endommagement des ouvrages, de la sécurité des personnes et des biens et la protection de l'environnement.

Les prescriptions techniques visant cet objectif sont fixées par un guide technique élaboré par les professions concernées et approuvé par un arrêté des ministres chargés de la sécurité des réseaux de transport et de distribution et du travail. Cet arrêté fixe en outre les modalités d'information des services de secours et des exploitants ainsi que les dispositions immédiates de sécurité à prendre en cas d'endommagement de l'ouvrage.

**Article R554-30 du code de l'environnement** *[créé par Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011]*

Avant de répondre aux déclarations d'intention de commencement de travaux, les exploitants d'ouvrages en service sensibles pour la sécurité évaluent, lorsque l'ouvrage ne comporte pas de dispositif automatique ou manœuvrable à distance de mise en sécurité, la stratégie de mise en sécurité de l'ouvrage qu'il faudrait appliquer en cas d'incident et :
- identifient les organes de coupure susceptibles d'être manœuvrés en cas d'incident ; ces organes sont mentionnés dans la réponse à la déclaration d'intention de commencement de travaux dès lors qu'ils sont situés dans l'emprise des travaux prévus ; toutefois, seules les personnes dûment autorisées par les exploitants d'ouvrages peuvent manœuvrer ces organes ;
- prennent, le cas échéant, des dispositions complémentaires visant à permettre une mise en sécurité plus efficace et rapide, en fonction de la configuration du chantier ou des risques d'atteinte aux intérêts mentionnés à l'article R. 554-2, et selon des critères qu'ils tiennent à la disposition des agents mentionnés à l'article R. 554-36.

**Article R554-31 du code de l'environnement** *[créé par Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011]*

I. **—** Le responsable du projet informe les personnes qui travaillent sous sa direction, selon des moyens et modalités appropriés, des dispositions qu'il les charge de mettre en œuvre, conformément aux articles R. 554-20, R. 554-21, R. 554-23, R. 554-27 et R. 554-28. Il s'assure de leur formation et de leur qualification minimale nécessaire, et, le cas échéant, de la disponibilité de l'autorisation d'intervention à proximité de réseaux correspondante.

II. **—** L'exécutant des travaux informe les personnes qui travaillent sous sa direction, selon des moyens et modalités appropriés, de la localisation des ouvrages qui ont été identifiés puis repérés conformément à l'article R. 554-27 et des mesures de prévention et de protection qui doivent être mises en œuvre lors de l'exécution des travaux.
Il s'assure de leur formation et de leur qualification minimale nécessaire, et, le cas échéant, de la disponibilité de l'autorisation d'intervention à proximité de réseaux correspondante, notamment lorsque cela est prévu par l'arrêté mentionné au III du présent article, et de manière systématique pour les personnes intervenant lors des travaux urgents prévus à l'article R. 554-32.
Il est tenu d'aviser l'exploitant de l'ouvrage dans les plus brefs délais en cas de dégradation, même superficielle, d'un ouvrage en service, de déplacement accidentel de plus de 10 cm d'un ouvrage souterrain en service flexible, ou de toute autre anomalie. Cette obligation peut être satisfaite par l'établissement d'un constat contradictoire entre l'exécutant des travaux et l'exploitant de l'ouvrage concerné par le sinistre ou l'anomalie.
Il porte à la connaissance des personnes qui travaillent sous sa direction les dispositifs ayant un impact sur la sécurité qui lui ont été précisés par l'exploitant conformément à l'article R. 554-30. Il veille à ce que ces dispositifs, lorsqu'ils sont situés dans l'emprise des travaux, restent accessibles pendant la durée du chantier et à ce qu'ils ne soient pas dégradés ou rendus inopérants du fait de la

réalisation des travaux. L'exécutant des travaux s'en assure après chaque phase importante du chantier réalisée dans l'environnement immédiat des dispositifs ayant un impact sur la sécurité.
Il conserve un exemplaire du récépissé de la déclaration d'intention de commencement de travaux sur le chantier pendant toute la durée de celui-ci.

III. **—** Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution fixe les règles relatives à la compétence des personnes travaillant sous la direction du responsable de projet ou de l'exécutant des travaux, celles relatives aux autorisations d'intervention à proximité de réseaux correspondantes, et le modèle de constat contradictoire à utiliser en cas de sinistre ou d'anomalie.

**Article R554-32 du code de l'environnement** *[créé par Décret du 5 octobre 2011 et modifié par décret du 17 juin 2014]*

Les travaux non prévisibles effectués en cas d'urgence justifiée par la sécurité, la continuité du service public ou la sauvegarde des personnes ou des biens, ou en cas de force majeure, sont dispensés de déclaration de projet de travaux et peuvent être effectués sans que leur exécutant n'ait à faire de déclaration d'intention de commencement de travaux, à condition que l'ensemble des personnes intervenant sous sa direction lors des travaux urgents dispose de l'autorisation d'intervention à proximité de réseaux prévue à l'article R. 554-31 et respecte les consignes particulières de sécurité applicables à de tels travaux. La personne qui ordonne ces travaux, quelle qu'elle soit, recueille systématiquement auprès des exploitants des ouvrages en service sensibles pour la sécurité, préalablement aux travaux et après consultation du guichet unique selon les mêmes modalités que celles fixées par l'article R. 554-20, les informations utiles pour que les travaux soient exécutés dans les meilleures conditions de sécurité. Les exploitants concernés fournissent ces informations dans des délais compatibles avec la situation d'urgence. Lorsque la personne qui ordonne les travaux urgents n'est pas l'exécutant des travaux, elle porte à la connaissance de celui-ci le résultat de la consultation du guichet unique ainsi que les réponses des exploitants selon des modalités et dans des délais compatibles avec la situation d'urgence. En cas d'absence de fourniture par un exploitant des informations utiles dans un délai compatible avec la situation d'urgence, l'ordre d'engagement des travaux mentionne explicitement que le réseau de l'exploitant concerné est considéré comme situé au droit de la zone d'intervention. Cet ordre d'engagement sous forme écrite est obligatoire sauf lorsque l'exécutant intervient dans le cadre d'une convention d'astreinte préétablie.

Pour tous les ouvrages, le commanditaire des travaux adresse dans les meilleurs délais et par écrit un avis de travaux urgents aux exploitants. Cet avis peut être adressé en outre au préfet lorsque le commanditaire n'a pu obtenir les informations utiles d'un exploitant d'ouvrage sensible dans un délai compatible avec la situation d'urgence.

Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution précise les modalités de recueil des informations et d'exécution des travaux dans les cas d'urgence ou de force majeure, en particulier les règles de sécurité qui sont appliquées en cas d'incertitude sur l'existence ou la localisation des ouvrages dans le cadre de tels travaux.

**Article R554-33 du code de l'environnement** *[créé par Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011]*

I. — Si les travaux annoncés dans la déclaration d'intention de commencement de travaux ne sont pas entrepris dans le délai de trois mois à compter de la date de la consultation du guichet unique prévue à l'article R. 554-24, le déclarant effectue une nouvelle déclaration dans laquelle il apporte, le cas échéant, les modifications nécessaires.

II. — En cas d'interruption des travaux supérieure à trois mois, le déclarant effectue une nouvelle déclaration.

III. — Si la durée des travaux dépasse six mois, ou si le délai d'exécution des travaux dépasse celui annoncé dans la déclaration, le déclarant effectue une nouvelle déclaration au-delà de ce délai auprès des exploitants d'ouvrages sensibles pour la sécurité, à moins que des réunions périodiques n'aient été planifiées entre les parties dès le démarrage du chantier.

**Article R554-34 du code de l'environnement** *[modifié par décret du 22 octobre 2018]*

Lorsque les travaux concernent la construction, l'extension ou la modification d'un ouvrage mentionné à l'article R. 554-2, le responsable du projet fait procéder à la fin des travaux à la vérification du respect des distances minimales entre ouvrages prévues par la réglementation, ainsi qu'au relevé topographique de l'installation. Si le premier exploitant de l'ouvrage construit, étendu ou modifié diffère du responsable du projet, le relevé topographique est effectué par un prestataire certifié à cet effet ou ayant recours à un prestataire certifié. Un arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution fixe les modalités de cette certification, et le cas échéant de son exemption ou de reconnaissance d'équivalence à cette certification.
La précision de ce relevé est telle que, pour tous travaux ultérieurs à proximité de la même installation, aucune mesure de localisation par l'exploitant ou investigation complémentaire ne soit nécessaire pour localiser l'ouvrage.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Définitions

**Article R110-2 du code de la route** *[Modifié par article 2 décret 23 octobre 2019]*

Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

-agglomération : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ;
-aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions des articles R. 412-43-1 et R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.
-arrêt : immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer ;
-bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies ;
-bande d'arrêt d'urgence : partie d'un accotement située en bordure de la chaussée et spécialement réalisée pour permettre, en cas de nécessité absolue, l'arrêt ou le stationnement des véhicules ;
-bretelle de raccordement autoroutière : route reliant les autoroutes au reste du réseau routier ;
-carrefour à sens giratoire : place ou carrefour comportant un terre-plein central matériellement infranchissable, ceinturé par une chaussée mise à sens unique par la droite sur laquelle débouchent différentes routes et annoncé par une signalisation spécifique. Toutefois,, les carrefours à sens giratoire peuvent comporter un terre-plein central matériellement franchissable, qui peut être chevauché par les conducteurs lorsque l'encombrement de leur véhicule rend cette manœuvre indispensable ;
-chaussée : partie (s) de la route normalement utilisée (s) pour la circulation des véhicules ;
-intersection : lieu de jonction ou de croisement à niveau de deux ou plusieurs chaussées, quels que soient le ou les angles des axes de ces chaussées ;
-piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés ;
-stationnement : immobilisation d'un véhicule sur la route hors les circonstances caractérisant l'arrêt ;
-voie de circulation : subdivision de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules ;
-voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers ;

-zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
-zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

**Article R 311-1 du code de la route**
*[Modifié par art 1er décret 6 janvier 2017, par art 1er décret 20 février 2017, par article 1er décret 28 novembre 2018 et par article 2 décret 9 décembre 2019]*

Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

1. Véhicules de catégorie M : véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de personnes et ayant au moins quatre roues :
1.1. Véhicule de catégorie M1 : véhicule conçu et construit pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ;
1.2. Véhicule de catégorie M2 : véhicule conçu et construit pour le transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal inférieur ou égal à 5 tonnes ;
1.3. Véhicule de catégorie M3 : véhicule conçu et construit pour le transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal supérieur à 5 tonnes ;
1.4. Voiture particulière : véhicule de catégorie M1 ne répondant pas à la définition du véhicule de la catégorie L6e ou L7e et ayant un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
1.5. Véhicule de transport en commun : véhicule de catégorie M2 ou M3 ;
1.6. Autobus : véhicule de transport en commun qui, par sa construction et son aménagement, est affecté au transport en commun de personnes et de leurs bagages ;
1.7. Autocar : autobus, répondant à des caractéristiques définies par arrêté du ministre chargé des transports, affecté au transport de personnes sur de longues distances et permettant le transport des occupants du véhicule principalement en places assises ;
1.8. Autobus articulé ou autocar articulé : autobus ou autocar composé d'au moins deux tronçons rigides reliés entre eux par des sections articulées, lesquelles permettent la libre circulation des voyageurs ; les sections rigides sont reliées de façon permanente et ne peuvent être disjointes que par une opération nécessitant des installations spécifiques ;

1.9. Véhicule de transport en commun d'enfants : véhicule de catégorie M2 ou M3 affecté à titre principal au transport de personnes de moins de dix-huit ans, quel que soit le motif du déplacement.
1.10. Véhicule affecté au transport d'enfants : véhicule comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum défini aux points 1.4 et 6.7 du présent article assurant un transport organisé à titre principal pour des personnes de moins de dix-huit ans, quel que soit le motif du déplacement.

2. Véhicules de catégorie N : véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues :
2.1. Véhicule de catégorie N1 : véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises ayant un poids maximal inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
2.2. Véhicule de catégorie N2 : véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 12 tonnes ;
2.3. Véhicule de catégorie N3 : véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 12 tonnes ;
2.4. Camionnette : véhicule de catégorie N1 ne répondant pas à la définition du véhicule de catégorie L6e ou L7e.

3. Véhicules de catégorie O : véhicules remorqués conçus et construits pour le transport de marchandises ou de personnes ainsi que l'hébergement de personnes.
3.1. Véhicule de catégorie O1 : véhicule remorqué ayant un poids maximal inférieur ou égal à 0,75 tonne ;
3.2. Véhicule de catégorie O2 : véhicule remorqué ayant un poids maximal supérieur à 0,75 tonne et inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
3.3. Véhicule de catégorie O3 : véhicule remorqué ayant un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 10 tonnes ;
3.4. Véhicule de catégorie O4 : véhicule remorqué ayant un poids maximal supérieur à 10 tonnes;
3.5. Remorque : véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule ;
3.6. Semi-remorque : remorque dont une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement est supportée par le véhicule tracteur.

4. Véhicules de catégorie L : véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur :
4.1. Véhicule de catégorie L1e : véhicule à deux roues dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/ h et ne dépasse pas 45 km/ h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm ³ s'il est à combustion interne à allumage commandé et d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts ;
4.1.1. Véhicule de sous-catégorie L1e-A : véhicule de la catégorie L1e muni de pédales dont le mode de propulsion auxiliaire d'aide au pédalage d'une puissance maximale est inférieure à 1 kW et s'interrompt dès que le véhicule atteint une vitesse égale ou supérieure à 25 km/ h. Ce véhicule peut être équipé de trois ou quatre roues ;
4.1.2. Véhicule de la sous-catégorie L1e-B : véhicule de la catégorie L1e autre que L1e-A ;
4.2. Véhicule de catégorie L2e : véhicule à trois roues (L2e) dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/ h et ne dépasse pas 45 km/ h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm3 s'il est à combustion interne à allumage commandé ou d'une cylindrée ne dépassant pas 500 cm ³ s'il est à combustion interne à allumage par compression et d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts ;

4.2.1. Véhicule de sous-catégorie L2e-P : véhicule de la catégorie L2e destiné au transport de personnes ;
4.2.2. Véhicule de sous-catégorie L2e-U : véhicule de la catégorie L2e conçu à des fins utilitaires;
4.3. Véhicule de catégorie L3e : véhicule à deux roues sans side-car autre que L1 ;
4.3.1. Véhicule de la sous-catégorie L3e-A1 : véhicule de la catégorie L3e équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm ³ et d'une puissance maximale ne dépassant pas 11 kW et d'un ratio puissance/ poids à vide ne dépassant pas 0,1 kW/ kg ;
4.3.2. Véhicule de la sous-catégorie L3e-A2 : véhicule de la catégorie L3e, autre que L3e-A1, équipé d'un moteur d'une puissance maximale ne dépassant pas 35 kW et d'un ratio puissance/ poids à vide ne dépassant pas 0,2 kW/ kg et non dérivé d'un véhicule équipé d'un moteur de plus du double de sa puissance ;
4.3.3. Véhicule de la sous-catégorie L3e-A3 : véhicule de la catégorie L3e, autre que L3e-A1 et L3e-A2 ;
4.3.4. Véhicule des sous-sous-catégories L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E : motocyclette d'enduro ;
4.3.5. Véhicule des sous-sous-catégories L3e-A1T, L3e-A2T, L3e-A3T : motocyclette de trial ;
4.4. Véhicule de catégorie L4e : véhicule de la catégorie et sous-catégorie L3e équipé d'un side-car pouvant transporter au plus quatre personnes y compris le conducteur dont deux au plus dans le side-car ;
4.5. Véhicule de catégorie L5e : véhicule à trois roues autre que L2e et dont la masse en ordre de marche ne dépasse pas 1 000 kg ;
4.5.1. Véhicule de la sous-catégorie L5e-A : véhicule de la catégorie L5e destiné au transport de personnes dans la limite de cinq places assises y compris le conducteur ;
4.5.2. Véhicule de la sous-catégorie L5e-B : véhicule de la catégorie L5e conçu à des fins utilitaires et comportant au plus deux places assises y compris le conducteur ;
4.6. Véhicule de catégorie L6e : véhicule à moteur à quatre roues dont le poids à vide n'excède pas 425 kilogrammes, la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/ h et ne dépasse pas 45 km/ h et la cylindrée n'excède pas 50 cm ³ pour les moteurs à combustion interne à allumage commandé, 500 cm ³ pour les moteurs à combustion interne à allumage par compression et conçu pour transporter au plus deux personnes y compris le conducteur ;
4.6.1. Véhicule de la sous-catégorie L6e-A : véhicule de la catégorie L6e autre que L6e-B et équipé d'un moteur d'une puissance maximale ne dépassant pas 4 kW ;
4.6.2. Véhicule de la sous-catégorie L6e-B : véhicule de la catégorie L6e muni d'un habitacle fermé accessible par trois côtés au maximum et équipé d'un moteur d'une puissance maximale ne dépassant pas 6 kW ;
4.6.2.1. Véhicule de la sous-sous-catégorie L6e-BP : véhicule de la sous-catégorie L6e-B destiné au transport de personnes ;
4.6.2.2. Véhicule de la sous-sous-catégorie L6e-BU : véhicule de la sous-catégorie L6e-B conçu pour le transport de marchandises ;
4.7. Véhicule de catégorie L7e : véhicule à moteur à quatre roues n'appartenant pas à la catégorie L6e dont le poids à vide n'excède pas 600 kilogrammes pour les quadricycles affectés au transport de marchandises et 450 kilogrammes pour les quadricycles destinés au transport de personnes ;
4.7.1. Véhicule de la sous-catégorie L7e-A : véhicule de la catégorie L7e n'appartenant pas aux sous-catégories L7e-B et L7e-C, conçu uniquement pour le transport de personnes et équipé d'un moteur d'une puissance maximale n'excédant pas 15 kW ;
4.7.1.1. Véhicule de la sous-sous-catégorie L7e-A1 : véhicule de la sous-catégorie L7e-A équipé d'un guidon de direction et pouvant transporter au plus deux personnes assises à califourchon ;

4.7.1.2. Véhicule de la sous-sous-catégorie L7e-A2 : véhicule de la sous-catégorie L7e-A n'appartenant pas à la sous-sous-catégorie L7e-A1 et pouvant transporter au plus deux personnes assises ;
4.7.2. Véhicule de la sous-catégorie L7e-B : véhicule de la catégorie L7e n'appartenant pas à la sous-catégorie L7e-C conçu pour le hors route ;
4.7.2.1. Véhicule de la sous-sous-catégorie L7e-B1 : véhicule de la sous-catégorie L7e-B équipé d'un guidon de direction et pouvant transporter au plus deux personnes assises à califourchon à une vitesse maximale de 90 km/ h ;
4.7.2.2. Véhicule de la sous-sous-catégorie L7e-B2 : véhicule de la sous-catégorie L7e-B, n'appartenant pas à la sous-sous-catégorie L7e-B1, pouvant transporter trois personnes assises dont deux sont côte à côte et équipé d'un moteur d'une puissance maximale n'excédant pas 15 kW ;
4.7.3. Véhicule de la sous-catégorie L7e-C : véhicule de la catégorie L7e n'appartenant pas à la sous-catégorie L7e-B, muni d'un habitacle fermé accessible par trois côtés au maximum, équipé d'un moteur d'une puissance maximale ne dépassant pas 15 kW et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 90 km/ h ;
4.7.3.1. Véhicule de la sous-sous-catégorie L7e-CP : véhicule de la sous-catégorie L7e-C conçu pour le transport d'au plus quatre personnes assises y compris le conducteur ;
4.7.3.2. Véhicule de la sous-sous-catégorie L7e-CU : véhicule de la sous-catégorie L7e-C conçu pour le transport de marchandises et comportant au plus deux places assises y compris le conducteur ;
4.8. Cyclomoteur : véhicule de catégorie L1e ou L2e ;
4.9. Motocyclette : véhicule de catégorie L3e ou L4e ; l'adjonction d'un side-car à une motocyclette ne modifie pas le classement de celle-ci ;
4.9.1. Motocyclette légère : véhicule de la sous-catégorie L3e-A1 ; les motocyclettes qui, avant le 5 juillet 1996, étaient considérées comme motocyclettes légères ou qui avaient été réceptionnées comme telles restent classées dans ces catégories après cette date, à l'exception des véhicules à deux roues à moteur dont la cylindrée n'excède pas 50 cm $^3$ et dont la vitesse n'excède pas 45 km/ h munis d'un embrayage ou d'une boîte de vitesses non automatique qui sont des cyclomoteurs ; les véhicules à deux roues à moteur d'une cylindrée n'excédant pas 125 cm $^3$ mis en circulation sous le genre " vélomoteur " avant le 1er mars 1980 sont considérés comme des motocyclettes légères ; l'adjonction d'un side-car à une motocyclette légère ne modifie pas le classement de celle-ci ;
4.9.2. Motocyclette d'enduro : véhicule de la sous-sous-catégorie L3e-A1E ou L3e-A2E ou L3e-A3E ;
4.9.3. Motocyclette de trial : véhicule de la sous-sous-catégorie L3e-A1T ou L3e-A2T ou L3e-A3T ;
4.10. Tricycle à moteur : véhicule de catégorie L5e dont le poids à vide n'excède pas 1 000 kilogrammes et la charge utile n'excède pas 1 000 kilogrammes pour les tricycles destinés au transport de marchandises ou la valeur du poids à vide du véhicule pour les tricycles destinés au transport de personnes ;
4.11. Quadricycle léger à moteur : véhicule de la sous-catégorie L6eB dont la charge utile n'excède pas 250 kilogrammes s'il est destiné au transport de personnes et 300 kilogrammes s'il est conçu pour le transport de marchandises ;
4.12. Quadricycle lourd à moteur : véhicule de catégorie L7e dont la charge utile n'excède pas 1 000 kilogrammes s'il est destiné au transport de marchandises ou la valeur du poids à vide du véhicule s'il est destiné au transport de personnes ;
4.13. Quad routier léger à moteur : quadricycle léger de la sous-catégorie L6e-A ;
4.14. Quad routier lourd à moteur : quadricycle lourd de la sous-catégorie L7e-A ;

4.15. Quad tout terrain lourd à moteur : quadricycle lourd de la sous-catégorie L7e-B ;

5. Véhicules agricoles ou forestiers : un véhicule destiné à l'exploitation forestière est assimilé à la catégorie correspondante du véhicule agricole ;
5.1. Véhicules de catégorie T (à roues) ou C (à chenilles) : véhicules agricoles à moteur conçus pour une vitesse n'excédant pas 40 km/ h (indice " a ") ou excédant 40 km/ h (indice " b ") ;
5.1.1. Tracteur agricole : véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux et une vitesse maximale par construction égale ou supérieure à 6 km/ h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains équipements interchangeables destinés à des usages agricoles ou tracter des véhicules remorqués agricoles ; il peut être aménagé pour transporter une charge dans un contexte agricole ou forestier et/ ou peut être équipé d'un ou de plusieurs sièges passagers ;
5.1.2. Véhicule de catégorie T1 ou C1, a ou b : tracteur agricole dont la voie minimale de l'essieu le plus proche du conducteur est égale ou supérieure à 1 150 mm, la masse à vide en ordre de marche supérieure à 600 kilogrammes et la garde au sol inférieure ou égale à 1 000 mm ;
5.1.3. Véhicule de catégorie T2 ou C2, a ou b : tracteur agricole dont la voie minimale est inférieure à 1 150 mm, la masse à vide en ordre de marche supérieure à 600 kilogrammes et la garde au sol inférieure ou égale à 600 mm et dont la vitesse maximale par construction est limitée à 30 km/ h si la hauteur du centre de gravité du tracteur (mesurée par rapport au sol), divisée par la moyenne des voies minimales de chaque essieu est supérieure à 0,90 ;
5.1.4. Véhicule de catégorie T3 ou C3, a ou b : tracteur agricole d'une masse à vide en ordre de marche inférieure ou égale à 600 kilogrammes ;
5.1.5. Véhicule de catégorie T4 ou C4, a ou b : tracteur agricole spécial ;
5.1.5.1. Véhicule de " catégorie T4. 1 " (tracteur enjambeur) : tracteur conçu pour les cultures hautes en ligne, telles que la vigne. Il est caractérisé par un châssis entièrement ou partiellement surélevé de telle sorte qu'il peut circuler parallèlement aux lignes de culture avec les roues droites et gauches de part et d'autre d'une ou plusieurs lignes. Il est conçu pour porter ou actionner des outils qui peuvent être fixés à l'avant, entre les essieux, à l'arrière ou sur une plate-forme. Lorsque le tracteur est en position de travail, la garde au sol mesurée dans le plan vertical des lignes de cultures est supérieure à 1 000 mm. Lorsque la hauteur du centre de gravité du tracteur mesurée par rapport au sol et en utilisant des pneumatiques de monte normale, divisée par la moyenne des voies minimales de l'ensemble des essieux, est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction ne doit pas dépasser 30 km/ h ;
5.1.5.2. Véhicule de la " catégorie T4. 2 " (tracteur de grande largeur) : tracteur se caractérisant par ses dimensions importantes plus spécialement destiné aux grandes surfaces agricoles ;
5.1.5.3. Véhicule de la " catégorie T4. 3 " (tracteur à basse garde au sol) : tracteur à quatre roues motrices, dont les engins interchangeables sont destinés à l'usage agricole ou forestier, se caractérisant par un châssis porteur équipé d'une ou plusieurs prises de force et dont la masse techniquement admissible n'est pas supérieure à 10 tonnes, le rapport entre cette masse et la masse maximale à vide en ordre de marche est inférieur à 2,5 et le centre de gravité mesuré par rapport au sol en utilisant des pneumatiques de monte normale est inférieur à 850 mm ;
5.1.6. (Abrogé) ;
5.2. Véhicules de catégorie R : véhicules agricoles remorqués :
5.2.1. Remorque agricole : tout véhicule essentiellement conçu pour être tiré par un tracteur ou une machine agricole automotrice et principalement destiné au transport de charges ou au traitement de matières et dont le rapport entre la masse maximale en charge techniquement admissible et la masse à vide est égal ou supérieur à 3 ;
5.2.2. Semi-remorque agricole : remorque agricole dont une partie de son poids et du poids de son chargement repose en partie sur le véhicule tracteur ;

5.2.3. (Abrogé) ;
5.2.4. Véhicule de catégorie R1a : remorque ou semi-remorque agricole ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux inférieur ou égal à 1 500 kilogrammes et conçue pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/ h ;
5.2.5. Véhicule de catégorie R1b : remorque ou semi-remorque agricole ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux inférieur ou égal à 1 500 kilogrammes et conçue pour une vitesse supérieure à 40 km/ h ;
5.2.6. Véhicule de catégorie R2a : remorque ou semi-remorque agricole ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux supérieur à 1 500 kilogrammes et inférieur ou égal à 3 500 kilogrammes et conçue pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/ h ;
5.2.7. Véhicule de catégorie R2b : remorque ou semi-remorque agricole ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux supérieur à 1 500 kilogrammes et inférieur ou égal à 3 500 kilogrammes et conçue pour une vitesse supérieure à 40 km/ h ;
5.2.8. Véhicule de catégorie R3a : remorque ou semi-remorque agricole ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux supérieur à 3 500 kilogrammes et inférieur ou égal à 21 000 kilogrammes et conçue pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h ;
5.2.9. Véhicule de catégorie R3b : remorque ou semi-remorque agricole ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux supérieur à 3 500 kilogrammes et inférieur ou égal à 21 000 kilogrammes et conçue pour une vitesse supérieure à 40 km/ h ;
5.2.10. Véhicule de catégorie R4a : remorque ou semi-remorque agricole ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux supérieur à 21 000 kilogrammes et conçue pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/ h ;
5.2.11. Véhicule de catégorie R4b : remorque ou semi-remorque agricole ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux supérieur à 21 000 kilogrammes et conçue pour une vitesse supérieure à 40 km/ h ;
5.3. Véhicules de catégorie S : machines ou instruments agricoles remorqués :
5.3.1. Machine ou instrument agricole remorqué : tout véhicule conçu pour être tiré par un tracteur ou par une machine agricole automotrice et qui modifie la fonction de ce dernier ou lui apporte une fonction nouvelle, qui comporte un outil à demeure ou est conçu pour le traitement de matières, qui peut comporter un plateau de chargement conçu et réalisé pour recevoir les outils et dispositifs nécessaires pour l'exécution des tâches et le stockage temporaire des matières produites ou nécessaires pendant le travail, si le rapport entre la masse maximale en charge techniquement admissible et la masse à vide de ce véhicule est inférieur à 3 ;
5.3.2. (Abrogé) ;
5.3.3. Véhicule de catégorie S1a : machine ou instrument agricole remorqué ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux inférieur ou égal à 3,5 tonnes et conçu pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/ h ;
5.3.4. Véhicule de catégorie S1b : machine ou instrument agricole remorqué ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux inférieur ou égal à 3,5 tonnes et conçu pour une vitesse supérieure à 40 km/ h ;
5.3.5. Véhicule de catégorie S2a : machine ou instrument agricole remorqué ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux supérieur à 3,5 tonnes et conçu pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/ h ;
5.3.6. Véhicule de catégorie S2b : machine ou instrument agricole remorqué ayant un poids maximal sur l'ensemble de ses essieux supérieur à 3,5 tonnes et conçu pour une vitesse supérieure à 40 km/ h ;
5.4. Machine agricole automotrice : appareil pouvant évoluer par ses propres moyens, normalement destiné à l'exploitation agricole et dont la vitesse de marche par construction ne peut excéder 25 km/ h en palier ; cette vitesse est portée à 40 km/ h pour les appareils dont la

largeur est inférieure ou égale à 2,55 mètres et dont les limites de cylindrée ou de puissance sont supérieures à celles de la catégorie L6e. Des dispositions spéciales définies par arrêté du ministre chargé des transports, prises après consultation du ministre chargé de l'agriculture, sont applicables aux machines agricoles automotrices à un seul essieu.

6. Autres véhicules :
6.1. Engin de service hivernal : véhicule à moteur ou véhicule remorqué de transport de marchandises, d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes, ou tracteur agricole appartenant aux collectivités gestionnaires des voies publiques ou aux personnes agissant pour leur compte, lorsqu'ils sont équipés d'outils spécifiques destinés à lutter contre le verglas ou la neige sur les voies ouvertes à la circulation publique ; un arrêté du ministre chargé des transports définit les caractéristiques de ces outils ;
6.2. Engin spécial : engin automoteur ou remorqué servant à l'élévation, au gerbage ou au transport de produits de toute nature, à l'exclusion du transport de personnes autres que le conducteur et éventuellement un convoyeur, et dont la vitesse ne peut excéder par construction 25 km/ h ;
6.3. Véhicule présentant un intérêt historique (véhicule dit de collection) : véhicule qui remplit l'ensemble des conditions suivantes :
- il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans ;
- son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union européenne ou nationale, n'est plus produit ;
- il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux ;
6.4. Véhicule d'intérêt général : véhicule d'intérêt général prioritaire ou bénéficiant de facilités de passage ;
6.5. Véhicule d'intérêt général prioritaire : véhicule des services de police, de gendarmerie, des douanes, des services d'incendie et de secours et des unités militaires investies à titre permanent des missions de sécurité civile, d'intervention des services de déminage de l'Etat, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires ;
6.6. Véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage : ambulance de transport sanitaire, véhicule de premiers secours à personnes des associations agréées de sécurité civile, véhicule d'intervention de sécurité des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières, du service de la surveillance de la Société nationale des chemins de fer français, du service de la surveillance de la Régie autonome des transports parisiens, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et, sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies ;
6.7. Véhicule spécialisé : véhicule de catégorie M, N, O, T ou C prévu pour une fonction qui requiert un aménagement ou un équipement spécifique ;
6.8. Véhicule spécialisé dans les opérations de remorquage : véhicule spécialisé dont l'aménagement comporte un engin de levage installé à demeure permettant le remorquage d'un véhicule en panne ou accidenté avec ou sans soulèvement du train avant ou du train arrière de ce dernier ;
6.9. Matériel de travaux publics : matériel spécialement conçu pour les travaux publics, ne servant pas normalement sur route au transport de marchandises ou de personnes autres que deux convoyeurs et dont la liste est établie par le ministre chargé des transports ;

6.10. Cycle : véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles ;
6.11. Cycle à pédalage assisté : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/ h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler ;
6.12. Bateau amphibie : bateau normalement destiné à des activités de loisirs ou de sauvetage, équipé de roues ou de chenilles, à caractère routier non prédominant, pouvant transporter au plus trois personnes autres que le conducteur et dont la vitesse maximale par construction ne peut excéder 25 km/ h ;
6.13. Navette urbaine : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes en agglomération, ne répondant pas aux définitions des catégories internationales M1, M2 ou M3 et ayant la capacité de transporter, outre le conducteur, neuf passagers au moins et seize passagers au plus, dont quatre ou cinq peuvent être assis ;
6.14. Engin de déplacement personnel : engin de déplacement personnel motorisé ou non motorisé ;
6.15. Engin de déplacement personnel motorisé : véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h. Il peut comporter des accessoires, comme un panier ou une sacoche de petite taille. Un gyropode, tel que défini au paragraphe 71 de l'article 3 du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, peut être équipé d'une selle. Les engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite sont exclus de cette catégorie ;
6.16. Engin de déplacement personnel non motorisé : véhicule de petite dimension sans moteur.

7. Ensembles de véhicules :
7.1. Train double : ensemble composé d'un véhicule articulé et d'une semi-remorque dont l'avant repose soit sur un avant-train, soit sur le train roulant arrière coulissant de la première semi-remorque qui tient alors lieu d'avant-train ;
7.2. Train routier : ensemble constitué d'un véhicule à moteur auquel est attelée une remorque ou une semi-remorque dont l'avant repose sur un avant-train ;
7.3. Véhicule articulé : ensemble composé d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque ;
7.4. Train urbain : ensemble routier, conçu et construit pour le transport de personnes en agglomération, composé d'un véhicule automoteur destiné au transport de personnes tractant au plus trois véhicules non automoteurs.

*Mise à jour le 26.02.2015*

# Déviation

**Article L152-1 du code de la voirie routière**

Lorsqu'une route à grande circulation, au sens du code de la route, est déviée en vue du contournement d'une agglomération, les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct à la déviation.

**Article L152-2 du code de la voirie routière**

Dès l'incorporation d'une route ou section de route dans une déviation, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains, mais les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.

**Article R152-2 du code de la voirie routière**

*[Modifié par décret du 26.12.14]*

I.-Lorsqu'il y a lieu à expropriation, l'enquête publique est effectuée dans les formes prévues pour les enquêtes préalables à une déclaration d'utilité publique régies par le titre Ier du livre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et, s'il y a lieu, conformément aux dispositions des articles R. 122-1 à R. 122-3 du même code. Toutefois, le dossier soumis à enquête comprend, outre les documents énumérés à l'article R. 112-4 ou à l'article R. 112-5 :

1. Un plan général de la déviation indiquant les limites entre lesquelles s'applique l'interdiction d'accès prévue à l'article L. 152-1 ;
2. L'indication des dispositions prévues pour l'aménagement des points d'accès à la déviation et pour le rétablissement des communications.

L'enquête parcellaire est effectuée dans les conditions prévues au titre III du livre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Toutefois, le dossier soumis à enquête comprend, outre les documents énumérés à l'article R. 131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, une notice accompagnée des plans précisant les dispositions prévues pour assurer le désenclavement des parcelles que la réalisation de la déviation doit priver d'accès.

II.-Lorsque la décision incorporant une route dans une déviation ne donne pas lieu à expropriation, l'établissement des plans de désenclavement des parcelles privées d'accès est précédé d'une enquête parcellaire, organisée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent. Les plans sont approuvés dans les formes prévues pour les plans d'alignement des routes de la catégorie domaniale à laquelle appartient la déviation.

*Mise à jour le 15.05.2009*

# Domaine privé

**Article L2211-1 du code général de la propriété des personnes publiques**

Font partie du domaine privé les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1, qui ne relèvent pas du domaine public par application des dispositions du titre Ier du livre Ier.
Il en va notamment ainsi des réserves foncières et des biens immobiliers à usage de bureaux, à l'exclusion de ceux formant un ensemble indivisible avec des biens immobiliers appartenant au domaine public.

*Mise à jour le 28.12.2011*

# Domaine public

**Article L2111-1 du code général de la propriété des personnes publiques**

Sous réserve de dispositions législatives spéciales, le domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 est constitué des biens lui appartenant qui sont soit affectés à l'usage direct du public, soit affectés à un service public pourvu qu'en ce cas ils fassent l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public.

**Article L2111-2 du code général de la propriété des personnes publiques**

Font également partie du domaine public les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 qui, concourant à l'utilisation d'un bien appartenant au domaine public, en constituent un accessoire indissociable.

**Article L2111-3 du code général de la propriété des personnes publiques**

S'il n'en est disposé autrement par la loi, tout acte de classement ou d'incorporation d'un bien dans le domaine public n'a d'autre effet que de constater l'appartenance de ce bien au domaine public.
L'incorporation dans le domaine public artificiel s'opère selon les procédures fixées par les autorités compétentes.

**Article R2111-3 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[Créé par décret du 22.11.2011]*

L'incorporation dans le domaine public artificiel des collectivités territoriales, de leurs établissements publics ou de leurs groupements d'immeubles de leur domaine privé prévue à l'article L. 2111-3, est prononcée par l'organe délibérant.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 21.12.2015*

# Domaine public routier

**Article L2111-14 du code général de la propriété des personnes publiques**

Le domaine public routier comprend l'ensemble des biens appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L. 1 et affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées.

**Article L111-1 du code de la voirie routière**
*[Modifié part art 19 loi 7 août 2015]*

Le domaine public routier comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'Etat, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées.

L'Etat veille à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier dans son ensemble ; il veille en particulier à la sécurité, à la cohérence de l'exploitation et de l'information des usagers, à la connaissance statistique des réseaux et des trafics ainsi qu'au maintien, au développement et à la diffusion des règles de l'art.

Sur les réseaux relevant de leur compétence, les collectivités territoriales et leurs groupements définissent conjointement avec l'Etat les programmes de recherche et de développement des savoir-faire techniques dans le domaine routier. Ils sont associés à la définition des normes et définitions techniques correspondantes, adaptées à la spécificité de chacun des réseaux.

La région peut contribuer au financement des voies et des axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional et sont identifiés par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu aux articles L. 4251-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

*Mise à jour le 4.02.2019*

# Domaine public : classement et déclassement

**Article L123-2 du code de la voirie routière**

Le classement dans la voirie nationale d'une route départementale ou d'une voie communale existante ne peut être effectué qu'avec l'accord de la collectivité intéressée.
L'accord est réputé acquis s'il n'a pas été expressément refusé dans le délai de cinq mois.

**Article L123-3 du code de la voirie routière**

*[Modification par art 10 loi 28.05.13]*

Le reclassement dans la voirie départementale ou communale d'une route ou section de route nationale déclassée est prononcé par l'autorité administrative lorsque la collectivité intéressée, dûment consultée, n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable.
Si, dans ce délai, la collectivité territoriale donne un avis défavorable, le reclassement d'une route ou section de route nationale ne répondant pas aux critères définis à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 121-1 peut être prononcé par décret en Conseil d'Etat.
Le reclassement donne droit à une compensation financière correspondant aux coûts des travaux nécessaires à la remise en état de la route ou section de route nationale, hors accotements en agglomération. Ces coûts sont évalués contradictoirement, à la date du reclassement, entre l'Etat et la collectivité territoriale ou, à défaut d'accord, fixés par décret en Conseil d'Etat.

**Article L131-4 du code de la voirie routière**
*[Modifié par art 5 ordonnance 23 octobre 2015 – entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Le classement et le déclassement des routes départementales relèvent du conseil départemental. Ce dernier est également compétent pour l'établissement des plans d'alignement et de nivellement, l'ouverture, le redressement et l'élargissement de ces routes.
Les délibérations du conseil départemental concernant le classement ou le déclassement sont dispensées d'enquête publique préalable sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie.
A défaut d'enquête relevant d'une autre réglementation et ayant porté sur ce classement ou déclassement, l'enquête rendue nécessaire en vertu du deuxième alinéa est ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie, et organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration.
Lorsque l'opération comporte une expropriation, l'enquête d'utilité publique tient lieu de l'enquête prévue à l'alinéa précédent.
Le conseil départemental est également compétent pour approuver les projets, les plans et les devis des travaux à exécuter pour la construction et la rectification des routes.

**Article L2141-1 du code général de la propriété des personnes publiques**

Un bien d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1, qui n'est plus affecté à un service public ou à l'usage direct du public, ne fait plus partie du domaine public à compter de l'intervention de l'acte administratif constatant son déclassement.

**Article L2141-2 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[Modifié par article 9 ordonnance 19 avril 2017]*

Par dérogation à l'article L. 2141-1, le déclassement d'un immeuble appartenant au domaine public artificiel des personnes publiques et affecté à un service public ou à l'usage direct du public peut être prononcé dès que sa désaffectation a été décidée alors même que les nécessités du service public ou de l'usage direct du public justifient que cette désaffectation ne prenne effet que dans un délai fixé par l'acte de déclassement. Ce délai ne peut excéder trois ans. Toutefois, lorsque la désaffectation dépend de la réalisation d'une opération de construction, restauration ou réaménagement, cette durée est fixée ou peut être prolongée par l'autorité administrative compétente en fonction des caractéristiques de l'opération, dans une limite de six ans à compter de l'acte de déclassement. En cas de vente de cet immeuble, l'acte de vente stipule que celle-ci sera résolue de plein droit si la désaffectation n'est pas intervenue dans ce délai. L'acte de vente comporte également des clauses relatives aux conditions de libération de l'immeuble par le service public ou de reconstitution des espaces affectés à l'usage direct du public, afin de garantir la continuité des services publics ou l'exercice des libertés dont le domaine est le siège.
Toute cession intervenant dans les conditions prévues au présent article donne lieu, sur la base d'une étude d'impact pluriannuelle tenant compte de l'aléa, à une délibération motivée de l'organe délibérant de la collectivité territoriale, du groupement de collectivités territoriales ou de l'établissement public local auquel appartient l'immeuble cédé.
Pour les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics, l'acte de vente doit, à peine de nullité, comporter une clause organisant les conséquences de la résolution de la vente. Les montants des pénalités inscrites dans la clause résolutoire de l'acte de vente doivent faire l'objet d'une provision selon les modalités définies par le code général des collectivités territoriales.

**Article L2141-3 du code général de la propriété des personnes publiques**

Par dérogation à l'article L. 2141-1, le déclassement d'un bien affecté à un service public peut, afin d'améliorer les conditions d'exercice de ce service public, être prononcé en vue de permettre un échange avec un bien d'une personne privée ou relevant du domaine privé d'une personne publique. Cet échange s'opère dans les conditions fixées à l'article L. 3112-3.

*Créée le 13.03.15*

# Domaine public : déplacement de réseaux pour la sécurité routière

**Article L113-3 du code de la voirie routière**

Sous réserve des prescriptions prévues à l'article L. 122-3, les exploitants de réseaux de télécommunications ouverts au public les services publics de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz et les canalisations de transport d'hydrocarbures ou de produits chimiques déclarées d'utilité publique ou d'intérêt général peuvent occuper le domaine public routier en y installant des ouvrages, dans la mesure où cette occupation n'est pas incompatible avec son affectation à la circulation terrestre.
Le gestionnaire du domaine public routier peut, dans l'intérêt de la sécurité routière, faire déplacer les installations et les ouvrages situés sur ce domaine aux frais de l'occupant dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

**Article R113-11 du code de la voirie routière**

Le déplacement des installations et ouvrages mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 113-3 peut être demandé par le gestionnaire du domaine public routier aux exploitants de réseaux de télécommunications et de services publics de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz lorsque la présence de ces installations et ouvrages fait courir aux usagers de la route un danger dont la réalité est établie dans les cas suivants :

a) A la suite d'études réalisées à l'initiative du gestionnaire du domaine public routier afin d'améliorer les conditions de sécurité des usagers sur un itinéraire déterminé ;

b) A l'occasion de travaux d'aménagement de la route ou de ses abords ;

c) Lorsqu'il a été démontré par l'analyse des accidents survenus que la présence de ces installations et ouvrages a constitué un facteur aggravant.

Quatre mois avant toute décision, le gestionnaire du domaine public routier notifie à l'occupant son intention de demander le déplacement des ouvrages et installations en cause. Dans ce délai, l'occupant peut faire valoir ses observations. A l'issue de cette période, le gestionnaire du domaine public routier notifie sa décision à l'occupant. Celle-ci est exécutoire à l'expiration d'un délai qui ne peut être inférieur à un mois à compter de sa notification à l'occupant.
Si la décision prise en application de l'alinéa précédent n'est pas exécutée dans le délai prescrit, le gestionnaire du domaine public routier peut saisir le juge administratif aux fins de condamnation de l'occupant à réaliser sous astreinte les travaux demandés.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 28.12.2011*

# Domaine public : inaliénabilité et imprescriptibilité

**Article L3111-1 du code général de la propriété des personnes publiques**

Les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1, qui relèvent du domaine public, sont inaliénables et imprescriptibles.

**Article L3112-1 du code général de la propriété des personnes publiques**

Les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1, qui relèvent de leur domaine public, peuvent être cédés à l'amiable, sans déclassement préalable, entre ces personnes publiques, lorsqu'ils sont destinés à l'exercice des compétences de la personne publique qui les acquiert et relèveront de son domaine public.

**Article L3112-2 du code général de la propriété des personnes publiques**

En vue de permettre l'amélioration des conditions d'exercice d'une mission de service public, les biens mentionnés à l'article L. 3112-1 peuvent également être échangés entre personnes publiques dans les conditions mentionnées à cet article. L'acte d'échange comporte des clauses permettant de préserver l'existence et la continuité du service public.

**Article R3222-3 du code général de la propriété des personnes publiques** [créé par décret du 22.11.2011]

Les projets d'échanges d'immeubles ou de droits réels immobiliers poursuivis par les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics mentionnés à l'article L. 3222-2 donnent lieu à avis du directeur départemental des finances publiques conformément aux dispositions des articles R. 2241-2, R. 3213-1-1, R. 4221-2, R. 5211-13-1 et R. 5722-2 du code général des collectivités territoriales.

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Domaine public : occupation et utilisation

**Article L2213-6 du code général des collectivités territoriales**

Le maire peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation et la liberté du commerce.

**Article R3213-1 du code général des collectivités territoriales** [créé par décret du 22.11.2011]

Les baux et les actes de vente sont passés par le président du conseil départemental au nom du département.
Les autorisations d'occupation ou d'utilisation du domaine public départemental sont délivrées par le président du conseil départemental.

**Article L2121-1 du code général de la propriété des personnes publiques**

Les biens du domaine public sont utilisés conformément à leur affectation à l'utilité publique.
Aucun droit d'aucune nature ne peut être consenti s'il fait obstacle au respect de cette affectation.

**Article L2122-1 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[Modifié par article 2 de l'ordonnance du 19 avril 2017]*

Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous.
Le titre mentionné à l'alinéa précédent peut être accordé pour occuper ou utiliser une dépendance du domaine privé d'une personne publique par anticipation à l'incorporation de cette dépendance dans le domaine public, lorsque l'occupation ou l'utilisation projetée le justifie.
Dans ce cas, le titre fixe le délai dans lequel l'incorporation doit se produire, lequel ne peut être supérieur à six mois, et précise le sort de l'autorisation ainsi accordée si l'incorporation ne s'est pas produite au terme de ce délai.

**Article L2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[Créé par article 3 de l'ordonnance du 19 avril 2017]*

Sauf dispositions législatives contraires, lorsque le titre mentionné à l'article L. 2122-1 permet à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, l'autorité compétente organise librement une procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester.

Lorsque l'occupation ou l'utilisation autorisée est de courte durée ou que le nombre d'autorisations disponibles pour l'exercice de l'activité économique projetée n'est pas limité, l'autorité compétente n'est tenue que de procéder à une publicité préalable à la délivrance du titre, de nature à permettre la manifestation d'un intérêt pertinent et à informer les candidats potentiels sur les conditions générales d'attribution.

**Article L2122-1-2 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[Créé par article 3 de l'ordonnance du 19 avril 2017]*

L'article L. 2122-1-1 n'est pas applicable :
1° Lorsque la délivrance du titre mentionné à l'article L. 2122-1 s'insère dans une opération donnant lieu à une procédure présentant les mêmes caractéristiques que la procédure déterminée par le premier alinéa de l'article L. 2122-1-1 ;
2° Lorsque le titre d'occupation est conféré par un contrat de la commande publique ou que sa délivrance s'inscrit dans le cadre d'un montage contractuel ayant, au préalable, donné lieu à une procédure de sélection ;
3° Lorsque l'urgence le justifie. La durée du titre ne peut alors excéder un an ;
4° Sans préjudice des dispositions figurant aux 1° à 5° de l'article L. 2122-1-3, lorsque le titre a pour seul objet de prolonger une autorisation existante, sans que sa durée totale ne puisse excéder celle prévue à l'article L. 2122-2 ou que cette prolongation excède la durée nécessaire au dénouement, dans des conditions acceptables notamment d'un point de vue économique, des relations entre l'occupant et l'autorité compétente.

**Article L2122-1-3 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[Créé par article 3 de l'ordonnance du 19 avril 2017]*

L'article L. 2122-1-1 n'est pas non plus applicable lorsque l'organisation de la procédure qu'il prévoit s'avère impossible ou non justifiée. L'autorité compétente peut ainsi délivrer le titre à l'amiable, notamment dans les cas suivants :

1° Lorsqu'une seule personne est en droit d'occuper la dépendance du domaine public en cause ;

2° Lorsque le titre est délivré à une personne publique dont la gestion est soumise à la surveillance directe de l'autorité compétente ou à une personne privée sur les activités de laquelle l'autorité compétente est en mesure d'exercer un contrôle étroit ;

3° Lorsqu'une première procédure de sélection s'est révélée infructueuse ou qu'une publicité suffisante pour permettre la manifestation d'un intérêt pertinent est demeurée sans réponse ;

4° Lorsque les caractéristiques particulières de la dépendance, notamment géographiques, physiques, techniques ou fonctionnelles, ses conditions particulières d'occupation ou d'utilisation, ou les spécificités de son affectation le justifient au regard de l'exercice de l'activité économique projetée ;

5° Lorsque des impératifs tenant à l'exercice de l'autorité publique ou à des considérations de sécurité publique le justifient.

Lorsqu'elle fait usage de la dérogation prévue au présent article, l'autorité compétente rend publiques les considérations de droit et de fait l'ayant conduite à ne pas mettre en œuvre la procédure prévue à l'article L. 2122-1-1.

**Article L2122-1-3-1 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[Créé par article 221 loi du 23 décembre 2018]*

L'article L. 2122-1-1 n'est pas applicable lorsque le titre d'occupation est destiné à l'installation et à l'exploitation d'un réseau de communications électroniques ouvert au public.

**Article L2122-1-4 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[Créé par article 3 de l'ordonnance du 19 avril 2017]*

Lorsque la délivrance du titre mentionné à l'article L. 2122-1 intervient à la suite d'une manifestation d'intérêt spontanée, l'autorité compétente doit s'assurer au préalable par une publicité suffisante, de l'absence de toute autre manifestation d'intérêt concurrente.

**Article L2122-2 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[Modifié par article 4 de l'ordonnance du 19 avril 2017]*

L'occupation ou l'utilisation du domaine public ne peut être que temporaire.
Lorsque le titre mentionné à l'article L. 2122-1 permet à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, sa durée est fixée de manière à ne pas restreindre ou limiter la libre concurrence au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis, sans pouvoir excéder les limites prévues, le cas échéant, par la loi.

**Article L2122-3 du code général de la propriété des personnes publiques**

L'autorisation mentionnée à l'article L. 2122-1 présente un caractère précaire et révocable.

**Article L2122-20 du code général de la propriété des personnes publiques**

Les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics peuvent :
1° Soit conclure sur leur domaine public un bail emphytéotique administratif dans les conditions déterminées par les articles L. 1311-2 à L. 1311-4-1 du code général des collectivités territoriales ;
2° Soit délivrer des autorisations d'occupation constitutives de droit réel dans les conditions déterminées par les articles L. 1311-5 à L. 1311-8 du code général des collectivités territoriales.

**Article L2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[Modifié par articles 17 et 135 loi 7 août 2015 et par art 7 ordonnance du 19 avril 2017]*

Toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 donne lieu au paiement d'une redevance sauf lorsque l'occupation ou l'utilisation concerne l'installation par l'Etat des équipements visant à améliorer la sécurité routière ou nécessaires à la liquidation et au constat des irrégularités de paiement de toute taxe perçue au titre de l'usage du domaine public routier.
Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, l'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public peut être délivrée gratuitement :

1° Soit lorsque l'occupation ou l'utilisation est la condition naturelle et forcée de l'exécution de travaux ou de la présence d'un ouvrage, intéressant un service public qui bénéficie gratuitement à tous ;

2° Soit lorsque l'occupation ou l'utilisation contribue directement à assurer la conservation du domaine public lui-même ;
3° Soit lorsque l'occupation ou l'utilisation contribue directement à assurer l'exercice des missions des services de l'Etat chargés de la paix, de la sécurité et de l'ordre publics ou du contrôle aux frontières dans les aéroports, les ports et les gares ;
4° Soit lorsque l'occupation ou l'utilisation permet l'exécution de travaux relatifs à une infrastructure de transport public ferroviaire ou guidé.

En outre, l'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public peut être délivrée gratuitement aux associations à but non lucratif qui concourent à la satisfaction d'un intérêt général.
Lorsque l'occupation du domaine public est autorisée par un contrat de la commande publique ou qu'un titre d'occupation est nécessaire à l'exécution d'un tel contrat, les modalités de détermination du montant de la redevance mentionnée au premier alinéa sont fonction de l'économie générale du contrat. Lorsque ce contrat s'exécute au seul profit de la personne publique, l'autorisation peut être délivrée gratuitement.

**Article L2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques**

La redevance due pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public tient compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation.

**Article L2125-4 du code général de la propriété des personnes publiques**

La redevance due pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public par le bénéficiaire d'une autorisation est payable d'avance et annuellement.
Toutefois, le bénéficiaire peut, à raison du montant et du mode de détermination de la redevance :
1° Etre admis à se libérer par le versement d'acomptes ;
2° Etre tenu de se libérer par le versement de la redevance due soit pour toute la durée de l'autorisation si cette durée n'excède pas cinq ans, soit pour une période quinquennale dans le cas contraire.
En outre, pour les besoins de la défense nationale, le bénéficiaire peut être tenu de se libérer soit par versement d'acomptes, soit d'avance, pour tout ou partie de la durée de l'autorisation ou de la concession, quelle que soit cette durée.
Les conditions d'application de ces différents modes de règlement sont fixées par arrêté ministériel.

**Article L2125-5 du code général de la propriété des personnes publiques**

En cas de retard dans le paiement des redevances dues pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1, les sommes restant dues sont majorées d'intérêts moratoires au taux légal.

**Article L2125-6 du code général de la propriété des personnes publiques**

En cas de retrait de l'autorisation avant le terme prévu, pour un motif autre que l'inexécution de ses clauses et conditions, la partie de la redevance versée d'avance et correspondant à la période restant à courir est restituée au titulaire.

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

**Article R2122-1 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[créé par décret du 22.11.2011]*

L'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public peut être consentie, à titre précaire et révocable, par la voie d'une décision unilatérale ou d'une convention.

**Article R2122-2 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[créé par décret du 22.11.2011]*

La demande d'autorisation est adressée à la personne publique propriétaire. Pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public de l'Etat, elle est adressée au préfet ou, si elle concerne le domaine public militaire, à l'autorité militaire.
Toutefois, lorsque la personne publique propriétaire a confié la gestion de ce domaine à un établissement public ou à un autre organisme gestionnaire, la demande est adressée à cet établissement ou organisme, s'il tient expressément du texte qui lui confie ou concède la gestion du domaine le pouvoir d'y délivrer des titres d'occupation.

**Article R2122-4 du code général de la propriété des personnes publiques (extrait)**
*[créé par décret du 22.11.2011]*

L'autorisation est délivrée par la personne publique propriétaire.
…….
Pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public des collectivités territoriales, l'autorisation est délivrée dans les conditions prévues respectivement aux seconds alinéas des articles R. 2241-1, R. 3213-1 et R. 4221-1 du code général des collectivités territoriales.
…….

**Article R2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[créé par décret du 22.11.2011]*

Le titre fixe la durée de l'autorisation et les conditions juridiques et financières de l'occupation ou de l'utilisation du domaine public.

**Article R2122-7 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[créé par décret du 22.11.2011]*

En cas d'inobservation de ses clauses et conditions ou pour un motif d'intérêt général, il peut être mis fin à l'autorisation d'occupation ou d'utilisation temporaire du domaine public par les autorités compétentes mentionnées aux articles R. 2122-4 et R. 2122-5.

**Article R2125-2 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[créé par décret du 22.11.2011]*

La redevance due pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 commence à courir, soit à compter de la date de notification de l'autorisation, soit à compter de la date de l'occupation du domaine public si elle est antérieure.

**Article R2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[créé par décret du 22.11.2011]*

La révision des conditions financières des titres d'occupation ou d'utilisation du domaine public de l'Etat a lieu selon les modalités prévues par l'article R. 2125-1.
Sur le domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1, la révision des conditions financières peut intervenir à l'expiration de chaque période fixée pour le paiement de la redevance.
Lorsque la redevance a été payée d'avance, ces dispositions sont applicables pour la part de la redevance correspondant à la période restant à courir.
La redevance nouvelle entre en vigueur un mois après le jour où elle a été notifiée au titulaire de l'autorisation, sauf si le titre d'occupation en dispose autrement.

**Article R2125-5 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[créé par décret du 22.11.2011]*

Lorsque l'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public est retirée, avant l'expiration du terme fixé, pour un motif d'intérêt général, le titulaire évincé peut prétendre, outre à la restitution de la partie de la redevance versée d'avance et correspondant à la période restant à courir, à une indemnité égale, sous déduction de l'amortissement calculé dans les conditions fixées par le titre d'autorisation, au montant des dépenses exposées pour la réalisation des équipements et installations expressément autorisés, dans la mesure où ceux-ci subsistent à la date du retrait.
Ce montant est fixé sur la base des dépenses réelles justifiées à l'autorité qui a délivré le titre. Celles-ci sont déterminées à partir du devis joint à la demande d'autorisation, rectifié au plus tard dans les six mois de l'achèvement des travaux ou de chaque tranche de travaux.

L'amortissement des équipements et installations édifiés par l'occupant ne peut pas être pratiqué sur une période excédant la validité du titre restant à courir.

**Article L113-1 du code de la voirie routière**

Les règles relatives au droit de placer en vue du public des indications ou signaux concernant la circulation sont fixées par l'article L. 411-6 du code de la route, ci-après reproduit :
Art. L. 411-6. - Le droit de placer en vue du public, par tous les moyens appropriés, des indications ou signaux concernant, à un titre quelconque, la circulation n'appartient qu'aux autorités chargées des services de la voirie.

**Article L113-2 du code de la voirie routière**

En dehors des cas prévus aux articles L. 113-3 à L. 113-7 et de l'installation par l'Etat des équipements visant à améliorer la sécurité routière, l'occupation du domaine public routier n'est autorisée que si elle a fait l'objet, soit d'une permission de voirie dans le cas où elle donne lieu à emprise, soit d'un permis de stationnement dans les autres cas. Ces autorisations sont délivrées à titre précaire et révocable.

## Article L113-3 du code de la voirie routière

Sous réserve des prescriptions prévues à l'article L. 122-3, les exploitants de réseaux de télécommunications ouverts au public les services publics de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz et les canalisations de transport d'hydrocarbures ou de produits chimiques déclarées d'utilité publique ou d'intérêt général peuvent occuper le domaine public routier en y installant des ouvrages, dans la mesure où cette occupation n'est pas incompatible avec son affectation à la circulation terrestre.

Le gestionnaire du domaine public routier peut, dans l'intérêt de la sécurité routière, faire déplacer les installations et les ouvrages situés sur ce domaine aux frais de l'occupant dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 26.02.2015*

# Domaine public : police de la conservation

**Article L2132-1 du code général de la propriété des personnes publiques**

La répression des infractions à la police de la conservation du domaine public routier est poursuivie dans les conditions fixées au chapitre VI du titre Ier du livre Ier du code de la voirie routière.

**Article R2132-1 du code général de la propriété des personnes publiques**
*[créé par décret du 22.11.2011]*

Les infractions à la police de la conservation du domaine public routier sont constatées et sanctionnées dans les conditions prévues aux articles R. 116-1 et R. 116-2 du code de la voirie routière.

**Article L116-1 du code de la voirie routière**

La répression des infractions à la police de la conservation du domaine public routier est poursuivie devant la juridiction judiciaire sous réserve des questions préjudicielles relevant de la compétence de la juridiction administrative.

**Article L116-2 du code de la voirie routière**
*[Modifié par art 12 ordonnance 19.12.2014]*

Sans préjudice de la compétence reconnue à cet effet à d'autres fonctionnaires et agents par les lois et règlements en vigueur, peuvent constater les infractions à la police de la conservation du domaine public routier et établir les procès-verbaux concernant ces infractions :
1° Sur les voies de toutes catégories, les agents de police municipale, les gardes champêtres des communes et les gardes particuliers assermentés ;
2° Sur les voies publiques ressortissant à leurs attributions :
a) Les ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, assermentés ;
b) Les techniciens des travaux publics de l'Etat, les conducteurs de travaux publics de l'Etat et les agents des travaux publics de l'Etat, quand ils sont commissionnés et assermentés à cet effet ;
3° Sur les voies départementales, les agents du département commissionnés et assermentés à cet effet ;
4° En Corse, sur les voies de la collectivité territoriale, les agents de la collectivité commissionnés et assermentés à cet effet ;
5° Dans les départements d'outre-mer, sur les voies régionales, les agents de la région commissionnés et assermentés à cet effet ;
6° Sur les voies de la métropole de Lyon, les agents de la métropole commissionnés et assermentés à cet effet.
Les procès-verbaux dressés en matière de voirie font foi jusqu'à preuve contraire.

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

**Article L116-3 du code de la voirie routière**

Les procès-verbaux des infractions à la police de la conservation du domaine public routier sont transmis au procureur de la République et, suivant l'appartenance de la voie au domaine public routier de l'Etat ou d'une collectivité territoriale, soit au représentant de l'Etat dans le département, soit au président du conseil départemental ou au maire.

**Article L116-4 du code de la voirie routière**

Les infractions à la police de la conservation du domaine public routier peuvent être poursuivies à la requête du directeur départemental de l'équipement ou du chef du service technique intéressé. Ceux-ci peuvent faire citer les prévenus et les personnes civilement responsables par des agents de l'administration.

**Article L116-6 du code de la voirie routière**

L'action en réparation de l'atteinte portée au domaine public routier, notamment celle tendant à l'enlèvement des ouvrages faits, est imprescriptible.
Les personnes condamnées supportent les frais et dépens de l'instance, ainsi que les frais des mesures provisoires et urgentes que l'administration a pu être amenée à prendre.

**Article L116-7 du code de la voirie routière**

La juridiction saisie d'une infraction à la police de la conservation du domaine public routier peut ordonner l'arrêt immédiat des travaux dont la poursuite serait de nature à porter atteinte à l'intégrité de la voie publique ou de ses dépendances ou à aggraver l'atteinte déjà portée.
La décision est exécutoire sur minute nonobstant opposition ou appel. L'administration prend toutes mesures nécessaires pour en assurer l'application immédiate.

**Article R 116-2 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 ;
2° Auront dérobé des matériaux entreposés sur le domaine public routier et ses dépendances pour les besoins de la voirie ;
3° Sans autorisation préalable et d'une façon non conforme à la destination du domaine public routier, auront occupé tout ou partie de ce domaine ou de ses dépendances ou y auront effectué des dépôts ;
4° Auront laissé écouler ou auront répandu ou jeté sur les voies publiques des substances susceptibles de nuire à la salubrité et à la sécurité publiques ou d'incommoder le public ;
5° En l'absence d'autorisation, auront établi ou laissé croître des arbres ou haies à moins de deux mètres de la limite du domaine public routier ;
6° Sans autorisation préalable, auront exécuté un travail sur le domaine public routier ;
7° Sans autorisation, auront creusé un souterrain sous le domaine public routier.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Fiche créée le 20.04.2016 et mise à jour le 2 .05.2020*

# Elagage

**Article L 131-7 du code de la voirie routière**

En dehors des agglomérations, le président du conseil départemental exerce, en matière de coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol des routes départementales, les compétences attribuées au maire par l'article L. 115-1.
Le conseil départemental exerce les mêmes attributions que celles dévolues au conseil municipal par l'article L. 141-11.
En cas d'urgence, le président du conseil départemental peut faire exécuter d'office, sans mise en demeure préalable et aux frais de l'occupant, les travaux qu'il juge nécessaires au maintien de la sécurité routière sur les routes départementales.
Le représentant de l'Etat dans le département peut intervenir dans les mêmes conditions que celles prévues au septième alinéa de l'article L. 115-1.

**Article L 131-7-1 du code de la voirie routière**
*[Créé par article 20 loi 7 août 2015]*

En dehors des agglomérations, le président du conseil départemental exerce, en matière d'entretien des plantations privées pouvant constituer des menaces pour les voies départementales, les compétences attribuées au maire par l'article L. 2212-2-2 du code général des collectivités territoriales.

**Article R116-2 du code de la voirie routière (extrait)**

Seront punis d'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe ceux qui :
……..
5° En l'absence d'autorisation, auront établi ou laissé croître des arbres ou haies à moins de deux mètres de la limite du domaine public routier ;
……..

**Article L2212-2-1 du code général des collectivités territoriales (Extrait)**
**[***Modifié par article 93 de la loi du 10 février 2020]*

I.-Dans les conditions prévues au II, peut donner lieu à une amende administrative d'un montant maximal de 500 € tout manquement à un arrêté du maire présentant un risque pour la sécurité des personnes et ayant un caractère répétitif ou continu :

1° En matière d'élagage et d'entretien des arbres et des haies donnant sur la voie ou le domaine public ;

…….

II.-Le manquement mentionné au I du présent article est constaté par procès-verbal d'un officier de police judiciaire, d'un agent de police judiciaire ou d'un agent de police judiciaire adjoint.

Le maire notifie par écrit à la personne intéressée les faits qui lui sont reprochés, les mesures nécessaires pour faire cesser le manquement ainsi que les sanctions encourues. Cette notification mentionne la possibilité de présenter des observations, écrites ou orales, dans un délai de dix jours, le cas échéant assisté par un conseil ou représenté par un mandataire de son choix.
A l'expiration de ce délai de dix jours, si la personne n'a pas pris les mesures nécessaires pour faire cesser le manquement, le maire la met en demeure de se conformer à la réglementation dans un nouveau délai de dix jours.

A l'issue de ce second délai et à défaut d'exécution des mesures prescrites, le maire peut, par une décision motivée qui indique les voies et délais de recours, prononcer l'amende administrative prévue au premier alinéa du I. Le montant de l'amende est fixé en fonction de la gravité des faits reprochés.
La décision du maire prononçant l'amende est notifiée par écrit à la personne intéressée. Elle mentionne les modalités et le délai de paiement de l'amende. Cette décision est soumise aux dispositions de l'article L. 2131-1.
Le recours formé contre la décision prononçant l'amende est un recours de pleine juridiction.
L'amende administrative est recouvrée au bénéfice de la commune dans les conditions prévues par les dispositions relatives aux produits communaux.
Le délai de prescription de l'action du maire pour la sanction d'un manquement mentionné au premier alinéa du I est d'un an révolu à compter du jour où le premier manquement a été commis.
Ne peut faire l'objet de l'amende administrative prévue au premier alinéa du I le fait pour toute personne d'avoir installé sur la voie ou le domaine public les objets nécessaires à la satisfaction de ses besoins élémentaires.

III.-Après avoir prononcé l'amende mentionnée au I, le maire peut, par une décision motivée qui indique les voies et délais de recours, faire procéder d'office, en lieu et place de la personne mise en demeure et à ses frais, à l'exécution des mesures prescrites mentionnées au quatrième alinéa du II.

**Article L. 2212-2-2 du code général des collectivités territoriales**
*[Créé par article 78 loi du 17 mai 2011 et modifié par article 49 loi du 27 décembre 2019]*

Dans l'hypothèse où, après mise en demeure sans résultat, le maire procéderait à l'exécution forcée des travaux d'élagage destinés à mettre fin à l'avance des plantations privées sur l'emprise des voies sur lesquelles il exerce la police de la circulation en application de l'article L. 2213-1 afin de garantir la sûreté et la commodité du passage, les frais afférents aux opérations sont mis à la charge des propriétaires négligents.

*Mise à jour le 15.05.2009*

# Engins de service hivernal : interdiction de dépassement

**Article R414-17 du code de la route**

Lorsque, sur la chaussée, une voie de circulation au moins est couverte de neige ou de verglas sur tout ou partie de sa surface :
I. - 1° Le dépassement ou le changement de file est interdit à tout conducteur d'un véhicule dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes ou à tout conducteur d'un ensemble de véhicules dont la longueur excède 7 mètres ;
2° Le dépassement des engins de service hivernal en action sur la chaussée est interdit à tout véhicule.
II. - Le fait de contrevenir au I du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.
III. - Toute personne coupable de cette infraction encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 14.02.2019*

# Enquêtes publiques

**Article R 131-3 du code de la voirie routière**
*[Modifié par décret 26.12.2014]*

L'enquête publique prévue au deuxième alinéa de l'article L. 131-4 s'effectue dans les conditions fixées par la présente section.
Un arrêté du président du conseil départemental désigne un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête dont il nomme le président. Les membres de la commission d'enquête sont en nombre impair. Le commissaire enquêteur ou les membres de la commission d'enquête sont choisis sur une liste départementale établie annuellement en application de l'article R. 111-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.
Le même arrêté précise :
1° L'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée qui ne peut être inférieure à quinze jours ni supérieure à deux mois ;
2° Les heures et lieux où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations.

**Article R 131-4 du code de la voirie routière**
*[Modifié par décret 18 octobre 2013]*

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'arrêté du président du conseil départemental est publié par voie d'affiches et éventuellement par tout autre procédé dans la ou les communes intéressées.
Huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, cet arrêté fait l'objet d'une insertion dans deux journaux locaux diffusés dans la ou les communes intéressées.

**Article R131-5 du code de la voirie routière**

I. - Un dossier d'enquête est déposé à la mairie de chacune des communes intéressées. Le dossier comprend :
a) Une notice explicative ;
b) Un plan de situation ;
c) S'il y a lieu, une appréciation sommaire par nature de dépense à effectuer ;
d) L'étude d'impact, lorsqu'elle est prévue par la réglementation en vigueur.
II. - Lorsque le projet mis à l'enquête est relatif à la délimitation ou à l'alignement des routes départementales, il comprend en outre :
a) Un plan parcellaire comportant l'indication, d'une part, des limites existantes de la route départementale, des parcelles riveraines et des bâtiments existants et, d'autre part, des limites projetées de la route départementale ;
b) La liste des propriétaires des parcelles comprises, en tout ou partie, dans l'emprise du projet ;
c) Eventuellement, un projet de plan de nivellement.

**Article R131-6 du code de la voirie routière**

Une notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie est faite aux propriétaires des parcelles comprises, en tout ou partie, dans l'emprise du projet, sous pli recommandé, avec demande d'avis de réception, lorsque leur domicile est connu ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.
Lorsque leur domicile est inconnu, la notification est faite, le cas échéant, aux locataires et preneurs à bail rural.

**Article R131-7 du code de la voirie routière**

Les observations formulées par le public sont recueillies sur le ou les registres spécialement ouverts à cet effet. Le ou les registres, à feuillets non mobiles, sont cotés et paraphés par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête.

**Article R131-8 du code de la voirie routière**

A l'expiration du délai d'enquête, le ou les registres d'enquête sont clos et signés par le commissaire enquêteur ou les membres de la commission d'enquête. Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet, dans le délai d'un mois, au président du conseil départemental le dossier et le ou les registres accompagnés de ses conclusions motivées.

Article R 131-9 **du code de la voirie routière**

Lorsque les travaux relatifs à la voirie départementale doivent donner lieu à enquête publique en application de la loi du 12 juillet 1983 et du décret n° 85-453 du 23 avril 1985, cette enquête est organisée par le président du conseil général conformément aux dispositions des chapitres Ier et II dudit décret.
Toutefois, lorsque ces travaux doivent donner lieu à déclaration d'utilité publique, l'enquête est organisée par le préfet conformément aux dispositions des articles R. 11-14-1 à R. 11-14-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

**Article L134-1 du code des relations entre le public et l'administration**
*Crée par ordonnance du 23 octobre 2015 – entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Sans préjudice de dispositions particulières figurant dans d'autres textes, le présent chapitre régit les enquêtes publiques qui doivent être organisées par l'administration et qui ne relèvent ni du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ni du code de l'environnement.

**Article L134-2 du code des relations entre le public et l'administration**
**[***Crée par ordonnance du 23 octobre 2015 – entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration d'une décision administrative. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par l'administration compétente avant la prise de décision.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

**Article R134-3 du code des relations entre le public et l'administration**

Lorsque l'enquête publique porte sur une opération qui concerne le territoire d'un seul département, elle est ouverte et organisée jusqu'à sa clôture par le préfet de ce département.

**Article R134-5 du code des relations entre le public et l'administration**

Lorsqu'en application d'un texte particulier, l'enquête publique est ouverte par une autorité autre que l'une de celles mentionnées aux articles R. 134-3 et R. 134-4, cette autorité en assure également l'organisation jusqu'à la clôture, dans les conditions prévues par le présent chapitre, à l'exception de celles posées à l'article R. 134-14.

**Article R134-6 du code des relations entre le public et l'administration**

L'enquête publique est ouverte, selon les règles définies aux articles R. 134-7 à R. 134-9, soit à la préfecture du département, soit à la mairie de l'une des communes où doit être réalisée l'opération projetée en vue de laquelle l'enquête est demandée.

**Article R134-7 du code des relations entre le public et l'administration**

Lorsque l'opération projetée en vue de laquelle l'enquête publique est demandée doit être réalisée sur le territoire et pour le compte d'une seule commune, l'enquête est ouverte à la mairie de cette commune.

**Article R134-8 du code des relations entre le public et l'administration**

Lorsque l'opération projetée doit être réalisée sur le territoire d'une seule commune mais que l'enquête publique n'est pas ouverte à la mairie de cette commune, un double du dossier d'enquête est transmis au maire de cette commune par les soins du préfet afin qu'il soit tenu à la disposition du public.

**Article R134-10 du code des relations entre le public et l'administration**

Le préfet, après avoir consulté le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, prévoit les conditions d'ouverture et de déroulement de l'enquête publique, par un arrêté, pris conformément aux modalités définies, selon les cas, à l'article R. 134-3 ou à l'article R. 134-4.
A cette fin, il définit l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée, qui ne peut être inférieure à quinze jours. Il détermine également les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet. Ce registre, à feuillets non mobiles, est coté et paraphé par le commissaire enquêteur, le président de la commission d'enquête ou l'un des membres de celle-ci. Enfin, il désigne le lieu où siégera le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête.
S'il en existe un, il peut indiquer l'adresse du site internet sur lequel les informations relatives à l'enquête pourront être consultées. Si cela lui paraît approprié, il peut prévoir les moyens offerts aux personnes intéressées afin qu'elles puissent communiquer leurs observations par voie électronique.

**Article R134-12 du code des relations entre le public et l'administration**

Le préfet qui a pris l'arrêté prévu à l'article R. 134-10 fait procéder à la publication, en caractères apparents, d'un avis au public l'informant de l'ouverture de l'enquête dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département ou tous les départements concernés. Cet avis est publié huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête. Il est ensuite rappelé dans les huit premiers jours suivant le début de celle-ci.
Lorsque l'opération projetée est d'importance nationale, cet avis est, en outre, publié dans deux journaux à diffusion nationale huit jours avant le début de l'enquête.

**Article R134-13 du code des relations entre le public et l'administration**

Huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'avis prévu à l'article R. 134-12 est, en outre, rendu public par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé, dans au moins toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération projetée doit se dérouler. Cette mesure de publicité peut être étendue à d'autres communes.
Son accomplissement incombe au maire, qui doit le certifier.

**Article R134-15 du code des relations entre le public et l'administration**

Sous réserve des cas où une autre autorité administrative est compétente pour y procéder, le préfet du département où doit se dérouler l'opération projetée en vue de laquelle l'enquête publique est demandée désigne, par arrêté, un commissaire enquêteur.
Lorsque cette opération doit se dérouler sur le territoire de plusieurs départements, cette désignation s'effectue par arrêté conjoint des préfets concernés.

**Article R134-16 du code des relations entre le public et l'administration**

Le préfet peut désigner une commission d'enquête dont il nomme le président, le cas échéant selon les modalités prévues au second alinéa de l'article R. 134-15. Les membres de la commission d'enquête sont nommés en nombre impair.

**Article R134-17 du code des relations entre le public et l'administration**

Le commissaire enquêteur ou les membres de la commission d'enquête sont choisis parmi les personnes figurant sur les listes d'aptitude prévues à l'article L. 123-4 du code de l'environnement.
Ne peuvent être désignées pour exercer les fonctions de commissaire enquêteur ou de membre de la commission d'enquête ni les personnes appartenant à l'administration de la collectivité ou de l'organisme bénéficiaire de l'opération projetée ou participant à son contrôle ni les personnes intéressées à celle-ci, soit à titre personnel, soit en raison des fonctions qu'elles exercent ou qu'elles ont exercées depuis moins de cinq ans.

**Article R134-22 du code des relations entre le public et l'administration**

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend au moins :

1° Une notice explicative, qui indique l'objet du projet et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement ;

2° Un plan de situation ;

3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique et la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de celle-ci ;

4° Les autorités compétentes pour prendre la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête ;

5° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet, sauf à organiser un autre mode de consultation s'ils sont très volumineux.

**Article R134-23 du code des relations entre le public et l'administration**

Lorsque l'enquête publique s'inscrit dans le cadre d'un projet de réalisation de travaux ou d'ouvrages, le dossier soumis à l'enquête comprend, outre les documents mentionnés à l'article R.134-22, au moins :

1° Le plan général des travaux ;

2° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;

3° L'appréciation sommaire des dépenses.

**Article R134-24 du code des relations entre le public et l'administration**

Pendant le délai fixé par l'arrêté prévu à l'article R. 134-10, des observations sur le projet peuvent être consignées, par toute personne intéressée, directement sur les registres d'enquête, ou être adressées par correspondance, au lieu fixé par cet arrêté, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête. Il en est de même des observations qui seraient présentées par les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et de l'artisanat. Les observations peuvent, si l'arrêté prévu à l'article R. 134-10 le prévoit, être adressées par voie électronique.

Toutes les observations écrites sont annexées au registre prévu à l'article R. 134-10 et, le cas échéant, au registre subsidiaire mentionné à l'article R. 134-11.

Indépendamment des dispositions qui précèdent, les observations sur le projet sont également reçues par le commissaire enquêteur, par le président de la commission d'enquête ou par l'un des membres de la commission qu'il a délégué à cet effet aux lieu, jour et heure annoncés par l'arrêté prévu à l'article R. 134-10, si l'arrêté en a disposé ainsi.

**Article R134-25 du code des relations entre le public et l'administration**

A l'expiration du délai fixé par l'arrêté prévu à l'article R. 134-10, le ou les registres d'enquête sont, selon les lieux où ils ont été déposés, clos et signés soit par le maire, soit par le préfet qui a pris l'arrêté mentionné ci-dessus, soit par le préfet chargé de centraliser les résultats de l'enquête désigné conformément à l'article R. 134-4.

Le préfet ou le maire en assure la transmission, dans les vingt-quatre heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

**Article R134-26 du code des relations entre le public et l'administration**

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête examine les observations recueillies et entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter. Pour ces auditions, le président peut déléguer l'un des membres de la commission.
Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non au projet.
Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet le dossier et les registres assortis du rapport énonçant ses conclusions soit au préfet qui a pris l'arrêté prévu à l'article R. 134-10, soit au préfet chargé de centraliser les résultats de l'enquête désigné conformément à l'article R. 134-4.

**Article R134-27 du code des relations entre le public et l'administration**

Les opérations prévues aux articles R. 134-25 et R. 134-26 sont terminées dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du délai d'enquête fixé par l'arrêté prévu à l'article R. 134-10. Il en est dressé procès-verbal soit par le préfet qui a pris l'arrêté prévu à l'article R. 134-10, soit par le préfet chargé de centraliser les résultats de l'enquête désigné conformément à l'article R. 134-4.

**Article R134-28 du code des relations entre le public et l'administration**

Une copie du rapport dans lequel le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête énonce ses conclusions motivées est déposée à la mairie de la commune où s'est déroulée l'enquête ainsi que dans la ou les communes sur le territoire desquelles l'opération projetée faisant l'objet de l'enquête doit avoir lieu, par les soins soit du préfet qui a pris l'arrêté prévu à l'article R. 134-10, soit du préfet chargé de centraliser les résultats de l'enquête désigné conformément à l'article R. 134-4. Une copie est, en outre, déposée dans toutes les préfectures des départements où sont situées ces communes selon les mêmes modalités.

**Article R134-29 du code des relations entre le public et l'administration**

Lorsque l'opération projetée doit être réalisée sur le territoire et pour le compte d'une seule commune, le registre d'enquête est clos et signé par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête.
Le commissaire enquêteur ou le président de la commission, dans un délai d'un mois à compter de la date de la clôture de l'enquête, transmet au maire le dossier et le registre accompagnés de ses conclusions motivées.

**Article R134-30 du code des relations entre le public et l'administration**

Dans le cas prévu à l'article R. 134-29, si les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sont défavorables à l'opération projetée, le conseil municipal est appelé à émettre son avis par une délibération motivée dont le procès-verbal est joint au dossier transmis au préfet.
Faute de délibération dans un délai de trois mois à compter de la transmission du dossier au maire, le conseil municipal est regardé comme ayant renoncé à l'opération projetée.

### Article L134-31 du code des relations entre le public et l'administration

Les conclusions du commissaire ou de la commission chargée de l'enquête publique sont communiquées, sur leur demande, aux personnes intéressées.

### Article R134-32 du code des relations entre le public et l'administration

Les demandes de communication, formées en application de l'article L. 134-31, des conclusions motivées du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sont adressées au préfet du département où s'est déroulée l'enquête. Celui-ci peut soit inviter le demandeur à prendre connaissance de ces conclusions à l'une des mairies dans lesquelles une copie de ce document a été déposée, soit lui en adresser une copie, soit assurer la publication de ces conclusions, qui tient lieu de diffusion aux demandeurs.

*Mise à jour le 30.08.13*

# Equipements routiers

**Article R 111-1 du code de la voirie routière**
*[Modifié par décret 5.07.11]*

Les équipements routiers sont des dispositifs affectés aux besoins de la circulation routière, destinés à la signalisation, à la protection des usagers, à l'exploitation des voies du domaine public routier, à la constatation des infractions au code de la route et au recouvrement des droits d'usage.
Ils doivent être conçus, fabriqués, commercialisés, utilisés et entretenus de façon à assurer aux usagers de la route le meilleur niveau de sécurité ou d'interopérabilité possible, selon les équipements considérés.

Les équipements routiers sont classés en cinq catégories définies ainsi qu'il suit :
1° Les équipements de signalisation permanents ou temporaires, comprenant l'ensemble des dispositifs et produits destinés à la signalisation routière, notamment les produits de marquage de chaussées, les panneaux de signalisation, dont les panneaux à messages variables, ainsi que les balises et les feux de circulation ;
2° Les équipements de protection des usagers, notamment ceux qui assurent une fonction de retenue des véhicules ou des piétons sur la chaussée ou ses dépendances, d'atténuation des chocs ou de protection contre l'éblouissement ;
3° Les équipements d'exploitation des voies du domaine public routier, notamment ceux qui sont destinés à la régulation du trafic, à l'information ou au secours des usagers, au recueil des données routières et à l'éclairage des voies ;
4° Les équipements de constatation des infractions au code de la route, qui sont intégrés aux infrastructures routières ;
5° Les constituants d'interopérabilité du service européen de télépéage définis à l'article 2 de la décision 2009/750/CE du 6 octobre 2009 de la Commission relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 28.12.2011*

# Gestion du patrimoine

**Article L3213-3 du code général des collectivités territoriales**

Le conseil départemental délibère sur les questions relatives à la voirie départementale dans les conditions prévues par les dispositions des articles L. 131-1 à L. 131-8 du code de la voirie routière.

**Article L3213-4 du code général des collectivités territoriales**

Le conseil départemental décide de l'établissement et de l'entretien des bacs, passages d'eau et ouvrages d'art sur les routes départementales ; il fixe les tarifs de péage dans les limites prévues à l'article L. 153-4 du code de la voirie routière.

**Article L3221-4 du code général des collectivités territoriales**

Le président du conseil départemental gère le domaine du département. A ce titre, il exerce les pouvoirs de police afférents à cette gestion, notamment en ce qui concerne la circulation sur ce domaine, sous réserve des attributions dévolues aux maires par le présent code et au représentant de l'Etat dans le département ainsi que du pouvoir de substitution du représentant de l'Etat dans le département prévu à l'article L. 3221-5.

**Article R3213-1 du code général des collectivités territoriales** [créé par décret du 22.11.2011]

Les baux et les actes de vente sont passés par le président du conseil départemental au nom du département.
Les autorisations d'occupation ou d'utilisation du domaine public départemental sont délivrées par le président du conseil départemental.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Infractions au code de la route

**Article L130-4 du code de la route (extraits)**
*[Modifié par la loi du 6 août 2015 et par la loi du 25 décembre 2017]*

Sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, ont compétence pour constater par procès-verbal les contraventions prévues par la partie Réglementaire du présent code ou par d'autres dispositions réglementaires, dans la mesure où elles se rattachent à la sécurité et à la circulation routières :

2° Les gardes champêtres des communes ;

3° Les agents titulaires ou contractuels de l'Etat et les agents des communes, titulaires ou non, chargés de la surveillance de la voie publique, agréés par le procureur de la République ;

9° Les agents verbalisateurs mentionnés à l'article L. 116-2 du code de la voirie routière;

11° Les agents de police judiciaire adjoints ;

La liste des contraventions que chaque catégorie d'agents mentionnée ci-dessus est habilitée à constater est fixée par décret en Conseil d'Etat.

**Article L130-7 du code de la route** *[Modifié par article 159 loi 24 décembre 2019]*

Lorsqu'ils ne sont pas déjà assermentés, les agents qui ont compétence pour constater par procès-verbal les contraventions prévues à l'article L. 130-4 prêtent serment devant le juge du tribunal judiciaire, au siège de ce tribunal ou, le cas échéant, de l'une de ses chambres de proximité.
Ce serment, dont la formule est fixée par décret en Conseil d'Etat, n'a pas à être renouvelé en cas de changement de lieu d'affectation de l'intéressé.
L'assermentation des agents de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage est valide sur l'ensemble du réseau confié à cet exploitant.

**Article R130-1 du code de la route**

Les personnels assermentés de l'office national des forêts peuvent constater, lorsqu'elles sont commises sur les chemins forestiers ouverts à la circulation publique, les contraventions prévues par :
1° Le présent code ;
2° Les articles R. 644-2 et R. 653-1 du code pénal, lorsqu'il s'agit de contraventions se rapportant à la circulation routière ;
3° L'article R. 625-3 du code pénal, lorsqu'il s'agit de contraventions commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule ;
4° L'article R. 211-21-5 du code des assurances relatif à l'affichage sur les véhicules d'un certificat d'assurance.

### Article R130-5 du code de la route

Les agents mentionnés à l'article L. 116-2 du code de la voirie routière peuvent constater par procès-verbal les contraventions prévues par :

1° Les 1° et 2° de l'article R. 130-1 :

a) Lorsqu'elles sont connexes à des infractions à la police de la conservation du domaine public routier ;

b) Lorsqu'elles sont commises au droit ou aux abords de chantiers situés sur la voie publique et qu'elles ont ou peuvent avoir pour effet de porter atteinte à l'exploitation normale desdits chantiers ou à la sauvegarde du personnel employé sur ceux-ci ;

2° L'article R. 418-9.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Intersections

**Article R411-7 du code de la route** [modifié par décret 12.11.2010]

I.-Les intersections dans lesquelles le passage des véhicules est organisé par une signalisation spéciale ou par des feux de signalisation lumineux, sont désignées :
1° Hors agglomération :
a) Par arrêté du préfet pour les intersections de routes appartenant à la voirie nationale ;
b) Par arrêté du président du conseil exécutif de Corse, pour les intersections de routes prévues à l'article L. 4424-30 du code général des collectivités territoriales ;
c) Par arrêté du président du conseil départemental pour les intersections de routes départementales;
d) Par arrêté du maire pour les intersections de routes appartenant à la voirie communale ;
e) Par arrêté conjoint du préfet et du président du conseil départemental ou du maire lorsque l'intersection est formée par une route nationale ou une route à grande circulation et une route classée ou non à grande circulation relevant de la voirie départementale ou communale ;
f) Par arrêté conjoint du président du conseil départemental et du maire lorsque l'intersection est formée par une route départementale non classée à grande circulation et une route appartenant à la voirie communale non classée à grande circulation ;
g) Dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, par arrêté du préfet, après consultation du président du conseil départemental ou du maire, lorsque l'intersection est formée par une route à grande circulation et une route classée ou non à grande circulation relevant de la voirie départementale ou communale ;
2° En agglomération, par arrêté du maire ou, pour les routes à grande circulation, par arrêté conjoint du préfet et du maire et, dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, par arrêté du préfet, après consultation du maire.

II. – (Abrogé)

**Article R415-15 du code de la route**
*[modifié par décret 2.07.2015 et par article 27 décret 23 octobre 2019]*

L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de :

1° Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante ;

2° Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les engins de déplacement personnel motorisés et les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules. La ligne d'arrêt pour les engins de déplacement personnel motorisés et les cycles peut être autorisée pour les cyclomoteurs.

*Créée le 25.09.2018*

# Panneaux de signalisation

**Article R411-25 du code de la route**

Le ministre chargé de la voirie nationale et le ministre de l'intérieur fixent par arrêté conjoint publié au Journal officiel de la République française les conditions dans lesquelles est établie la signalisation routière pour signifier une prescription de l'autorité investie du pouvoir de police ou donner une information aux usagers.

Les dispositions réglementaires prises par les autorités compétentes en vue de compléter celles du présent code et qui, aux termes de l'arrêté prévu au premier alinéa, doivent faire l'objet de mesures de signalisation, ne sont opposables aux usagers que si lesdites mesures ont été prises.

Les usagers doivent respecter en toutes circonstances les indications résultant de la signalisation établie conformément au premier alinéa.

Les indications des feux de signalisation lumineux prévalent sur celles qui sont données par les signaux routiers réglementant la priorité.

*Modifié le 2 mai 2020*

# Pistes cyclables et pistes pour cyclistes

**Extrait article R110-2 du code de la route** *[Modifié par article 2 décret 23 octobre 2019]*

Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

-bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies ;
-piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés ;
-voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers ;

**Article L 111-13 du code de l'urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015 – entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Les propriétés riveraines des voies spécialisées non ouvertes à la circulation générale et, notamment, des autoroutes, voies de défense de la forêt contre l'incendie, pistes pour cyclistes et sentiers de touristes ne jouissent pas des droits reconnus aux riverains des voies publiques. Les dispositions applicables à ces voies, notamment les conditions dans lesquelles l'exercice de certains droits pourra être accordé aux riverains, sont déterminées, soit par l'acte déclarant d'utilité publique l'ouverture de la voie, soit par décret en Conseil d'Etat.

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Plan local d'urbanisme

**Article L151-1 du code de l'urbanisme**
*[Créé par ordonnance du 23 septembre 2015 –entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Le plan local d'urbanisme respecte les principes énoncés aux articles L. 101-1 à L. 101-3.
Il est compatible avec les documents énumérés à l'article L. 131-4 et prend en compte ceux énumérés à l'article L. 131-5.

**Article L151-2 du code de l'urbanisme**
*[Créé par ordonnance du 23 septembre 2015 –entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Le plan local d'urbanisme comprend :
1° Un rapport de présentation ;
2° Un projet d'aménagement et de développement durables ;
3° Des orientations d'aménagement et de programmation ;
4° Un règlement ;
5° Des annexes.
Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. Ces documents graphiques peuvent contenir des indications relatives au relief des espaces auxquels il s'applique.

**Article L151-3 du code de l'urbanisme**
*[Créé par ordonnance du 23 septembre 2015 et modifié par article 17 loi 27 décembre 2019]*

Lorsqu'il est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale compétent, le plan local d'urbanisme peut comporter des plans de secteur qui couvrent chacun l'intégralité du territoire d'une ou plusieurs communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale.
Le plan de secteur précise les orientations d'aménagement et de programmation ainsi que le règlement spécifiques à ce secteur.
Une ou plusieurs communes membres d'une communauté de communes ou d'une communauté d'agglomération peuvent demander à être couvertes par un plan de secteur. Après un débat au sein de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale, celui-ci délibère sur l'opportunité d'élaborer ce plan.
Lorsque l'élaboration d'un plan de secteur a été décidée, l'avis sur ce plan de la ou des communes dont il couvre le territoire est sollicité avant l'approbation du plan local d'urbanisme par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale.

**Article L151-5 du code de l'urbanisme**
*[Créé par ordonnance du 23 septembre 2015 –entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Le projet d'aménagement et de développement durables définit :
1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.
Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.
Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles.

**Article L151-6 du code de l'urbanisme**
*[Créé par ordonnance du 23 septembre 2015, modifié par article 711 loi du 28 décembre 2016 et par article 169 loi 23 novembre 2018]*

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles.
En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comportent les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées à l'article L. 141-16 et déterminent les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable, conformément à l'article L. 141-17.

**Article L151-7 du code de l'urbanisme**
*[Créé par ordonnance du 23 septembre 2015, modifié par article 71 loi du 28 décembre 2016 et par article 38 loi 23 novembre 2018]*

I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager;
5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.

II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales.

**Article L151-8 du code de l'urbanisme**
*[Créé par ordonnance du 23 septembre 2015]*

Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L. 101-1 à L. 101-3.

**Extrait article L151-38 du code de l'urbanisme**
*[Créé par ordonnance du 23 septembre 2015]*

Le règlement peut préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public.
……..

**Article L151-39 du code de l'urbanisme**
*[Créé par ordonnance du 23 septembre 2015]*

Le règlement peut fixer les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagements.

**Extrait article L151-41 du code de l'urbanisme**
*[Créé par ordonnance du 23 septembre 2015 ; modifié par art 156 loi 8 août 2016]*

Le règlement peut délimiter des terrains sur lesquels sont institués :
1° Des emplacements réservés aux voies et ouvrages publics dont il précise la localisation et les caractéristiques ;
2° Des emplacements réservés aux installations d'intérêt général à créer ou à modifier ;
3° Des emplacements réservés aux espaces verts à créer ou à modifier ou aux espaces nécessaires aux continuités écologiques ;
……
En outre, dans les zones urbaines et à urbaniser, le règlement peut instituer des servitudes consistant à indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics, ainsi que les installations d'intérêt général et les espaces verts à créer ou à modifier, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements.

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Police de la circulation

**Article L2213-1 du code général des collectivités territoriales**
*[modifié par article 62 loi 27 janvier 2014 et par article 50 loi du 27 décembre 2019]*

Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et l'ensemble des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. A l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation.
Les conditions dans lesquelles le maire exerce la police de la circulation sur les routes à grande circulation sont fixées par décret en Conseil d'Etat.
Par dérogation aux dispositions des deux alinéas précédents et à celles des articles L. 2213-2 et L.2213-3, des décrets peuvent transférer, dans les attributions du représentant de l'Etat dans le département, la police de la circulation sur certaines sections des routes à grande circulation.

**Article L2213-1-1 du code général des collectivités territoriales**
*[Créé par l'article 47 de la loi du 17 août 2015 et modifié par article 51 loi du 24 décembre 2019]*

Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.
Le maire peut également, par arrêté motivé, fixer des règles dérogatoires à celles prévues par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies sur lesquelles il exerce son pouvoir de police ainsi que sur leurs dépendances, dans des conditions fixées par décret.

**Article L2213-2 du code général des collectivités territoriales**
*[Modifié par articles 35 et 88 loi du 24 décembre 2019]*

Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :

1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures ou de manière permanente, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;
2° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;
3° Réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte "mobilité inclusion" portant la mention "stationnement pour personnes handicapées" mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles, aux véhicules bénéficiant d'un label " auto-partage ", aux véhicules bénéficiant d'un signe

distinctif de covoiturage ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

**Article L2213-3 du code général des collectivités territoriales**
*[Modifié par loi du 24 décembre 2019]*

Le maire peut, par arrêté motivé :

1° Instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service et, dans le cadre de leurs missions, pour les véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération ;

2° Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis ainsi que des véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, dans le cadre de leurs missions, et l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises ;

3° Réserver des emplacements sur la voie publique, de façon permanente ou à certaines heures, pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, le maire peut ne pas autoriser la circulation sur ces emplacements réservés des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même s'ils répondent aux conditions du premier alinéa du présent 3°.

**Article L2213-4 du code général des collectivités territoriales**
*[Modifié par articles 10 loi du 24 décembre 2019]*

Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.

Dans les îles mono-communales, l'interdiction mentionnée au premier alinéa peut couvrir l'ensemble du territoire de la commune.

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

**Article L3221-4 du code général des collectivités territoriales**

Le président du conseil départemental gère le domaine du département. A ce titre, il exerce les pouvoirs de police afférents à cette gestion, notamment en ce qui concerne la circulation sur ce domaine, sous réserve des attributions dévolues aux maires par le présent code et au représentant de l'Etat dans le département ainsi que du pouvoir de substitution du représentant de l'Etat dans le département prévu à l'article L. 3221-5.

**Article R2213-1 du code général des collectivités territoriales**

Les pouvoirs dévolus au préfet sur les routes à grande circulation ne font pas obstacle à la mise en application immédiate des mesures de police que le maire juge nécessaire de prendre dans le cas d'urgence résultant notamment de sinistres ou périls imminents.

**Article L131-3 du code de la voirie routière**

Le président du conseil départemental exerce sur la voirie départementale les attributions mentionnées au cinquième alinéa de l'article 25 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions.

*[ Commentaire : l'article 25 de la loi du 2 mars 1982 a créé l'article L 3221-4 du CGCT reproduit ci-dessus ]*

**Article R 131-2 du code de la voirie routière**

Le président du conseil départemental peut interdire d'une manière temporaire ou permanente l'usage de tout ou partie du réseau des routes départementales aux catégories de véhicules dont les caractéristiques sont incompatibles avec la constitution de ces routes, et notamment avec la résistance et la largeur de la chaussée ou des ouvrages d'art.

**Article R411-5 du code de la route**

Pour l'application des dispositions du présent code, les compétences de police attribuées par la loi au président du conseil départemental, au maire, au président du conseil exécutif en Corse en matière de circulation routière s'exercent sous réserve des pouvoirs propres du préfet en sa qualité d'autorité de police générale dans le département, lorsqu'il prend des mesures relatives au bon ordre et à la sécurité publique dont le champ d'application excède le territoire d'une commune.
Le préfet se substitue au président du conseil départemental par application de l'article L. 3221-5 du code général des collectivités territoriales, au maire par application de l'article L. 2215-1 du même code, ou conjointement aux deux autorités lorsque celles-ci n'ont pas exercé leurs attributions de police respectives ou conjointes après qu'il les a mises en demeure.

**Article R411-8 du code de la route**

Les dispositions du présent code ne font pas obstacle au droit conféré par les lois et règlements aux préfets, au président du Conseil exécutif de Corse, aux présidents de conseil départemental et aux maires de prescrire, dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige. Pour ce qui les concerne, les préfets et les maires peuvent également fonder leurs décisions sur l'intérêt de l'ordre public.

Lorsqu'ils intéressent la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation, les arrêtés du président du conseil départemental ou du maire fondés sur le premier alinéa sont pris après avis du préfet.

**Article R411-21-1 du code de la route**
*[Modifié par art 7 décret du 8 juillet 2014]*

Pour prévenir un danger pour les usagers de la voie ou en raison de l'établissement d'un chantier, l'autorité investie du pouvoir de police peut ordonner la fermeture temporaire d'une route ou l'interdiction temporaire de circulation sur tout ou partie de la chaussée, matérialisée par une signalisation routière adaptée.
Le fait pour tout conducteur de ne pas respecter les interdictions de circuler prescrites en application du premier alinéa du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.
Lorsque, en outre, cette interdiction concerne une route ou une section de route ne permettant pas d'éviter une descente dangereuse ou un tunnel, l'infraction est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.
Toute personne coupable de ces infractions encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.
Ces contraventions donnent lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.

**Article R411-30 du code de la route**
*[Modifié par art 30 du décret du 9 août 2017]*

L'autorité administrative compétente pour exercer le pouvoir de police en matière de circulation routière peut réglementer la circulation, l'interdire temporairement en cas de nécessité et prévoir que l'épreuve, la course ou la compétition sportive bénéficie d'une priorité de passage ou d'un usage exclusif temporaire de la chaussée portée à la connaissance des usagers par une signalisation appropriée, définie par arrêté du ministre de l'intérieur, du ministre chargé des transports et du ministre chargé des sports.
Le fait de contrevenir aux restrictions de circulation édictées en vertu du présent article à l'occasion des épreuves, courses ou compétitions sportives est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Police municipale

**Article L2212-1 du code général des collectivités territoriales**

Le maire est chargé, sous le contrôle administratif du représentant de l'Etat dans le département, de la police municipale, de la police rurale et de l'exécution des actes de l'Etat qui y sont relatifs.

**Article L2212-2-1 du code général des collectivités territoriales**
**[***Modifié par article 93 de la loi du 10 février 2020]*

I.-Dans les conditions prévues au II, peut donner lieu à une amende administrative d'un montant maximal de 500 € tout manquement à un arrêté du maire présentant un risque pour la sécurité des personnes et ayant un caractère répétitif ou continu :

1° En matière d'élagage et d'entretien des arbres et des haies donnant sur la voie ou le domaine public ;

2° Ayant pour effet de bloquer ou d'entraver la voie ou le domaine public, en y installant ou en y laissant sans nécessité ou sans autorisation tout matériel ou objet, ou en y déversant toute substance;

3° Consistant, au moyen d'un bien mobilier, à occuper à des fins commerciales la voie ou le domaine public soit sans droit ni titre, lorsque celui-ci est requis en application de l'article L. 2122-1 du code général de la propriété des personnes publiques, soit de façon non conforme au titre délivré en application du même article L. 2122-1, lorsque cette occupation constitue un usage privatif de ce domaine public excédant le droit d'usage appartenant à tous ;

4° En matière de non-respect d'un arrêté de restrictions horaires pour la vente d'alcool à emporter sur le territoire de la commune, pris en application de l'article L. 3332-13 du code de la santé publique.

II.- Le manquement mentionné au I du présent article est constaté par procès-verbal d'un officier de police judiciaire, d'un agent de police judiciaire ou d'un agent de police judiciaire adjoint. Le maire notifie par écrit à la personne intéressée les faits qui lui sont reprochés, les mesures nécessaires pour faire cesser le manquement ainsi que les sanctions encourues. Cette notification mentionne la possibilité de présenter des observations, écrites ou orales, dans un délai de dix jours, le cas échéant assisté par un conseil ou représenté par un mandataire de son choix.
A l'expiration de ce délai de dix jours, si la personne n'a pas pris les mesures nécessaires pour faire cesser le manquement, le maire la met en demeure de se conformer à la réglementation dans un nouveau délai de dix jours.

A l'issue de ce second délai et à défaut d'exécution des mesures prescrites, le maire peut, par une décision motivée qui indique les voies et délais de recours, prononcer l'amende administrative prévue au premier alinéa du I. Le montant de l'amende est fixé en fonction de la gravité des faits reprochés.
La décision du maire prononçant l'amende est notifiée par écrit à la personne intéressée. Elle

mentionne les modalités et le délai de paiement de l'amende. Cette décision est soumise aux dispositions de l'article L. 2131-1.
Le recours formé contre la décision prononçant l'amende est un recours de pleine juridiction.
L'amende administrative est recouvrée au bénéfice de la commune dans les conditions prévues par les dispositions relatives aux produits communaux.
Le délai de prescription de l'action du maire pour la sanction d'un manquement mentionné au premier alinéa du I est d'un an révolu à compter du jour où le premier manquement a été commis.
Ne peut faire l'objet de l'amende administrative prévue au premier alinéa du I le fait pour toute personne d'avoir installé sur la voie ou le domaine public les objets nécessaires à la satisfaction de ses besoins élémentaires.

III.-Après avoir prononcé l'amende mentionnée au I, le maire peut, par une décision motivée qui indique les voies et délais de recours, faire procéder d'office, en lieu et place de la personne mise en demeure et à ses frais, à l'exécution des mesures prescrites mentionnées au quatrième alinéa du II.

**Article L2212-2 du code général des collectivités territoriales (extrait)**

*[Modifié par l'art 11 de la loi du 20 décembre 2014]*

La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques. Elle comprend notamment :
1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoiement, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements, la démolition ou la réparation des édifices et monuments funéraires menaçant ruine, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres ou autres parties des édifices qui puisse nuire par sa chute ou celle de rien jeter qui puisse endommager les passants ou causer des exhalaisons nuisibles ainsi que le soin de réprimer les dépôts, déversements, déjections, projections de toute matière ou objet de nature à nuire, en quelque manière que ce soit, à la sûreté ou à la commodité du passage ou à la propreté des voies susmentionnées ;
……

*Mise à jour le 21.12.2015*

# Ponts

**Article R422-4 du code de la route**

Sur les ponts qui n'offriraient pas toutes les garanties nécessaires à la sécurité des passages, le préfet pour la voirie nationale ainsi que pour les routes classées à grande circulation, le président du conseil exécutif pour les routes nationales en Corse, le président du conseil départemental pour les routes départementales ou le maire pour la voirie communale peut prendre toutes dispositions de nature à assurer cette sécurité. Le maximum de la charge autorisée et les mesures prescrites pour la protection et l'emprunt de ces ponts sont, dans tous les cas, placardés à leur entrée et à leur sortie de manière à être parfaitement visibles des conducteurs.

En cas d'urgence ou de péril imminent, le maire peut prendre les mesures provisoires &que lui paraît commander la sécurité publique, sauf à en informer le préfet et, si le réseau routier départemental est concerné par ces mesures, le président du conseil départemental.
Les dispositions prises en application du présent article ne sont applicables ni aux convois et transports militaires ni aux véhicules des unités d'instruction et d'intervention de la sécurité civile, qui font l'objet de règles particulières.
Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions concernant le passage des ponts est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.
La récidive de cette contravention est réprimée conformément à l'article 132-11 du code pénal.
Tout conducteur coupable de cette infraction encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.
L'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

*Mise à jour le 08.03.2018*

# Publicité, enseignes et préenseignes

**Article R418-2 du code de la route**

I. - Dans l'intérêt de la sécurité routière, sur les voies ouvertes à la circulation publique et en bordure de celles-ci, sont interdites, lorsqu'elles en sont visibles, la publicité et les enseignes, enseignes publicitaires et préenseignes :
1° Comportant une indication de localité, complétée soit par une flèche, soit par une distance kilométrique ;
2° Comportant la reproduction d'un signal routier réglementaire ou d'un schéma de présignalisation.
II. - Dans les mêmes conditions, sont interdites la publicité et les enseignes, enseignes publicitaires et préenseignes qui, par leur forme, leurs couleurs, leur texte, leurs symboles, leurs dimensions ou leur emplacement peuvent être confondues avec les signaux réglementaires.
III. - Sont interdits les dispositifs et dessins publicitaires :
1° Triangulaires à fond blanc ou jaune ;
2° Circulaires à fond rouge, bleu ou blanc ;
3° Octogonaux à fond rouge ;
4° Carrés à fond blanc ou jaune, s'ils sont disposés sur pointe.
IV. - Ces dispositions s'appliquent à tout dispositif, dessin, inscription ou marquage, quels que soient la nature des indications qu'il comporte, son objet commercial ou non, le procédé utilisé pour sa réalisation et la qualité de son auteur.

**Article R418-3 du code de la route**

Il est interdit d'apposer des placards, papillons, affiches ou marquages sur les signaux réglementaires et leurs supports ainsi que sur tous autres équipements intéressant la circulation routière. Cette interdiction s'applique également sur les plantations, les trottoirs, les chaussées et d'une manière générale sur tous les ouvrages situés dans les emprises du domaine routier ou surplombant celui-ci.
Toutefois, lorsque l'autorité investie du pouvoir de police autorise une association ou un organisme sans but lucratif à implanter des signaux d'indication, le préfet peut permettre que le nom ou l'emblème du donateur figure sur le signal ou sur son support si la compréhension du signal n'en est pas rendue moins aisée. Il peut en être de même pour les installations annexes autorisées.

**Article R418-4 du code de la route**

Sont interdites la publicité et les enseignes, enseignes publicitaires et préenseignes qui sont de nature, soit à réduire la visibilité ou l'efficacité des signaux réglementaires, soit à éblouir les usagers des voies publiques, soit à solliciter leur attention dans des conditions dangereuses pour la sécurité routière. Les conditions et normes que doivent respecter les dispositifs lumineux ou rétroréfléchissants visibles des voies publiques sont fixées par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'équipement et du ministre de l'intérieur.

**Article R418-5 du code de la route**

I. - La publicité et les enseignes publicitaires et préenseignes sont interdites sur l'emprise des voies ouvertes à la circulation publique, à l'exception de la publicité peinte ou fixée sur des véhicules circulant ou stationnant régulièrement sur les voies ouvertes à la circulation publique.
II. - Toutefois, des dérogations peuvent être accordées par l'autorité investie du pouvoir de police :
1° En agglomération, pour les enseignes publicitaires ;
2° Sur les aires de stationnement et les aires de services des routes ou autoroutes pour la publicité, les enseignes publicitaires et préenseignes non visibles de la route.

**Article R418-6 du code de la route**
Hors agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et préenseignes visibles des routes nationales, des chemins départementaux et des voies communales sont interdites de part et d'autre de celles-ci sur une largeur de 20 mètres mesurée à partir des bords extérieurs de la chaussée.
Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux enseignes publicitaires et préenseignes qui, ne gênant pas la perception de la signalisation routière et ne présentant aucun danger pour la sécurité de la circulation, satisfont aux conditions de surface et d'implantation fixées par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'équipement.

**Article R418-7 du code de la route**
En agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et préenseignes visibles d'une autoroute ou d'une route express sont interdites, de part et d'autre de celle-ci, sur une largeur de 40 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée. Toutefois, l'autorité investie du pouvoir de police peut les autoriser dans les limites et aux conditions qu'elle prescrit.
Hors agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et préenseignes visibles d'une autoroute ou d'une route express sont interdites de part et d'autre de celle-ci, sur une largeur de 200 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée.
Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'installation de panneaux ayant pour objet de signaler, dans les conditions déterminées par les règlements sur la signalisation routière, la présence d'établissements répondant aux besoins des usagers.

**Article R418-9 du code de la route**
I. - Le fait de contrevenir aux dispositions des articles R. 418-2 à R. 418-7 est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.
La récidive de cette contravention est réprimée conformément à l'article 132-11 du code pénal.

II. - En cas d'urgence, l'autorité investie du pouvoir de police peut :
1° Dès la constatation de l'infraction, ordonner soit la suppression des dispositifs non conformes à la réglementation, soit leur mise en conformité et, le cas échéant, la remise en état des lieux ;
2° Faute pour les intéressés de déférer à cette injonction dans le délai qui leur est imparti, faire procéder d'office, à leurs frais, dans l'intérêt de la sécurité, à la suppression du dispositif et à la remise en état des lieux. Par intéressés, il faut, suivant le cas, entendre soit les responsables de la mise en place du dispositif, soit le propriétaire de celui-ci ou de l'emplacement où il se trouve, soit ceux pour le compte de qui la publicité a été réalisée ;
3° Faire masquer tout dispositif publicitaire, enseigne, enseigne publicitaire ou préenseigne non conforme aux dispositions des articles R. 418-2 à R. 418-8 et des arrêtés pris pour leur application et s'il s'agit de publicité lumineuse, faire procéder à l'extinction totale ou partielle du dispositif litigieux.

**Article L581-2 du code de l'environnement**

Afin d'assurer la protection du cadre de vie, le présent chapitre fixe les règles applicables à la publicité, aux enseignes et aux préenseignes, visibles de toute voie ouverte à la circulation publique, au sens précisé par décret en Conseil d'Etat. Ses dispositions ne s'appliquent pas à la publicité, aux enseignes et aux préenseignes situées à l'intérieur d'un local, sauf si l'utilisation de celui-ci est principalement celle d'un support de publicité.

**Article L581-3 du code de l'environnement**

Au sens du présent chapitre :
1° Constitue une publicité, à l'exclusion des enseignes et des préenseignes, toute inscription, forme ou image, destinée à informer le public ou à attirer son attention, les dispositifs dont le principal objet est de recevoir lesdites inscriptions, formes ou images étant assimilées à des publicités ;
2° Constitue une enseigne toute inscription, forme ou image apposée sur un immeuble et relative à une activité qui s'y exerce ;
3° Constitue une préenseigne toute inscription, forme ou image indiquant la proximité d'un immeuble où s'exerce une activité déterminée.

**Article L 581-7 du code de l'environnement** *[Modifié par art 224 loi du 06.08.2015 et par ordonnance du 29.01.2016]*

En dehors des lieux qualifiés d'agglomération par les règlements relatifs à la circulation routière, toute publicité est interdite. Elle est toutefois autorisée à l'intérieur de l'emprise des aéroports ainsi que des gares ferroviaires et routières et des équipements sportifs ayant une capacité d'accueil d'au moins 15 000 places, selon des prescriptions fixées par décret en Conseil d'Etat. La publicité peut également être autorisée par le règlement local de publicité de l'autorité administrative compétente à proximité immédiate des établissements de centres commerciaux exclusifs de toute habitation et situés hors agglomération, dans le respect de la qualité de vie et du paysage et des critères, en particulier relatifs à la densité, fixés par décret.

**Article R581-1 du code de l'environnement**

Par voies ouvertes à la circulation publique au sens de l'article L. 581-2, il faut entendre les voies publiques ou privées qui peuvent être librement empruntées, à titre gratuit ou non, par toute personne circulant à pied ou par un moyen de transport individuel ou collectif.

**Article R581-22 du code de l'environnement** *[Modifié par décret 9.07.2013]*

Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article L. 581-4, la publicité est interdite :
1° Sur les plantations, les poteaux de transport et de distribution électrique, les poteaux de télécommunication, les installations d'éclairage public ainsi que sur les équipements publics concernant la circulation routière, ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne ;
2° Sur les murs des bâtiments sauf quand ces murs sont aveugles ou qu'ils ne comportent qu'une ou plusieurs ouvertures d'une surface unitaire inférieure à 0,50 mètre carré ;
3° Sur les clôtures qui ne sont pas aveugles ;
4° Sur les murs de cimetière et de jardin public.

**Article R581-25 du code de l'environnement** *[Modifié par décret du 9.07.2013]*

Les dispositions du présent article s'appliquent à tous les dispositifs publicitaires décrits dans la présente sous-section, à l'exception de ceux apposés sur une palissade ou sur une toiture.

I. - Il ne peut être installé qu'un seul dispositif publicitaire sur les unités foncières dont le côté bordant la voie ouverte à la circulation publique est d'une longueur au plus égale à 80 mètres linéaire.
Par exception, il peut être installé :
- soit deux dispositifs publicitaires alignés horizontalement ou verticalement sur un mur support ;
- soit deux dispositifs publicitaires scellés au sol sur les unités foncières dont le côté bordant la voie ouverte à la circulation publique est d'une longueur supérieure à 40 mètres linéaire.
Sur les unités foncières dont le côté bordant la voie ouverte à la circulation publique est d'une longueur supérieure à 80 mètres linéaire, il peut être installé un dispositif publicitaire supplémentaire par tranche de 80 mètres au-delà de la première.
Ces dispositifs peuvent être installés librement sur l'unité foncière.

II. - Il ne peut être installé qu'un seul dispositif publicitaire sur le domaine public au droit des unités foncières dont le côté bordant la voie ouverte à la circulation publique est d'une longueur au plus égale à 80 mètres linéaires.
Lorsque l'unité foncière dont le côté bordant la voie ouverte à la circulation publique est d'une longueur supérieure à 80 mètres linéaire, il peut être installé sur le domaine public un dispositif publicitaire supplémentaire par tranche de 80 mètres au-delà de la première.
Ces dispositifs peuvent être installés librement sur le domaine public au droit de l'unité foncière.

**Article R581-31 du code de l'environnement**
*[Modifié par décret du 27 mai 2016 et décret du 30 janvier 2017]*

Les dispositifs publicitaires non lumineux, scellés au sol ou installés directement sur le sol sont interdits dans les agglomérations de moins de 10 000 habitants ne faisant pas partie d'une unité urbaine de plus de 100 000 habitants.
Dans les autres agglomérations ces dispositifs sont interdits si les affiches qu'ils supportent sont visibles d'une autoroute ou d'une bretelle de raccordement à une autoroute ainsi que d'une route express, déviation ou voie publique situées hors agglomération.
Sur l'emprise des aéroports et des gares ainsi que des équipements sportifs mentionnés aux articles L. 581-7 et L. 581-10, ces dispositifs sont interdits si les affiches qu'ils supportent :

-ne sont visibles que d'une autoroute ou d'une bretelle de raccordement à une autoroute ainsi que d'une route express ;

-ne sont visibles que d'une déviation ou voie publique située hors agglomération et hors de l'emprise des aéroports et des gares ferroviaires et routières ainsi que des équipements sportifs concernés.

**Article R581-60 du code de l'environnement** [*Modifié par décret 30.01.2012]*

Les enseignes apposées à plat sur un mur ou parallèlement à un mur ne doivent pas dépasser les limites de ce mur ni constituer par rapport à lui une saillie de plus de 0,25 mètre, ni le cas échéant, dépasser les limites de l'égout du toit.

Des enseignes peuvent être installées sur un auvent ou une marquise si leur hauteur ne dépasse pas un mètre, devant un balconnet ou une baie si elles ne s'élèvent pas au-dessus du garde-corps ou de la barre d'appui du balconnet ou de la baie, enfin, sur le garde-corps d'un balcon si elles ne dépassent pas les limites de ce garde-corps et si elles ne constituent pas une saillie de plus de 0,25 mètre par rapport à lui.

**Article R581-61 du code de l'environnement** [*Modifié par décret 30.01.2012]*

Les enseignes perpendiculaires au mur qui les supporte ne doivent pas dépasser la limite supérieure de ce mur.
Elles ne doivent pas constituer, par rapport au mur, une saillie supérieure au dixième de la distance séparant les deux alignements de la voie publique, sauf si des règlements de voirie plus restrictifs en disposent autrement. Dans tous les cas, cette saillie ne peut excéder deux mètres.
Ces enseignes ne peuvent pas être apposées devant une fenêtre ou un balcon.

**Article R581-68 du code de l'environnement** [*Modifié par décret 30.01.2012]*

Sont considérées comme enseignes ou préenseignes temporaires :
1° Les enseignes ou préenseignes qui signalent des manifestations exceptionnelles à caractère culturel ou touristique ou des opérations exceptionnelles de moins de trois mois ;
2° Les enseignes ou préenseignes installées pour plus de trois mois lorsqu'elles signalent des travaux publics ou des opérations immobilières de lotissement, construction, réhabilitation, location et vente ainsi que les enseignes installées pour plus de trois mois lorsqu'elles signalent la location ou la vente de fonds de commerce.

**Article R581-69 du code de l'environnement** [*Modifié par décret 30.01.2012]*

Ces enseignes ou préenseignes temporaires peuvent être installées trois semaines avant le début de la manifestation ou de l'opération qu'elles signalent et doivent être retirées une semaine au plus tard après la fin de la manifestation ou de l'opération.

**Article R581-70 du code de l'environnement** [*Modifié par décret 30.01.2012]*

Les enseignes temporaires sont régies par les dispositions de la présente sous-section et du deuxième alinéa de l'article R. 581-58, des deuxième à cinquième alinéas de l'article R. 581-59, du premier alinéa de l'article R. 581-60, des premier et deuxième alinéas de l'article R. 581-61, du dernier alinéa de l'article R. 581-62 et de l'article R. 581-64.
Lorsqu'il s'agit d'enseignes mentionnées au 2° de l'article R. 581-68, leur surface unitaire maximale est de 12 mètres carrés lorsqu'elles sont scellées au sol ou installées directement sur le sol.

**Article R581-71 du code de l'environnement** [*Modifié par décret 30.01.2012]*

Les préenseignes temporaires peuvent être scellées au sol ou installées directement sur le sol hors agglomération et dans les agglomérations de moins de 10 000 habitants ne faisant pas partie d'une unité urbaine de plus de 100 000 habitants si leurs dimensions n'excèdent pas 1 mètre en hauteur et 1,50 mètre en largeur et si leur nombre est limité à quatre par opération ou manifestation.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 15.05.2009*

# Routes départementales : caractéristiques techniques

**Article L131-1 du code de la voirie routière**

Les voies qui font partie du domaine public routier départemental sont dénommées routes départementales.
Le caractère de route express peut leur être conféré dans les conditions fixées aux articles L. 151-1 à L. 151-5.

**Article L131-2 du code de la voirie routière**

Les caractéristiques techniques auxquelles doivent répondre les routes départementales sont fixées par décret.
Les dépenses relatives à la construction, à l'aménagement et à l'entretien des routes départementales sont à la charge du département.

**Article R 131-1 du code de la voirie routière**

Les profils en long et en travers des routes départementales doivent être établis de manière à permettre l'écoulement des eaux pluviales et l'assainissement de la plate-forme.
Sous les ouvrages d'art qui franchissent une route départementale un tirant d'air d'au moins 4,30 mètres doit être réservé sur toute la largeur de la chaussée.
Les caractéristiques techniques de la chaussée doivent, sur une même voie, être homogènes en matière de déclivité et de rayon des courbes.
Les modalités d'application du présent article sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie routière nationale et du ministre de l'intérieur.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Routes express

**Article L131-1 du code de la voirie routière**

Les voies qui font partie du domaine public routier départemental sont dénommées routes départementales.
Le caractère de route express peut leur être conféré dans les conditions fixées aux articles L. 151-1 à L. 151-5.

**Article L151-1 du code de la voirie routière**

Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules.

**Article L151-2 du code de la voirie routière** *[modifié par loi 12.07.10]*

Le caractère de route express est conféré à une route ou à une section de route, existante ou à créer, par arrêté ministériel lorsque la voie appartient au domaine public de l'Etat et par arrêté préfectoral dans les autres cas. S'il s'agit d'une route nouvelle, l'arrêté peut emporter déclaration d'utilité publique. Il est alors pris après enquête publique réalisée conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et avis des départements et des communes dont le territoire est traversé par la route.
Sur route express existante, les travaux de réalisation d'ouvrages annexes, d'élargissement et de raccordement à d'autres voies publiques sont réalisés et classés en route express par arrêté préfectoral. L'enquête préalable à la déclaration de projet ou préalable à la déclaration d'utilité publique porte également sur le classement et sur les conditions de désenclavement des propriétés riveraines éventuellement concernées par une modification de leurs conditions d'accès à une voie publique.
Les avis mentionnés au premier alinéa doivent être donnés par les assemblées délibérantes dans un délai de deux mois suivant la saisine. L'absence d'avis dans ce délai vaut avis favorable.
Le caractère de route express est retiré dans les mêmes formes.

**Article L151-3 du code de la voirie routière** *[modifié par loi 12.09.09]*

Les propriétés riveraines des routes express n'ont pas d'accès direct à celles-ci.
Dès la publication de l'arrêté conférant à une route ou section de route le caractère de route express, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains, mais les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.
Des servitudes destinées à éviter les abus de publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

**Article L151-4 du code de la voirie routière**

L'aménagement de points d'accès nouveaux sur une route express en service et la suppression de points d'accès existants sont décidés ou autorisés par l'Etat, après enquête publique et, s'il y a lieu, après déclaration d'utilité publique, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

**Article L151-5 du code de la voirie routière**
*[Modifié par ordonnance du 6.11.2014]*

Les dispositions des articles L 522-1 à L 522-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, relatif à la prise de possession des terrains en cas d'extrême urgence, sont applicables aux routes express.

**Article R151-1 du code de la voirie routière**

Pour les voies appartenant au domaine public de l'Etat mentionnées à l'article L. 151-2, le caractère de route express est conféré par un arrêté du ministre chargé de la voirie routière nationale.

**Article R151-2 du code de la voirie routière**

L'arrêté conférant à une route ou section de route le caractère de route express fixe la liste des catégories de véhicules ou d'usagers auxquelles tout ou partie de la route express seront en permanence interdits.

**Article R151-3 du code de la voirie routière**
*[Modifié par art 4 décret du 26.12.2014 et par art 6 décret du 17 mars 2016]*

L'enquête préalable à l'arrêté conférant le caractère de route express est effectuée dans les formes prévues par le chapitre IV du titre III du livre Ier du code des relations entre le public et l'administration. Toutefois, le dossier soumis à enquête comprend, outre les documents énumérés à l'article R. 134-22 ou à l'article R. 134-23 du même code :

1° Un plan général de la route indiquant les limites entre lesquelles le caractère de route express doit lui être conféré ;

2° L'indication des dispositions prévues pour l'aménagement des points d'accès à la route express et pour le rétablissement des communications ;

3° La liste des catégories de véhicules ou d'usagers auxquelles tout ou partie de la route express seront en permanence interdits.

Lorsqu'il y a lieu à expropriation, l'enquête publique peut être effectuée conjointement avec l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux. Le dossier soumis à l'enquête est constitué conformément à l'alinéa précédent.

**Article R151-4 du code de la voirie routière**

Lorsqu'il y a lieu à expropriation, l'enquête parcellaire est effectuée dans les conditions prévues aux articles R. 11-19 à R. 11-31 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Toutefois, le dossier soumis à enquête comprend, outre les documents énumérés à l'article R. 11-19, une notice accompagnée des plans précisant les dispositions prévues pour assurer le désenclavement des parcelles que la réalisation de la route doit priver d'accès.
Lorsqu'il n'y a pas lieu à expropriation, l'établissement des plans de désenclavement des parcelles privées d'accès est précédé d'une enquête parcellaire, organisée dans les conditions fixées à l'alinéa précédent. Les plans sont approuvés dans les formes prévues pour les plans d'alignement des routes de la catégorie domaniale à laquelle appartient la route express.

**Article R151-5 du code de la voirie routière**

I.-La décision de création ou de suppression d'un point d'accès prévue à l'article L. 151-4 sur une route existante est prise par arrêté préfectoral après enquête publique et avis des départements et des communes intéressés :
1° Par un arrêté du ministre chargé de la voirie routière nationale lorsque la route express appartient au domaine public de l'Etat ;
2° Par un arrêté du ministre de l'intérieur lorsque la route express appartient au domaine public d'un département ou d'une commune.
II.-L'enquête publique est effectuée dans les formes prévues aux articles R. 11-3 à R. 11-17 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Toutefois, le dossier soumis à enquête comprend, outre les documents énumérés au I de l'article R. 11-3 dudit code, l'indication de l'emplacement des accès et la description des aménagements projetés ainsi que les dispositions envisagées pour assurer le rétablissement des communications.
S'il y a lieu à déclaration d'utilité publique, les deux enquêtes sont confondues.
III.- Lorsque la création ou la suppression de points d'accès sur une route express existante n'est pas compatible avec les prescriptions d'un plan local d'urbanisme rendu public ou approuvé, ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu et qu'il n'est pas fait application de l'article L. 123-16 du code de l'urbanisme, la décision concernant les accès ne peut être prise qu'après l'approbation de la modification du plan d'occupation des sols ou du document d'urbanisme en tenant lieu.

**Article R151-6 du code de la voirie routière**

Lorsque le caractère de route express est retiré à une route, le dossier soumis à enquête publique ne comprend que les documents suivants :
1° Une notice explicative ;
2° Un plan de situation ;
3° Un plan général de la route indiquant les limites entre lesquelles le caractère de route express sera supprimé.

**Article R151-7 du code de la voirie routière**

Les servitudes destinées à éviter les abus de la publicité prévues à l'article L. 151-3 sont celles de l'article R. 418-7 du code de la route.

**Article L111-6 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015 – entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

**Article L111-7 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015, modifié par article 44 loi du 8 novembre 2019]*

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
4° Aux réseaux d'intérêt public ;
5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

**Article L111-8 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015 – entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

**Article L111-9 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015 – entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

**Article L111-10 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015 – entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Routes à grande circulation

**Article L152-1 du code de la voirie routière**

Lorsqu'une route à grande circulation, au sens du code de la route, est déviée en vue du contournement d'une agglomération, les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct à la déviation.

**Article R152-1 du code de la voirie routière**

Constituent des routes à grande circulation les routes qui figurent sur la liste établie en application de l'article L. 110-3 du code de la route.

**Article L110-3 du code de la route**

Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies.
Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'Etat dans le département, avant leur mise en oeuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination.
Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article.

**Article R411-8 du code de la route**

Les dispositions du présent code ne font pas obstacle au droit conféré par les lois et règlements aux préfets, au président du Conseil exécutif de Corse, aux présidents de conseil départemental et aux maires de prescrire, dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige. Pour ce qui les concerne, les préfets et les maires peuvent également fonder leurs décisions sur l'intérêt de l'ordre public.

Lorsqu'ils intéressent la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation, les arrêtés du président du conseil départemental ou du maire fondés sur le premier alinéa sont pris après avis du préfet.

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

**Article R411-8-1 du code de la route**

Les projets qui, en vertu du second alinéa de l'article L. 110-3, doivent être, avant leur mise en oeuvre, communiqués au représentant de l'Etat dans le département, sont les projets ou les mesures techniques de nature à modifier les caractéristiques géométriques ou mécaniques de la route classée à grande circulation ou de l'une de ses voies, en particulier, en affectant les profils en travers, les rayons en plan ou le gabarit ou en prévoyant la mise en place de dispositifs empiétant sur la chaussée.

**Article R415-8 du code de la route** [modifié par décret du 12.11.2010]

Hors agglomération, tout conducteur abordant une route à grande circulation et ne se trouvant pas lui-même sur une route de cette catégorie est tenu de céder le passage aux véhicules qui circulent sur la route à grande circulation. Toutefois l'autorité investie du pouvoir de police peut, lorsque les circonstances locales le justifient et après avis conforme du préfet, prendre un arrêté modifiant cette règle de priorité dans les conditions qu'il définit.
En agglomération, tout conducteur abordant une route à grande circulation et ne se trouvant pas lui-même sur une route de cette catégorie peut également, par arrêté du maire pris après avis conforme du préfet, être tenu de céder le passage aux véhicules qui circulent sur la route à grande circulation.
Le maire peut, par arrêté pris après avis du préfet, reporter l'obligation prévue à l'alinéa précédent sur les conducteurs qui abordent d'autres routes qu'une route classée à grande circulation si ces routes assurent la continuité de l'itinéraire à grande circulation ou imposer à ces conducteurs la même obligation.
La signalisation de ces routes est la même que celle des routes à grande circulation.
Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.
Tout conducteur coupable de cette infraction encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.
Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de quatre points du permis de conduire.

**Article L2213-1 du code général des collectivités territoriales**
*[modifié par article 62 loi 27 janvier 2014 et par article 50 loi du 27 décembre 2019]*

Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et l'ensemble des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. A l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation.
Les conditions dans lesquelles le maire exerce la police de la circulation sur les routes à grande circulation sont fixées par décret en Conseil d'Etat.
Par dérogation aux dispositions des deux alinéas précédents et à celles des articles L. 2213-2 et L.2213-3, des décrets peuvent transférer, dans les attributions du représentant de l'Etat dans le département, la police de la circulation sur certaines sections des routes à grande circulation.

**Article R2213-1 du code général des collectivités territoriales**

Les pouvoirs dévolus au préfet sur les routes à grande circulation ne font pas obstacle à la mise en application immédiate des mesures de police que le maire juge nécessaire de prendre dans le cas d'urgence résultant notamment de sinistres ou périls imminents.

**Article L111-6 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015]*

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

**Article L111-7 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015, modifié par article 44 loi du 8 novembre 2019]*

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
4° Aux réseaux d'intérêt public ;
5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

**Article L111-8 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015]*

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

**Article R411-8-1 du code de la route**

Les projets qui, en vertu du second alinéa de l'article L. 110-3, doivent être, avant leur mise en oeuvre, communiqués au représentant de l'Etat dans le département, sont les projets ou les mesures techniques de nature à modifier les caractéristiques géométriques ou mécaniques de la route classée à grande circulation ou de l'une de ses voies, en particulier, en affectant les profils en travers, les rayons en plan ou le gabarit ou en prévoyant la mise en place de dispositifs empiétant sur la chaussée.

**Article R415-8 du code de la route** [modifié par décret du 12.11.2010]

Hors agglomération, tout conducteur abordant une route à grande circulation et ne se trouvant pas lui-même sur une route de cette catégorie est tenu de céder le passage aux véhicules qui circulent sur la route à grande circulation. Toutefois l'autorité investie du pouvoir de police peut, lorsque les circonstances locales le justifient et après avis conforme du préfet, prendre un arrêté modifiant cette règle de priorité dans les conditions qu'il définit.
En agglomération, tout conducteur abordant une route à grande circulation et ne se trouvant pas lui-même sur une route de cette catégorie peut également, par arrêté du maire pris après avis conforme du préfet, être tenu de céder le passage aux véhicules qui circulent sur la route à grande circulation.
Le maire peut, par arrêté pris après avis du préfet, reporter l'obligation prévue à l'alinéa précédent sur les conducteurs qui abordent d'autres routes qu'une route classée à grande circulation si ces routes assurent la continuité de l'itinéraire à grande circulation ou imposer à ces conducteurs la même obligation.
La signalisation de ces routes est la même que celle des routes à grande circulation.
Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.
Tout conducteur coupable de cette infraction encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.
Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de quatre points du permis de conduire.

**Article L2213-1 du code général des collectivités territoriales**
*[modifié par article 62 loi 27 janvier 2014 et par article 50 loi du 27 décembre 2019]*

Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et l'ensemble des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. A l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation.
Les conditions dans lesquelles le maire exerce la police de la circulation sur les routes à grande circulation sont fixées par décret en Conseil d'Etat.
Par dérogation aux dispositions des deux alinéas précédents et à celles des articles L. 2213-2 et L.2213-3, des décrets peuvent transférer, dans les attributions du représentant de l'Etat dans le département, la police de la circulation sur certaines sections des routes à grande circulation.

**Article R2213-1 du code général des collectivités territoriales**

Les pouvoirs dévolus au préfet sur les routes à grande circulation ne font pas obstacle à la mise en application immédiate des mesures de police que le maire juge nécessaire de prendre dans le cas d'urgence résultant notamment de sinistres ou périls imminents.

**Article L111-6 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015]*

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

**Article L111-7 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015, modifié par article 44 loi du 8 novembre 2019]*

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
4° Aux réseaux d'intérêt public ;
5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

**Article L111-8 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015]*

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

**Article L111-9 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015]*

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

**Article L111-10 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015]*

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

*Modifiée le 21.12.2015]*

# Servitude de visibilité

**Article L114-1 du code de la voirie routière**

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

**Article L114-2 du code de la voirie routière**

Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :
1° L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement prévu à l'article L. 114-3 ;
2° L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement ;
3° Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

**Article L114-3 du code de la voirie routière**
*[Modifié par art 5 ordonnance du 23 octobre 2015 avec entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Un plan de dégagement détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes.
Ce plan est soumis à une enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie, et organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration.
Il est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale.

**Article L114-4 du code de la voirie routière**

L'établissement de servitudes de visibilité ouvre au profit du propriétaire droit à une indemnité compensatrice du dommage direct, matériel et certain en résultant.
A défaut d'entente amiable, l'indemnité est fixée et payée comme en matière d'expropriation.

**Article L114-5 du code de la voirie routière**

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

**Article L114-6 du code de la voirie routière**

Les dispositions de la présente section sont également applicables, à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie, aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée.

**Article R 114-1 du code de la voirie routière**
L'enquête prévue à l'article L. 114-3 s'effectue dans les formes prescrites pour les plans d'alignement.
Notification du plan est faite aux propriétaires intéressés et l'exercice des servitudes commence à la date de cette notification.

**Article R 114-2 du code de la voirie routière**
L'infraction mentionnée à l'article L. 114-5 est punie des peines d'amende prévues pour les contraventions de la cinquième classe.

*Mise à jour le 08.03.2018*

# Urbanisme : champ d'application des autorisations d'urbanisme

**Article R421-3 du code de l'urbanisme**
*[Modifié par décret du 27 février 2014 et par article 15 du décret du 29 mars 2017]*

Sont dispensés de toute formalité au titre du présent code, en raison de leur nature, sauf lorsqu'ils sont implantés dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable ou dans les abords des monuments historiques :

a) Les murs de soutènement ;

b) Tous les ouvrages d'infrastructure terrestre, maritime, fluviale, portuaire ou aéroportuaire ainsi que les outillages, les équipements ou les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation maritime, fluviale, ferroviaire, routière ou aérienne.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 22.07.2014*

# Urbanisme : instruction des demandes de permis : la consultation des personnes publiques

**Article R 423-50 du code de l'urbanisme**

L'autorité compétente recueille auprès des personnes publiques, services ou commissions intéressés par le projet, les accords, avis ou décisions prévus par les lois ou règlements en vigueur.

**Article R 423-52 du code de l'urbanisme**
*[Modifié par décret du 27 février 2014]*

L'autorité compétente consulte en tant que de besoin les autorités et services publics habilités à demander que soient prescrites les contributions prévues au 2° de l'article L. 332-6-1 ou à l'article L. 332-9 dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010.

**Article R 423-53 du code de l'urbanisme**

Lorsque le projet aurait pour effet la création ou la modification d'un accès à une voie publique dont la gestion ne relève pas de l'autorité compétente pour délivrer le permis, celle-ci consulte l'autorité ou le service gestionnaire de cette voie, sauf lorsque le plan local d'urbanisme ou le document d'urbanisme en tenant lieu réglemente de façon particulière les conditions d'accès à ladite voie.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 8 mars 2018*

# Urbanisme : Règlement national d'urbanisme

**Article R111-1 du code de l'urbanisme (extrait)**
*[Créé par décret 28 décembre 2015 et modifié par articler 13 décret 29 mars 2017]*

Le règlement national d'urbanisme est applicable aux constructions et aménagements faisant l'objet d'un permis de construire, d'un permis d'aménager ou d'une déclaration préalable ainsi qu'aux autres utilisations du sol régies par le présent code.
Toutefois les dispositions des articles R. 111-3, R. 111-5 à R. 111-19 et R. 111-28 à R. 111-30 ne sont pas applicables dans les territoires dotés d'un plan local d'urbanisme ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu.
Les termes utilisés par le règlement national d'urbanisme peuvent être définis par un lexique national d'urbanisme, pris par arrêté du ministre chargé de l'urbanisme.

**Article R111-5 du code de l'urbanisme**
*[Créé par décret 28 décembre 2015]*

Le projet peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à son importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.
Il peut également être refusé ou n'être accepté que sous réserve de prescriptions spéciales si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

**Article R111-6 du code de l'urbanisme**
*[Créé par décret 28 décembre 2015]*

Le permis ou la décision prise sur la déclaration préalable peut imposer la réalisation de voies privées ou de tous autres aménagements particuliers nécessaires au respect des conditions de sécurité mentionnées au deuxième alinéa de l'article R. 111-5.
Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, le projet peut n'être autorisé que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Vitesses maximales autorisées

**Article R413-1 du code de la route**

Lorsqu'elles sont plus restrictives, les vitesses maximales édictées par l'autorité investie du pouvoir de police prévalent sur celles autorisées par le présent code.

**Article R413-2 du code de la route**
*[Modifié par article 1er décret du 15 juin 2018]*

I. - Hors agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à :

1° 130 km/h sur les autoroutes ;

2° 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

3° 80 km/ h sur les autres routes. Toutefois, sur les sections de ces routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, la vitesse maximale est relevée à 90 km/ h sur ces seules voies. Ces sections font l'objet d'une signalisation routière dans les conditions prévues par l'article R. 411-25.

II. - En cas de pluie ou d'autres précipitations, ces vitesses maximales sont abaissées à :

1° 110 km/h sur les sections d'autoroutes où la limite normale est de 130 km/h ;

2° 100 km/h sur les sections d'autoroutes où cette limite est plus basse ainsi que sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

3° 80 km/ h sur les sections des autres routes mentionnées au 3° du I.

III. - Les autorités détentrices du pouvoir de police de la circulation compétentes communiquent au ministre chargé de la sécurité routière la liste des sections de routes relevant de leur compétence qui comportent au moins deux voies affectées à un même sens de circulation et sur lesquelles la vitesse maximale est relevée à 90 km/ h en application du 3° du I.

**Article R413-3 du code de la route**
*[Modifié par décret du 3 janvier 2014]*

En agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à 50 km/h.
Toutefois, cette limite peut être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés. La décision est prise par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, après consultation des autorités gestionnaires de la voie et, s'il s'agit d'une route à grande circulation, après avis conforme du préfet.
Sur le boulevard périphérique de Paris, cette limite est fixée à 70 km/h.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

**Article R411-8 du code de la route**

Les dispositions du présent code ne font pas obstacle au droit conféré par les lois et règlements aux préfets, au président du Conseil exécutif de Corse, aux présidents de conseil départemental et aux maires de prescrire, dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige. Pour ce qui les concerne, les préfets et les maires peuvent également fonder leurs décisions sur l'intérêt de l'ordre public.

Lorsqu'ils intéressent la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation, les arrêtés du président du conseil départemental ou du maire fondés sur le premier alinéa sont pris après avis du préfet.

**Article L2213-1-1 du code général des collectivités territoriales**
*[Créé par l'article 47 de la loi du 17 août 2015 et modifié par article 51 loi du 24 décembre 2019]*

Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.
Le maire peut également, par arrêté motivé, fixer des règles dérogatoires à celles prévues par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies sur lesquelles il exerce son pouvoir de police ainsi que sur leurs dépendances, dans des conditions fixées par décret.

**Article L3221-4-1 du code général des collectivités territoriales**
*[Créé par article 36 loi du 24 décembre 2019]*

Le président du conseil départemental ou, lorsqu'il est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale peut fixer, pour les sections de routes hors agglomération relevant de sa compétence et ne comportant pas au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, une vitesse maximale autorisée supérieure de 10 km/ h à celle prévue par le code de la route. Cette décision prend la forme d'un arrêté motivé, pris après avis de la commission départementale de la sécurité routière, sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Voirie : aménagement des abords des voies

**Article L111-6 du code de l'Urbanisme** *[Créé par ordonnance 23 septembre 2015]*

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

**Article L111-7 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015, modifié par article 44 loi du 8 novembre 2019]*

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
4° Aux réseaux d'intérêt public ;
5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

**Article L111-8 du code de l'Urbanisme** *[Créé par ordonnance 23 septembre 2015]*

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

**Article L111-9 du code de l'Urbanisme** *[Créé par ordonnance 23 septembre 2015]*

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

**Article L111-10 du code de l'Urbanisme**
*[Créé par ordonnance 23 septembre 2015 – entrée en vigueur le 1er janvier 2016]*

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 15.05.2009*

# Voirie : élargissement et redressement

**Article L131-5 du code de la voirie routière**

La délibération du conseil départemental décidant le redressement ou l'élargissement d'une voie existante emporte, lorsqu'elle est exécutoire, transfert au profit du département de la propriété des parcelles ou partie de parcelles non bâties situées à l'intérieur des limites fixées par le plan parcellaire, auquel elle se réfère et qui lui est annexé.
A défaut d'accord amiable, l'indemnité est fixée et payée comme en matière d'expropriation.

**Conseil départemental du Cher** – Direction des Routes –Service administratif et financier

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

*Mise à jour le 2 mai 2020*

# Zone à circulation restreinte

**Article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales**
*[Créé par l'article 48 de la loi du 17 août 2015 modifié par article 86 loi 24 décembre 2019]*

I. – Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.
L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du même code ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent. A compter du 1er janvier 2021, l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est également obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées au même article L. 221-1 ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements.

II. – Les zones à faibles émissions mobilité sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés. L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à faibles émissions mobilité est subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'Etat dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer. Les véhicules circulant dans une zone à faibles émissions mobilité font l'objet de l'identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique prévue à l'article L. 318-1 du code de la route.
L'arrêté précise la durée pour laquelle les zones à faibles émissions mobilité sont créées.
Les mesures de restriction fixées par l'arrêté sont cohérentes avec les objectifs de diminution des émissions fixés par le plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement.

III. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. A l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.

**GUIDE DE LA VOIRIE - TEXTES CODIFIÉS DE RÉFÉRENCE**

Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions mobilité couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.
L'étude réalisée préalablement à l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité peut être reprise lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe, en y apportant les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale.
Les dispositions du présent III ne sont toutefois pas applicables lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions mobilité constitue l'une des mesures du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques du plan climat-air-énergie territorial prévu au 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement et que les restrictions envisagées ont, pour l'essentiel, fait l'objet de l'étude prévue au deuxième alinéa du même 3°.
La création d'une zone à faibles émissions mobilité est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois. Cette campagne porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre.

IV. – L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au III du présent article.

V. – Après consultation des représentants des catégories professionnelles concernées, un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de véhicules, y compris de transport collectif de personnes, dont la circulation dans une zone à faibles émissions mobilité ne peut être interdite, ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées.

**Article R2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales**
*[Créé par l'article 1 du décret 28 juin 2016 et modifié par article 1$^{er}$ décret du 28 juin 2019]*

I.-L'étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte telle que mentionnée au III de l'article L. 2213-4-1 comporte notamment un résumé non technique, une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ainsi qu'une évaluation :

1° De la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air ;

2° Des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée ;

3° De la proportion de véhicules concernés par les restrictions et, le cas échéant, les dérogations prévues ;

4° Des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte.

Les avis prévus au III de l'article L. 2213-4-1 sont réputés favorables s'ils ne sont pas rendus dans un délai de deux mois.
Les restrictions de circulation peuvent être différenciées en fonction de la nature et de l'usage des véhicules.

II.-L'accès à la zone à circulation restreinte ne peut être interdit :

1° Aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;

2° Aux véhicules du ministère de la défense ;

3° Aux véhicules affichant une carte " mobilité inclusion " comportant la mention " stationnement pour les personnes handicapées " délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;

4° Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

5° Aux véhicules de transport en commun, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, assurant un service de transport public régulier qui figurent dans une des classes définies par l'arrêté établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphérique, pris en application du II de l'article R. 318-2 du même code, lorsque cette classe vient à faire l'objet d'une interdiction partielle ou totale de circulation dans la zone en cause, pendant une période comprise entre trois et cinq ans suivant la date à laquelle cette interdiction est entrée en vigueur. La durée pendant laquelle il est fait exception à l'interdiction de circulation peut varier selon les catégories de véhicules, les moins polluantes pouvant bénéficier d'exceptions plus longues. Elle est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports.

Les obligations déclaratives destinées à vérifier, dans le cadre du contrôle du respect des restrictions de circulation dans la zone, le droit d'accès à cette zone des véhicules mentionnés aux 1° à 5° du présent II sont fixées par un arrêté pris par les mêmes ministres, et, en ce qui les concerne, les ministres chargés de la défense et des affaires sociales.

III.-Les dérogations individuelles aux mesures de restriction prévues au V de l'article L. 2213-4-1 peuvent être accordées, sur demande motivée des intéressés, par le maire ou par le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation. Cette autorité délivre un justificatif précisant les conditions de validité de la dérogation, le périmètre sur lequel elle s'applique et sa durée de validité, laquelle ne peut excéder trois ans.

L'arrêté créant la zone à circulation restreinte précise :

1° La procédure et les motifs de délivrance et de retrait des dérogations ;

2° Les conditions dans lesquelles le justificatif de la dérogation est rendu visible ou tenu à la disposition des agents chargés des contrôles.

**Article R411-19-1 du code de la route**

*[Modifié par art 2 du décret du 28 juin 2016 et par article 5 du décret du 5 mai 2017]*

Le fait, pour un conducteur, de circuler dans le périmètre d'une zone à circulation restreinte instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, en violation des restrictions édictées ou lorsque le véhicule n'est pas identifié conformément aux dispositions de l'article L. 318-1 et des textes pris pour son application, est puni de l'amende prévue pour les contraventions :

1° De la quatrième classe, lorsque le véhicule relève des catégories M2, M3, N2 ou N3 définies à l'article R. 311-1 ;

2° De la troisième classe, lorsque le véhicule relève des catégories M1, N1 ou L.

Sans préjudice de l'article L. 121-2, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 ou N3, ou de l'amende prévue pour les contraventions de troisième classe, pour les véhicules des catégories M1, N1 ou L, le fait de stationner dans le périmètre de la zone à circulation restreinte instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales :

1° Lorsque le véhicule n'est pas identifié conformément aux dispositions de l'article L. 318-1 et des textes pris pour son application ; ou

2° Lorsque l'accès de ce véhicule à la zone de circulation restreinte est interdit en permanence.

Les infractions prévues au présent article peuvent entraîner l'immobilisation du véhicule dans les conditions prévues à l'article L. 325-1.

Le présent article n'est pas applicable lorsque le véhicule fait partie des véhicules dont l'accès à la zone à circulation restreinte ne peut être interdit en application des articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales.

*Mise à jour le 15.05.2009*

# Zone de rencontre

**Article R411-3-1 du code de la route**

Le périmètre des zones de rencontre et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet.

Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante

*Mise à jour le 15.05.2009*

# Zone 30

**Article R411-4 du code de la route**

Le périmètre des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet.

Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante.

CHER
DÉPARTEMENT 18

Hôtel du département
Place Marcel Plaisant - CS n° 30322
18023 BOURGES CEDEX

Réalisation : PAO Communication Cd18 - IF - Crédits photos Thierry Martrou -
Impression : CE-000963-2 - Août 2020