2024

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Conseil de la Métropole de Lyon du 11 décembre 2023



MÉTROPOLE

GRAND LYON

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Définissant les dispositions administratives et techniques applicables aux travaux aériens, de surface ou souterrains exécutés sur les voies du domaine public routier de la Métropole de Lyon, leurs dépendances et accessoires et déterminant les conditions d'occupation, d'utilisation et les règles de conservation dudit domaine et du patrimoine paysager et végétalisé associé.

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1 GÉNÉRALITÉS 7

Article 1 Domaine public routier métropolitain 7

Article 2 Objet du règlement 7

Art. 2-1 Objectif du règlement 7

Art. 2-2 Structure du règlement 8

Article 3 Cadre réglementaire et pouvoirs de police 8

Art. 3-1 Respect des textes législatifs et réglementaires 8

Art. 3-2 Police de la conservation 9

Art. 3-3 Infractions à la police de la conservation 10

Art. 3-4 Police de la circulation et police du stationnement 10

Article 4 Responsabilité de l'intervenant ou de l'organisateur – droit des tiers 11

Article 5 Procédures applicables en cas de non-respect des prescriptions 11

Art. 5-1 Non-respect du règlement 11

Art. 5-2 Remise en état à la suite de dégradations 12

Article 6 Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des travaux de remise en état 12

Article 7 Dispositions en faveur du développement durable 12

Article 8 Conditions d'application 13

Art. 8-1 Application et condition de révision 13

Art. 8-2 Exécution 13

Chapitre 2 COORDINATION DES TRAVAUX 13

Article 9 Procédure de coordination des travaux 13

Chapitre 3 OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER 14

Article 10 Règles d'occupation 14

Article 11 Demande d'autorisation d'occupation 16

Article 12 Perception de la redevance 16

Article 13 Occupations sans droit ni titre 17

Article 14 Retrait et fin de l'autorisation d'occupation temporaire 17

Article 15 Déplacement d'installations existantes 17

Article 16 Fin d'exploitation et abandon des réseaux 18

Article 17 Implantation des ouvrages 18

Chapitre 4 EXÉCUTION DES INTERVENTIONS, DES ÉVÉNEMENTS OU MANIFESTATIONS SUR LE DOMAINE PUBLIC 20

Article 18 État des lieux 20

Art. 18-1 État des lieux préalable 20

Art. 18-2 État des lieux a posteriori 20

Article 19 Implantation de chantier 21

Article 20 Protection des ouvrages et accessoires du domaine public routier métropolitain 21

Art. 20-1 Protection des voies 21

Art. 20-2 Protection du mobilier urbain 21

Art. 20-3 Protection de la Signalisation Lumineuse Tricolore (SLT) 21

Art. 20-4 Protection des réseaux rencontrés dans le sol 22

Art. 20-5 Protection des ouvrages d'art 22

Art. 20-6 Protection des arbres et du patrimoine paysager 22

Article 21 Nuisances de chantier ou d'évènement 23

Article 22 Maintien des usages pendant les chantiers et évènements 24

Art. 22-1 Accessibilité et sécurité des personnes 24
Art. 22-2 Accessibilité des ouvrages et équipements 24

Article 23 Exécution des tranchées 24

Art. 23-1 Enquête réseaux en vue du positionnement optimal 25
Art. 23-2 Redans 25
Art. 23-3 Tenue des tranchées 25
Art. 23-4 Travaux sans tranchées : forage dirigé ou fonçage 26
Art. 23-5 Déblais 26

Article 24 Enfouissement des ouvrages 27

Art. 24-1 Profondeurs d'enfouissement 27
Art. 24-2 Contraintes d'enfouissement particulières 27
Art. 24-3 Règles de distance entre les réseaux enterrés 27
Art. 24-4 Avertisseur de réseaux enterrés 27
Art. 24-5 Exécution des micro-tranchées et mini tranchées 27

Article 25 Réfection de tranchées 28

Art. 25-1 Prescriptions générales 28
Art. 25-2 Exécution des remblais 28
Art. 25-3 Réfection provisoire 30
Art. 25-4 Réfection définitive 31
Art. 25-5 Règles de prise de métrés de réfection de tranchées 31
Art. 25-6 Frais de réfection des tranchées 32

Article 26 Contrôle et fin des travaux 32

Article 27 Remise en état du domaine public routier métropolitain 33

Chapitre 5 AMÉNAGEMENTS POUR LE COMPTE DE TIERS 33

Article 28 Principes généraux 33

Art. 28-1 Forme de la demande 33
Art. 28-2 Conditions de délivrance 34

Article 29 Liste exhaustive de travaux d'aménagement pour compte de tiers 34

Chapitre 6 ALIGNEMENT, NIVELLEMENT ET RENSEIGNEMENTS DE VOIRIE 34

Article 30 Alignement 34

Art. 30-1 Définition de l'alignement 34
Art. 30-2 Demande de délivrance de l'alignement individuel 35
Art. 30-3 Réponse à la demande d'alignement individuel 35

Article 31 Nivellement 35

Art. 31-1 Définition du nivellement 35
Art. 31-2 Demande de délivrance de nivellement 35
Art. 31-3 Réponse à la demande de nivellement 36

Article 32 Consistance des autres renseignements de voirie 36

Art. 32-1 Demande 36
Art. 32-2 Réponse 36

GUIDES TECHNIQUES

- **Coordination des travaux 37**
- **Implantation et balisage de chantier 47**
- **Maintien des usages 57**
- **Protection du patrimoine végétal et paysager 73**
- **Préservation de l'espace public 91**
- **Ouvrages d'art 101**
- **Voies rapides et tunnels 109**
- **Gestion du remblayage et des réfections de tranchées 117**
- **Implantation d'équipements et d'ouvrages sur le domaine public 149**
- **Travaux d'aménagement pour compte de tiers 163**

Chapitre 1 GÉNÉRALITES

Article 1 Domaine public routier métropolitain

Le domaine public routier métropolitain s'entend de l'ensemble des biens appartenant à la Métropole de Lyon et affectés aux besoins de la circulation terrestre, ainsi que leurs dépendances et accessoires, à l'exception des voies ferrées.

Les voies constituant ce réseau sont dénommées « voies métropolitaines ».

Parmi ce réseau, certaines voies sont identifiées comme voies à statut particulier. Il s'agit de voies qui, du fait de leur caractéristiques techniques particulières, nécessitent l'application de règles de gestion spécifiques.

Il en va ainsi, notamment, de certaines routes à chaussées séparées par un terre-plein central, ainsi que leurs bretelles d'entrée et de sortie ou encore de certaines voies réglementées au titre de la police de la circulation comme routes à accès réglementé au sens du code de la route et de l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes.

Ces routes, à statut particulier, sont dénommées "voies rapides" dans le présent règlement et ses annexes (guides techniques) et peuvent être soumises à l'application de règles spécifiques décrites, notamment, dans le guide technique « Voies Rapides et Tunnels ».

De plus, le domaine public routier métropolitain comprend, à titre d'accessoires, un important patrimoine végétal et paysager dont le rôle multifonctionnel est à la croisée de nombreuses politiques et compétences métropolitaines. Le présent règlement et ses guides techniques intègrent des mesures de protection de ce patrimoine végétal.

Les règles spécifiques s'appliquant à l'ensemble du domaine public routier métropolitain, ses dépendances et accessoires, tels que définis dans le présent article, sont précisées dans les guides techniques correspondants annexés au présent règlement.

Article 2 Objet du règlement

Art. 2-1 Objectif du règlement

Le présent règlement définit les dispositions administratives et techniques applicables aux travaux aériens, de surface ou souterrains exécutés sur le domaine public routier métropolitain et détermine les conditions d'occupation et d'utilisation privatives dudit domaine.

Toutes les interventions affectant ou susceptibles d'affecter le domaine public routier métropolitain, quels que soient leur importance, leur caractère d'urgence et leur prévisibilité, sont soumises aux dispositions du présent règlement.

Il s'applique à toute personne physique ou morale, publique ou privée qui envisage d'implanter un ouvrage ou de réaliser des travaux sur le domaine public routier métropolitain.

Les interlocuteurs de la Métropole de Lyon seront dénommés dans le présent règlement « intervenant », « organisateur » ou « bénéficiaire » :

- Les intervenants sont les personnes autorisées à réaliser des travaux et/ou à implanter des ouvrages ancrés en surface ou situés en surplomb, en tréfonds et en saillie du domaine public routier métropolitain, notamment en vertu d'une autorisation d'occupation temporaire dudit domaine.
  Parmi les intervenants, les occupants de droit sont les personnes physiques ou morales bénéficiaires d'un droit d'occupation du domaine public routier conféré par la loi.
- Les organisateurs sont les personnes autorisées à organiser des évènements ou manifestations se déroulant en tout ou partie sur le domaine public routier métropolitain et entraînant une utilisation privative dudit domaine, notamment en vertu d'une autorisation d'occupation temporaire.
- Les bénéficiaires sont les propriétaires riverains du domaine public routier métropolitain ou leurs mandataires et les maîtres d'ouvrage de projets de construction qui sollicitent la réalisation, par la Métropole de Lyon, de certains ouvrages ou travaux, tels que la construction d'entrées charretières, sur le domaine public routier métropolitain.

Art. 2-2 Structure du règlement

Le règlement de voirie de la Métropole de Lyon est constitué du présent document et de l'ensemble des guides techniques thématiques, qui lui sont annexés, ayant fait l'objet d'une approbation par délibération du conseil de la Métropole de Lyon, conformément aux dispositions des articles R.131-11 et R.141-14 du code de la voirie routière.

Article 3 Cadre réglementaire et pouvoirs de police

Art. 3-1 Respect des textes législatifs et réglementaires

L'intervenant, ou l'organisateur, est tenu de respecter l'ensemble des textes législatifs et réglementaires en rapport avec son intervention et notamment :

- Les dispositions législatives et réglementaires contenues dans les codes de la route, de la voirie routière, de la propriété des personnes publiques et de l'environnement ;
- Les dispositions et prescriptions techniques contenues dans les autorisations administratives délivrées dans le cadre de la procédure de coordination des travaux exécutés sur les voies du domaine public routier métropolitain ;
- Le présent règlement de voirie métropolitain, le règlement de collecte des déchets ménagers et assimilés ainsi que les règlements de l'eau et de l'assainissement en vigueur ;

- Les guides techniques spécifiques, constituant les annexes du présent règlement de voirie ;
- Les dispositions réglementaires en vigueur, applicables en matière d'urbanisme et contenues dans le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H), en matière de transports et déplacements urbains contenues dans le plan de mobilité, en matière de protection du cadre de vie et de police de la publicité extérieure contenues dans le Règlement Local de Publicité (RLP) ainsi que les prescriptions réglementaires y étant annexées ou associées ;
- Le code rural et de la pêche maritime et le règlement sanitaire départemental ;
- Les dispositions législatives et réglementaires en vigueur relatives à la protection des arbres et du patrimoine végétal métropolitains ;
- Les normes et règlements en vigueur, notamment ceux relatifs aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;

L'intervenant ou l'organisateur, a l'obligation de rappeler les dispositions du présent règlement à toute personne à laquelle il est amené à confier l'exécution de travaux.

Il est également tenu de respecter les dispositions relatives à l'exécution des travaux au droit ou au voisinage d'ouvrages souterrains existants, conformément à la réglementation en vigueur.

Art. 3-2 Police de la conservation

La police de la conservation vise à préserver l'intégrité matérielle du domaine public routier et à en assurer une utilisation conforme à son affectation, par une répression des atteintes ou empiétements réalisés, avec ou sans autorisation, sur celui-ci.

La Métropole de Lyon, en application des articles L.3611-3 et L.3641-1 du code général des collectivités territoriales et R.112-3, R.131-11, R.141-13 à R.141-21 du code de la voirie routière, exerce les compétences en matière de réglementation et d'autorisation préalable des interventions sur le domaine public routier métropolitain.

Le Président du conseil de la Métropole de Lyon, en vertu de l'article L.3642-2 I. 6° du code général des collectivités territoriales, exerce la police de la conservation sur les voies du domaine public routier de la Métropole de Lyon.

En tant que titulaire du pouvoir de police de la conservation, le Président du conseil de la Métropole de Lyon est le seul habilité à délivrer les permissions de voirie et à prendre toute disposition nécessaire pour préserver l'intégrité matérielle du domaine public routier métropolitain, y compris en termes de propreté et de nettoiement, et en garantir le maintien des usages et une utilisation conforme à son affectation et compatible avec sa destination.

Art. 3-3 Infractions à la police de la conservation

Les infractions au présent règlement, de même que toute occupation avec emprise ou utilisation privative du domaine public routier métropolitain sans autorisation préalable ou de manière non conforme aux prescriptions contenues dans l'autorisation de voirie ou l'accord technique préalable, exposent le contrevenant à une contravention de voirie routière, sanctionnée dans les conditions prévues par les articles L.116-1 à L.116-8 et R.116-1 à R.116-2 du code de la voirie routière.

Aux termes de l'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. »

Art. 3-4 Police de la circulation et police du stationnement

Sans préjudice des pouvoirs de police administrative générale attribués aux maires des communes situées sur le territoire de la Métropole, le Président de la Métropole de Lyon exerce, en application de l'article L.3642-2 I.5° du code général des collectivités territoriales, les prérogatives relatives à la police de la circulation définies aux articles L.2213-1, L.2213-1-1, L.2213-2, L.2213-3, L.2213-4, L.2213-5 et L.2213-6-1 sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans le département sur les routes à grande circulation. Il en va de même sur les voies du domaine public routier des communes et de la Métropole de Lyon situées à l'extérieur des agglomérations.

Les maires des communes situées sur le territoire de la Métropole de Lyon, exercent les prérogatives relatives à la police du stationnement définies aux articles L.2213-2, L.2213-3, L.2213-3-1 et L.2213-6 sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur

des agglomérations et sur les voies du domaine public routier des communes et de la Métropole de Lyon à l'extérieur des agglomérations.

Article 4 Responsabilité de l'intervenant ou de l'organisateur – droit des tiers

Les intervenants ou les organisateurs demeurent responsables, tant envers la Métropole de Lyon, qu'envers les tiers et usagers, de tous les accidents, dommages, dégâts, sinistres ou préjudices pouvant résulter directement ou indirectement de l'exécution de leurs travaux, de la tenue de leurs évènements ou de l'existence et du fonctionnement de leurs ouvrages et matériels, y compris en termes de propreté et de nettoiement, que ceux-ci soient engendrés sur les personnes, les biens, les ouvrages publics ou les propriétés privées.

Les intervenants et les organisateurs sont tenus de mettre en œuvre, sans délai, les mesures qu'il leur serait enjoint de prendre dans l'intérêt du domaine public routier métropolitain et de la sécurité des tiers et usagers.

Concernant l'information des usagers, l'intervenant ou l'organisateur doit installer un ou plusieurs supports d'information visibles, comprenant à minima sa raison sociale, l'adresse, la durée et l'objet des travaux.

Il leur appartient de s'assurer, à leurs frais exclusifs, du bon état d'entretien du domaine public occupé et de l'absence de tous risques générés par l'exécution de leurs travaux ou la tenue de leur évènement.

Les dispositions du présent règlement s'appliquent sous réserve expresse des droits des tiers.

Elles ne dispensent en aucun cas l'intervenant ou l'organisateur de satisfaire aux obligations législatives et réglementaires en vigueur.

Article 5 Procédures applicables en cas de non-respect des prescriptions

Art. 5-1 Non-respect du règlement

Dans l'intérêt du bon usage et de la conservation du domaine public routier métropolitain, les intervenants et organisateurs sont tenus de se conformer aux prescriptions du présent règlement.

En cas de défaillance constatée par la Métropole de Lyon, celle-ci pourra procéder à l'exécution, sans délai et sans mise en demeure préalable, aux frais de l'intervenant ou de l'organisateur, des prestations, y compris en termes de propreté et de nettoiement, et des travaux urgents nécessaires pour assurer le maintien de la sécurité routière.

En l'absence de caractère d'urgence, cette exécution d'office pourra également avoir lieu aux frais de l'intervenant ou de l'organisateur, après une mise en demeure préalable restée sans effet.

Dans les deux cas, l'intervenant ou l'organisateur demeure responsable jusqu'à la remise en état des lieux concernés.

Art. 5-2 Remise en état à la suite de dégradations

Les travaux de remise en état et de nettoiement du domaine public routier métropolitain, suite à dégradation, y compris sur le patrimoine végétal, seront exécutés aux frais du responsable.

Sauf en cas d'urgence menaçant la sécurité des biens et des personnes, un devis lui sera adressé. La Métropole de Lyon effectuera les travaux soit avec l'accord du responsable sur le devis proposé, soit d'office après une éventuelle mise en demeure préalable restée sans effet. Un attachement des travaux exécutés sera établi contradictoirement. Ces dispositions s'appliquent que le contrevenant bénéficie ou non d'un titre d'occupation du domaine public routier métropolitain.

Article 6 Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des travaux de remise en état

La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre des travaux de remise en état du domaine public routier métropolitain sont assurées par la Métropole de Lyon, aux frais de l'intervenant ou de l'organisateur, après un constat contradictoire établi en présence d'un représentant de la Métropole de Lyon, ou sur la base d'un constat d'huissier effectué sur demande et à la charge de l'intervenant ou de l'organisateur.

Article 7 Dispositions en faveur du développement durable

Compte tenu des orientations du Grenelle de l'environnement et de ses déclinaisons législatives et réglementaires ultérieures, le présent règlement de voirie est porteur d'un certain nombre de ces enjeux.

Ils concernent notamment :

- La préservation des ressources naturelles (usage de matériaux de valorisation : graves de déconstruction, mâchefers d'incinération d'ordures ménagères (MIDND), graves chaulées ; recyclage et/ou réemploi des matériaux de tranchées et déconstruction : déblais, bordures et pavés...)
- La préservation de milieux naturels (prévention des pollutions, protection des arbres et du patrimoine paysager ...)
- L'amélioration de la sécurité et la prévention des nuisances liées aux chantiers pour les personnels, tiers, usagers et riverains (tenue et signalisation des chantiers, limitation des nuisances)
- L'ouverture à l'innovation par la mise en place de chantiers expérimentaux encadrés, découlant de techniques nouvelles proposées par les entreprises limitant les impacts sur l'environnement

Article 8 Conditions d'application

Art. 8-1 Application et condition de révision

Les dispositions du présent règlement et de ses annexes (guides techniques) entreront en vigueur après transmission au représentant de l'État dans le département et publication de la délibération du conseil de la Métropole de Lyon les ayant approuvés, conformément aux dispositions du code général des collectivités territoriales.

Les dispositions du présent règlement et de ses annexes sont mises à jour par délibération du conseil de la Métropole de Lyon.

Art. 8-2 Exécution

Le (la) Directeur (trice) Général(e) des Services de la Métropole de Lyon est chargé(e) de l'exécution du présent règlement de voirie et de ses annexes.

Chapitre 2 COORDINATION DES TRAVAUX

Article 9 Procédure de coordination des travaux

Dans un objectif de conservation du domaine public routier métropolitain et de ses dépendances et accessoires, et à l'exception des urgences avérées, les travaux affectant le sol et le sous-sol des voies métropolitaines s'inscrivent dans le cadre d'un calendrier établi par le Président de la Métropole de Lyon.

La procédure de coordination des travaux de voirie permet au Président de la Métropole ou son représentant de contrôler la nature des travaux envisagés sur le domaine public et de coordonner leur exécution via l'établissement d'un calendrier prévisionnel pluriannuel des interventions. Celui-ci est actualisé chaque année pour l'ensemble du territoire de la Métropole à échéance du 1er trimestre.

Cette procédure, détaillée dans le guide technique « Coordination des travaux », a notamment pour intérêt :

- D'assurer la bonne conservation du patrimoine de voirie métropolitain, limitant les risques de détérioration prématurée des voies après réhabilitation,
- De minimiser la gêne occasionnée aux tiers, usagers et riverains,
- De minimiser les coûts de remise en état du domaine public concerné, dans un but de bonne utilisation des deniers publics.

La Métropole de Lyon met à disposition des intervenants un système d'information pour la coordination des travaux, au sein duquel toutes interventions sur le domaine public doivent obligatoirement être déclarées par les intervenants et les gestionnaires de voiries, de façon à permettre une bonne gestion des interventions sur le domaine public métropolitain.

L'ensemble des travaux prévisibles doit faire l'objet d'une déclaration dématérialisée dans le système d'information de la Métropole de Lyon. Les modalités de déclaration sont précisées dans la procédure détaillée par le guide technique « Coordination de travaux », annexé au présent règlement.

Peuvent être considérés comme non prévisibles, les travaux inconnus au moment de l'établissement du calendrier de coordination, notamment les travaux de raccordement et de branchement isolés et les interventions urgentes.

À l'exception des situations justifiées par l'urgence, les travaux sur les revêtements de la voie, de la chaussée et des trottoirs n'ayant pas atteint trois ans d'âge, peuvent être refusés sans motivation ou faire l'objet de modalités de réfection spécifiques précisées dans l'accord technique ou l'autorisation d'entreprendre les travaux. En particulier, l'intervenant devra financer la réparation de la voie circulée et/ou du trottoir, dans les conditions précisées dans le guide technique « Gestion du remblayage et des réfections des tranchées » annexés au présent règlement.

Le Président de la Métropole de Lyon, ou son représentant, peut refuser l'intervention ou ordonner la suspension des travaux prévisibles qui n'auraient pas fait l'objet d'une déclaration préalable conformément à la procédure de coordination mise en place par le Président de la Métropole de Lyon.

Chapitre 3 OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

Article 10 Règles d'occupation

Le domaine public routier métropolitain est, par définition, affecté aux besoins de la circulation terrestre à l'exception des voies ferrés. Toute occupation ou utilisation privative doit être compatible avec cette affectation et être régulièrement autorisée.

De ce fait, la réalisation d'un ouvrage sur le domaine public routier métropolitain est subordonnée :

- À la démonstration d'une impossibilité technique manifeste d'implantation sur une propriété privée,
- À l'obtention préalable d'une autorisation d'occupation temporaire autorisant l'occupation ou l'utilisation privative du domaine public routier.

Ne sont toutefois pas soumis à ces obligations les concessionnaires des services publics de transport et de distribution d'électricité et de gaz pour les ouvrages inclus dans leur concession en vertu des dispositions des articles L.323-1 et L.433-3 du code de l'énergie. Ces intervenants sont néanmoins tenus d'obtenir l'accord technique préalable de la Métropole de Lyon.

Les exploitants de réseaux de communications électroniques ouverts au public disposent quant à eux d'un droit de passage dont l'exercice est subordonné à la délivrance d'une permission de voirie telle que prévue par le code des postes et des communications électroniques.

Il est précisé que toute autorisation d'occupation privative du domaine public routier métropolitain est délivrée à titre précaire et révocable, sous réserve des droits des tiers. Cette autorisation est délivrée à titre personnel et est, à ce titre, non transmissible, sauf accord exprès écrit de la Métropole de Lyon.

Cette autorisation peut être consentie par la voie d'une décision unilatérale ou d'une convention. Elle sera accordée si l'occupation respecte les dispositions nécessaires pour assurer la bonne conservation du domaine public routier et garantir une utilisation compatible avec sa destination.

Elle doit être tenue à disposition sur le lieu de l'évènement ou du chantier pendant toute la durée des travaux, de manière à être produite à la demande de tout agent habilité à vérifier le respect des prescriptions du présent règlement de voirie.

Par ailleurs, toute intervention sur le domaine public routier métropolitain est subordonnée à l'obtention d'une autorisation d'entreprendre des travaux ou d'un accord technique préalable émis par le service gestionnaire de voirie. Parallèlement à sa demande d'occupation du domaine public routier métropolitain, l'intervenant ou l'organisateur est tenu de requérir toutes les autres autorisations nécessaires à l'exécution des travaux ou à la tenue de l'évènement, notamment celles requises auprès du Maire de la commune concernée ou de la Métropole de Lyon :

- Procédure de coordination des travaux ou, à défaut, autorisation individuelle d'entreprendre des travaux,
- Permis de stationnement,
- Arrêté de circulation et/ou de stationnement,
- Autorisations d'urbanisme,
- Autorisations délivrées au titre du code du patrimoine,
- …

Il est à noter que ces autorisations ne peuvent en aucune manière se substituer à l'autorisation d'occuper le domaine public routier métropolitain délivrée par le Président de la Métropole de Lyon dans le cadre de son pouvoir de police de la conservation et de gestion dudit domaine.

L'intervenant, ou l'organisateur, est, en particulier, tenu de solliciter un arrêté indiquant les mesures de police de la circulation et/ou de stationnement à adopter en fonction de la réalisation du chantier ou de la tenue de l'évènement.

L'emprise du chantier doit aussi être conforme aux règles de circulation propres au territoire concerné par le chantier. Toute demande de dérogation par l'intervenant, doit faire l'objet d'un arrêté de circulation et/ou de stationnement spécifique auprès des services compétents.

En tout état de cause, toute occupation du domaine public routier doit prendre en compte les obligations relatives au maintien des usages en place telles que définies dans le guide technique correspondant annexé au présent règlement.

Article 11 Demande d'autorisation d'occupation

La demande d'autorisation d'occupation doit émaner de l'intervenant, de l'organisateur ou de leur représentant dûment mandaté et être adressée au Président de la Métropole de Lyon, s'il s'agit d'une installation ancrée.

Les intervenants ou les organisateurs adresseront une demande d'autorisation d'occupation temporaire à la Métropole de Lyon préalablement à l'intervention et au minimum 90 jours avant le début des travaux ou de l'évènement.

La demande comportera les noms, prénoms, raison sociale, adresse et qualité de l'intervenant ou de l'organisateur et références du mandataire, le cas échéant. Elle doit indiquer la date de début et de fin prévisionnelle de l'intervention ou de l'évènement et être accompagnée d'un plan c té de l'emprise sur le domaine public routier métropolitain. Cette demande pourra être effectuée en utilisant le formulaire CERFA approprié (CERFA n°14023*01).

Une liste non exhaustive des demandes d'autorisations d'occupation du domaine public routier subordonnées à la délivrance d'une permission de voirie est indiquée à l'Article 17 du présent règlement.

En fonction du type d'intervention ou d'occupation sur le domaine public routier métropolitain qu'il sollicite, l'intervenant ou l'organisateur doit faire parvenir à la Métropole de Lyon toutes les informations nécessaires à la localisation et à la définition précise des travaux ou de l'évènement envisagés (plans, croquis, descriptifs, matériels). Il précisera également les dates de réalisation prévues.

L'intervenant ou l'organisateur doit également faire connaître aux entreprises auxquelles il confie l'exécution des travaux ou de l'installation, les dispositions du présent règlement.

Dans le cas d'une installation non ancrée la demande doit être adressée au Maire de la commune, où sont réalisés les travaux ou l'évènement, en vue de la délivrance d'un permis de stationnement. Le permis de stationnement sera accordé par le Maire, après accord technique préalable des services en charge de la voirie de la Métropole de Lyon.

Toute implantation de matériel ou de mobiliers ancrés ou non, sur le domaine public de la Métropole de Lyon, doit respecter les normes et les textes réglementaires en vigueur, ainsi que les prescriptions techniques formulées lors de l'accord technique préalable à l'installation.

En fonction de la nature de l'évènement, l'organisateur doit respecter le guide technique « Préservation de l'Espace Public » lors de la tenue d'évènements organisés sur le domaine public routier de la Métropole de Lyon, annexé au présent règlement.

À cette fin, la Métropole de Lyon sera susceptible de demander à l'organisateur la réalisation d'états des lieux avant et après la tenue de l'évènement.

Article 12 Perception de la redevance

En contrepartie de l'obtention de l'autorisation d'occupation temporaire, une redevance pour occupation du domaine public routier métropolitain sera due, sauf disposition

législative ou réglementaire contraire.

À défaut de dispositions législatives ou réglementaires spécifiques à certaines occupations ou certains intervenants, le montant et les modalités d'application et de perception de la redevance sont fixés par délibération du Conseil de la Métropole de Lyon.

Article 13 Occupations sans droit ni titre

La Métropole de Lyon notifiera à l'intervenant ou à l'organisateur l'infraction constatée par lettre recommandée avec accusé de réception.

L'intervenant ou l'organisateur doit alors prendre toutes les dispositions nécessaires pour enlever l'ouvrage irrégulièrement implanté et pour faire cesser l'occupation illicite.

En cas d'inaction de l'intervenant ou de l'organisateur, la Métropole de Lyon saisira le juge compétent pour ordonner l'expulsion de l'occupant sans droit ni titre du domaine public routier métropolitain. Le juge sera saisi en référé si une situation d'urgence l'exige. Les frais d'enlèvement des ouvrages et de remise en l'état du domaine public routier seront à la charge de l'intervenant ou de l'organisateur.

Ces règles s'appliquent tant pour les ouvrages irrégulièrement implantés qu'en cas de maintien d'un ouvrage sur le domaine public routier métropolitain à l'expiration du titre d'occupation, ou en cas de non utilisation de l'ouvrage implanté.

Article 14 Retrait et fin de l'autorisation d'occupation temporaire

À tout moment, la Métropole peut retirer l'autorisation sans indemnité, notamment pour tout motif d'intérêt général, si les ouvrages étaient mal entretenus ou en cas de non-respect des prescriptions du présent règlement ou du titre d'occupation.

Lorsque l'autorisation arrive à son terme ou fait l'objet d'un retrait, les ouvrages implantés sur le domaine public routier métropolitain doivent être supprimés par l'intervenant ou l'organisateur.

Les lieux seront remis dans leur état primitif par la Métropole de Lyon aux frais de l'intervenant ou de l'organisateur.

L'intervenant ou l'organisateur doit libérer l'emprise et enlever les ouvrages dans un délai de 1 mois après une mise en demeure notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

À défaut, la Métropole de Lyon engagera des poursuites à l'encontre de l'intervenant ou l'organisateur devant les tribunaux compétents.

Article 15 Déplacement d'installations existantes

Lorsque des travaux entrepris dans l'intérêt du domaine public routier métropolitain occupé et constituant une opération d'aménagement conforme à la destination de ce domaine, requièrent le déplacement d'installations existantes ou la mise à la cote des émergences des réseaux, tout intervenant ou organisateur, quelle que soit sa qualité,

devra supporter sans indemnité, les frais de déplacement ou de modification de ses installations.

Les opérations de déplacement des installations existantes et/ou de mise à la cote des émergences des réseaux doivent être réalisées dans les délais prescrits par la Métropole de Lyon, au regard du planning de réalisation des travaux nécessitant la réalisation de ces opérations.

La Métropole de Lyon pourra également demander aux exploitants de réseaux de télécommunication et de service public de transport et de distribution de gaz et d'électricité, de déplacer leurs installations dans l'intérêt de la sécurité routière selon les modalités définies à l'article R.113-11 du code de la voirie routière.

Article 16 Fin d'exploitation et abandon des réseaux

En cas d'abandon d'une canalisation ou d'un ouvrage par un intervenant, soumis ou non à autorisation d'occupation temporaire, l'intervenant doit en informer sans délai la Métropole de Lyon.

La canalisation ou l'ouvrage doit faire l'objet d'une surveillance particulière de la part de son propriétaire, qui doit respecter toutes les dispositions techniques en vigueur pour supprimer tout risque ultérieur pour la conservation du domaine public occupé et la sécurité des usagers.

L'intervenant doit ensuite procéder à la suppression du réseau, des émergences dudit réseau ou de l'ouvrage sur le domaine public routier métropolitain.

Les lieux seront remis dans leur état primitif par la Métropole de Lyon aux frais de l'intervenant. Les conditions de libération de l'emprise et d'enlèvement des ouvrages sont décrites à l'article 14.

Les réseaux abandonnés pourront toutefois être laissés en place avec l'accord explicite de la Métropole de Lyon. Cependant, lorsque des travaux entrepris dans l'intérêt du domaine public occupé et constituant une opération d'aménagement conforme à la destination de ce domaine requièrent la suppression de ces réseaux, le propriétaire du réseau doit supporter sans indemnité les frais de suppression de ses ouvrages.

Article 17 Implantation des ouvrages

Aucune implantation d'équipement ou d'ouvrage sur le domaine public routier de la Métropole de Lyon, ne peut s'effectuer sans autorisation préalable de celle-ci délivrée sous la forme d'une permission de voirie.

Dans le respect des dispositions du guide technique « Préservation de l'Espace Public » annexé au présent règlement, lors du déroulement de manifestations ou de la tenue d'évènements organisés sur le domaine public de la Métropole de Lyon, toute implantation de matériel sur le domaine public routier métropolitain mettant en cause l'intégrité matérielle de ce domaine est soumise à l'obtention préalable d'une permission de voirie.

Aucun équipement ou ouvrage ne donnera lieu à autorisation d'implantation s'il est susceptible, de par sa présence, sa nature, sa forme, ses dimensions, ses couleurs, de porter atteinte à la sécurité des usagers, aux fonctionnalités de la voirie, aux règles d'urbanisme ou au respect de l'environnement.

L'opportunité de l'implantation sera examinée au regard :

- Des aspects liés à la sécurité des usagers du domaine public, appréciée notamment en termes de continuité des cheminements piétons, visibilité, etc…
- Des aspects liés aux fonctionnalités des différents éléments de la voirie (chaussée, trottoir, bordures, caniveaux, etc.) ;
- Des aspects liés à la conservation du patrimoine tels que revêtements de voie, chaussée et trottoir de moins de trois ans, utilisation de fourreaux existants, tracés moins pénalisants, etc.
- Des aspects liés à la protection des sites.

Les prescriptions d'implantation des ouvrages sont décrites dans le guide technique spécifique annexé au présent règlement de voirie.

À titre d'exemples non exhaustifs, les ouvrages concernés par ces autorisations d'occupation sont notamment :

- Installations temporaires pour manifestations culturelles, sportive, commerciale ou autre ;
- Terrasses fermées avec ancrage ;
- Occupation du domaine public pour des travaux de construction ou de déconstruction ;
- Infrastructures (tirants d'ancrage, parois berlinoises, galeries, canalisations, regards - tabourets, pipeline.) ;
- Superstructures (Ponts, passerelles.) ;
- Occupations en surplomb et débords ;
- Implantations des poteaux et réseaux aériens ;
- Rampes d'accès pour personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- Jours sur trottoirs pour éclairer les sous-sols ;
- Distributeurs d'énergie (carburants, infrastructures de recharge pour véhicules électriques) ;
- Voies ferrées d'intérêt particulier ;
- Équipements nécessaires au maintien des fonctionnalités du transport public (poteau d'arrêt, abris voyageurs).

Chapitre 4 EXÉCUTION DES INTERVENTIONS, DES ÉVÉNEMENTS OU MANIFESTATIONS SUR LE DOMAINE PUBLIC

Article 18 État des lieux

Article 18-1 État des lieux préalable

Un état des lieux du domaine public routier métropolitain devra être réalisé de manière contradictoire en présence d'un représentant de la Métropole de Lyon, ou sur la base d'un constat d'huissier, à la charge et aux frais de l'intervenant avant tout début de chantier.

La présence d'arbres dans le périmètre du chantier ou de l'évènement doit être intégrée à l'état des lieux et transmis au technicien du service gestionnaire des arbres de la Métropole de Lyon en vue d'appliquer des modalités particulières de préservation à mettre en œuvre, y compris sanitaires (voir guide technique de protection des arbres et du patrimoine paysager).

En l'absence d'un état des lieux, l'intervenant ou l'organisateur pourra, préalablement à l'installation de son chantier, informer la Métropole de Lyon, par un document explicite, d'éventuelles anomalies constatées.

En l'absence de réalisation d'un état des lieux ou d'une information préalable, aucune contestation de l'intervenant ou de l'organisateur, titulaire de l'autorisation, quant à la nature des réparations du domaine public routier occupé engagées par la Métropole de Lyon ne sera admise.

Article 18-2 État des lieux a posteriori

Pour permettre la remise en état du domaine public routier métropolitain, un état des lieux de fin de chantier ou d'évènement sera réalisé par l'intervenant ou l'organisateur à ses frais.

En l'absence d'un état des lieux, l'intervenant ou l'organisateur pourra, à l'issue de la dépose des installations de son chantier ou de son évènement, informer la Métropole de Lyon, par un document explicite, de l'état du domaine public routier concerné par l'emprise de ses travaux ou de son évènement.

En l'absence de réalisation d'un état des lieux ou d'une information a posteriori, aucune contestation de l'intervenant ou de l'organisateur, titulaire de l'autorisation, quant à la nature des réparations du domaine public routier occupé engagées par la Métropole de Lyon ne sera admise.

Les modifications de l'espace public rendues nécessaires par l'implantation des ouvrages, objets de l'autorisation, et constatées lors de cet état des lieux de fin d'occupation, seront mises à la charge exclusive de l'intervenant ou de l'organisateur.

Article 19 Implantation de chantier

Les chantiers sont répartis en trois catégories suivant les critères ci-après :

- Chantier ou section de chantier fixe en un site donné,
- Chantier ou section de chantier mobile,
- Chantiers intéressant les couches de surface de la voirie.

Les prescriptions concernant les implantations de chantiers, notamment en ce qui concerne :

- Leurs durées et les obligations spécifiques liées à ces durées,
- La gestion de l'emprise (chaussée, trottoirs...),
- Les modalités d'exécution du chantier,
- La sécurisation et le barriérage,
- Le balisage,
- La signalisation lumineuse tricolore,
- L'information et communication sur le chantier en cours,
- La protection des ouvrages,

sont décrites dans les guides techniques annexés au présent règlement de voirie, et rappelées dans le titre d'autorisation d'occupation temporaire ou dans l'accord technique.

Article 20 Protection des ouvrages et accessoires du domaine public routier métropolitain

Art. 20-1 Protection des voies

Tous les engins (chenilles, pelles, appareils de levage, etc.) susceptibles d'endommager les chaussées ou trottoirs, doivent être équipés de protections.

Art. 20-2 Protection du mobilier urbain

Le mobilier urbain appartenant ou mis à disposition de la Métropole de Lyon ou des communes (candélabres d'éclairage, supports de signalisation verticale, bancs, arceaux vélos, édicules publics de toute nature, contenants de propreté,...), doit être protégé ou démonté par l'intervenant après accord du service concerné.

Art. 20-3 Protection de la Signalisation Lumineuse Tricolore (SLT)

Lorsque le chantier est réalisé à proximité d'un carrefour à feux, l'intervenant devra veiller à ce que les équipements permanents (armoires, supports, lanternes mais aussi les

équipements de détection) en place conservent, durant toute la durée du chantier, leur fonctionnalité, leur efficacité, et demeurent visibles par tous les usagers.

Pour maintenir la fonctionnalité, l'efficacité ou la visibilité de ces équipements permanents, certaines configurations de chantier peuvent nécessiter des adaptations temporaires des dits équipements. Ces adaptations sont à définir et réaliser avec la Métropole de Lyon dans les conditions définies au guide technique « Implantation et balisage de chantier »

Certains équipements peuvent être difficiles à identifier sur le terrain, l'intervenant doit consulter les informations disponibles concernant les matériels et réseaux de SLT dans le système d'information de coordination des travaux.

Les équipements ne doivent pas être inclus dans l'emprise du chantier sauf accord exprès de la Métropole de Lyon.

Les équipements (armoires, supports, lanternes) doivent être protégés et rester accessibles au service maintenance.

La notion de proximité d'un carrefour à feux s'apprécie au cas par cas au regard de la configuration des lieux et des enjeux de sécurité des usagers. Il est toutefois précisé qu'à minima est considéré comme étant à proximité d'un carrefour à feux, tout chantier situé en tout ou partie :

- Dans la zone correspondant au cœur du carrefour, c'est à dire à l'intérieur de la zone délimitée par les lignes d'effet des feux ;
- Dans la zone située sur les voies entrantes et sortantes à 20m au-delà des lignes d'effet des feux et, en leur absence, à 25m au-delà des supports de signalisation lumineuse tricolore.

Art. 20-4 Protection des réseaux rencontrés dans le sol

Pour les tranchées devant s'effectuer dans le voisinage des réseaux, l'intervenant doit se conformer à toutes les prescriptions techniques, légales et réglementaires en vigueur relatives aux travaux devant se dérouler aux abords de ces ouvrages.

Art. 20-5 Protection des ouvrages d'art

Pour les travaux sur ou à proximité des ouvrages de franchissement et des murs de soutènement métropolitains, ainsi que pour la construction de nouveaux ouvrages, les intervenants devront respecter les prescriptions et les préconisations prévues dans le guide technique « Ouvrage d'Art ».

Art. 20-6 Protection des arbres et du patrimoine paysager

Lors de l'exécution de chantiers sur le territoire de la Métropole, les intervenants sont tenus de respecter les spécifications pour la protection du patrimoine paysager métropolitain définies dans le présent règlement et dans le guide technique de « Protection du patrimoine végétal et paysager », annexé au présent règlement de voirie.

Il est interdit de porter atteinte à l'intégrité des arbres situés sur le domaine public routier

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

Durant toute la durée du chantier, les arbres devront toujours être accessibles afin de permettre la réalisation de diagnostics et des travaux d'entretien.

Les mutilations et suppressions d'arbres sur les voies publiques sont réprimées par les articles 322-1 et 322-2 du code pénal ainsi que par les articles L.350-3 et R.350-20 à R.350-31 du code de l'environnement. Toute atteinte qui sera portée aux arbres présents sur le chantier entraînera la responsabilité de l'entreprise concernée. Par ailleurs, celles-ci seront facturées au contrevenant suivant le barème d'évaluation de la valeur des arbres d'ornement précisé dans la délibération annuelle des tarifs de la Métropole de Lyon.

Article 21 Nuisances de chantier ou d'évènement

Le domaine public routier doit demeurer exempt de tous types de salissures ou dépôts.

À défaut, l'article 5 du présent règlement s'appliquera. Les résidus des toupies-béton ne doivent être rejetés, ni sur la chaussée, ni dans le réseau d'assainissement, mais chargés vers un emplacement approprié et réservé à cet usage, dans l'enceinte du chantier (récupération des eaux de lavage ou bac de décantation). Plus généralement, l'intervenant ou l'organisateur prendra toutes les dispositions nécessaires pour éviter une pollution des sols et des eaux de surface.

Tout rejet dans les ouvrages d'assainissement (résidus ou déblais de chantier) est strictement interdit.

De même, tout rejet ou dépôts affectant le patrimoine arboré et paysager de la Métropole, notamment les fosses des pieds d'arbre, est strictement interdit.

Les matériaux seront regroupés dans un espace adéquat, clôt et sécurisé vis-à-vis des circulations, tous modes confondus. Le stockage sur site sera limité dans le temps.

La propreté du domaine public routier métropolitain à proximité de l'emprise de chantier ou de l'évènement, ainsi qu'à l'intérieur de celle-ci devra présenter un aspect satisfaisant pendant toute la durée de l'intervention.

Pour les chantiers qui le justifient, des dispositifs de nettoyage des véhicules de chantier, notamment les camions, doivent être prévus et installés dans l'enceinte du chantier, afin d'éviter tous risques de salissures des voies publiques. Ces dispositifs doivent être adaptés à l'importance du chantier et au nombre de véhicules ou engins utilisés.

Quelle que soit la nature de son intervention sur le domaine public routier métropolitain, l'intervenant s'assurera que l'écoulement et la collecte des eaux de surface sont continuellement préservés.

L'intervenant prendra en compte les nuisances dues au bruit et aux poussières (amiante, HAP...) dès la phase étude de son futur chantier. Cela implique des choix sur les horaires de travail et de livraison, sur les matériels utilisés et leur utilisation.

Des dispositions particulières pourront être exigées par la Métropole de Lyon, en fonction de la nature du chantier ou de l'évènement.

Article 22 Maintien des usages pendant les chantiers et évènements

L'ensemble des prescriptions en matière de continuité, d'accessibilité et de sécurité des cheminements, sont décrites dans le guide technique « Maintien des usages de l'espace public » annexé au présent règlement.

Art. 22-1 Accessibilité et sécurité des personnes

La circulation des différents modes de déplacement doit faire l'objet d'une attention particulière en période de chantier et être conforme à la réglementation relative à l'accessibilité de la voie publique en vigueur applicable aux travaux publics et aux chantiers du bâtiment.

L'intervenant ou l'organisateur s'assurera également que l'accès aux propriétés riveraines est continuellement préservé.

Art. 22-2 Accessibilité des ouvrages et équipements

L'intervenant ou l'organisateur prendra toutes les dispositions nécessaires pour que les émergences des réseaux publics et ouvrages ou équipements en surface (exemples : arbres, signalisation tricolore, équipements techniques, équipements publics accessoires au domaine public...) soient situés en dehors de l'emprise de son chantier ou de l'évènement. Le cas échéant, il veillera à ce qu'en toutes circonstances les éléments, en limite de l'occupation du domaine public routier ou dans son emprise, restent accessibles par leur gestionnaire autant que de besoin.

En cas d'impossibilité technique, des mesures compensatoires (arrêt momentané de chantier, démontage temporaire des installations) seront définies avec le gestionnaire des ouvrages, équipements ou services publics (exemple : collecte des ordures ménagères) à la charge de l'intervenant ou de l'organisateur.

Article 23 Exécution des tranchées

Une tranchée est une excavation longue et étroite pratiquée dans le sol.

Par définition, la tranchée est généralement considérée comme plus profonde que large (contrairement aux fossés ou aux ravines).

Les tranchées sont réalisées pour ensevelir différents réseaux : eau potable, eaux usées, électricité, gaz, fibres optiques...

Les tranchées sont réalisées par excavation à l'aide de pelles mécaniques de différentes tailles (selon l'importance des travaux et le lieu où la tranchée doit être effectuée), de tractopelle, d'excavatrices par aspirations, ou de trancheuses.

Il est distingué deux types de tranchées de faibles dimensions autorisées pour l'enfouissement des réseaux de télécommunication uniquement :

- Les micro-tranchées de 0,05 à 0,15 m de largeur,
- Les mini-tranchées de plus de 0,15 m jusqu'à 0,30 m de largeur.

La découpe, les tranchées, le remblayage et la réfection provisoire sont conduits par l'intervenant. Les prescriptions techniques complémentaires sont précisées dans le guide technique « Gestion du remblayage et réfections des tranchées ».

Art. 23-1 Enquête réseaux en vue du positionnement optimal

Afin de minimiser la surface d'ouverture et d'optimiser le positionnement de son réseau, l'intervenant mettra en œuvre, à ses frais, toutes les dispositions nécessaires à la connaissance des réseaux souterrains en place.

Sauf impossibilité technique justifiée, les tranchées et les émergences seront positionnées hors bandes de roulement.

Afin d'assurer la préservation du patrimoine végétal métropolitain l'intervenant ou l'organisateur doit adapter la localisation et l'organisation du chantier ou de l'évènement.

Art. 23-2 Redans

Le découpage aux limites de la tranchée doit être effectué de façon rectiligne avec un minimum de redans.

En cas de nécessité de réaliser plusieurs redans, ils devront respecter une inter-distance minimale telle que décrite dans le guide technique « Gestion du remblayage et réfections des tranchées ».

Art. 23-3 Tenue des tranchées

Les bords de la tranchée à réaliser seront préalablement découpés de manière à éviter la dislocation des lèvres de la tranchée.

Les tranchées doivent être étayées et blindées conformément à la réglementation en vigueur. La stabilité doit être garantie dans des conditions suffisantes pour éviter les éboulements, quelles que soient les intempéries et compte tenu de la circulation tous modes confondus des usagers de la voie publique concernée. L'intervenant et son entrepreneur sont tenus de prendre toutes les dispositions utiles à cet égard, notamment pour assurer la sécurité des riverains et des usagers de la voirie.

L'intervenant doit impérativement empêcher toute pénétration des eaux de pluie et de

ruissellement dans la tranchée restée ouverte, afin d'éviter la déstabilisation du sous-sol. La responsabilité des désordres, notamment des glissements de terrains, qui pourraient être engendrés suite à la migration gravitaire des eaux stockées temporairement dans le périmètre du chantier, voire en dehors des limites de celui-ci, incombera à l'intervenant.

Art. 23-4 Travaux sans tranchées : forage dirigé ou fonçage

Il est interdit de creuser le sol en forme de galerie souterraine sauf pour mise en œuvre de techniques spécifiques autorisées par la réglementation et la Métropole de Lyon au travers de l'accord technique préalablement délivré.

Art. 23-5 Déblais

Les matériaux provenant des ouvertures de tranchées seront évacués vers un centre de recyclage autorisé pour être valorisés. Pour le cas de matériaux non valorisables, ils seront évacués vers un centre d'élimination agréé. Les déblais seront évacués au fur et à mesure de leur extraction pour limiter le stockage sur la voie publique.

Les éléments de voirie tels que les bordures de trottoirs, les pavés ou dalles en pierres naturelles, dont le retrait est rendu nécessaire par les travaux, et susceptibles de ne pas être réutilisés sur place seront stockés avec soin sur place ou acheminés vers un site de la Métropole de Lyon en vue d'un réemploi ultérieur.

Lors d'ouvertures de tranchées générant de grandes quantités de déblais, une réutilisation des matériaux sur site sera recherchée par l'intervenant, comme précisé dans le guide technique « Gestion du remblayage et des réfections des tranchées », annexé au présent règlement.

La mise en œuvre de chantiers expérimentaux pour évaluer de nouvelles techniques de valorisation des déblais en place pourra être proposée pour accord par les intervenants à la Métropole de Lyon.

Si à l'occasion d'une ouverture de tranchée réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de l'intervenant, pour les besoins de travaux conduit sous sa maîtrise d'ouvrage, celui-ci découvre des sols pollués chimiquement ou biologiquement, la gestion des déblais issus de l'excavation du sol sera à la charge de l'intervenant. Il doit procéder à l'identification de la nature et du niveau de pollution de ces déblais préalablement à leur traitement dans un centre d'enfouissement ou de traitement agréé. La charge financière de ces actions sera supportée par l'intervenant.

Sur les espaces verts et dépendances vertes de voirie, les matériaux du site pourront également être réutilisés s'ils sont décapés et stockés temporairement par nature (terre végétale, mélange terre/pierre, grave...) sur le site ou à proximité pendant la durée du chantier. Ils seront alors réutilisés dans les mêmes proportions lors du remblaiement.

Article 24 Enfouissement des ouvrages

Art. 24-1 Profondeurs d'enfouissement

Les couvertures minimales à respecter au-dessus du réseau à enterrer seront conformes, soit :

- À la norme NF P 98-331,
- Aux dispositions propres à chaque nature de réseau plus contraignantes que la norme, définies lors de l'avis technique préalable à l'autorisation de travaux.

Dans le cas de réseaux de télécommunication et de mini ou micro tranchées (Cf. art. 24-5), après validation du plan d'implantation des réseaux par le gestionnaire de voirie, les couvertures minimales à respecter sont précisées dans le guide technique « Gestion du remblayage et réfections des tranchées », annexé au présent règlement.

Art. 24-2 Contraintes d'enfouissement particulières

En cas d'impossibilité technique de respecter les profondeurs d'enfouissement exigées par la Métropole de Lyon sur tout ou partie de la tranchée, l'intervenant doit en informer le gestionnaire de la voirie et lui proposer une solution technique pour validation.

Tel que précisé dans le guide technique « Gestion du remblayage et réfections des tranchées », la pose, la dépose, la gestion, la maintenance et les travaux de surlargeur dus à la présence de systèmes de protection de réseaux, sont à la charge du permissionnaire.

Art. 24-3 Règles de distance entre les réseaux enterrés

L'implantation d'un réseau neuf enterré à proximité de réseaux existants doit respecter les normes en vigueur relatives aux règles de distances entre réseaux.

Le non-respect de cette disposition pourra occasionner la réalisation de travaux de déplacement des réseaux, aux frais de l'intervenant.

Art. 24-4 Avertisseur de réseaux enterrés

Tous les réseaux enterrés doivent être munis d'un dispositif avertisseur normalisé, conformément à la réglementation en vigueur.

Art. 24-5 Exécution des micro-tranchées et mini tranchées

Les mini-tranchées et micro-tranchées peuvent être autorisées sous condition de présenter un dossier optimisant le tracé et la localisation du réseau de l'intervenant comme précisé dans le guide technique « Gestion du remblayage et réfections des tranchées », sur la base duquel la Métropole de Lyon délivrera une autorisation d'entreprendre les travaux ou un accord technique préalable.

Les mini-tranchées et micro tranchées seront obligatoirement remblayées à l'aide d'un Matériau Auto Compactant (MAC) teinté dans la masse à la couleur correspondant au réseau enterré.

Article 25 Réfection de tranchées

Art. 25-1 Prescriptions générales

Le remblayage et la réfection définitive des tranchées permettent le rétablissement de la structure complète de chaussée ou des éléments constitutifs de la voirie telles que les trottoirs, les stationnements, les pistes cyclables ou les espaces publics conformément aux indications contenues dans les autorisations de voirie et les prescriptions techniques des divers marchés de travaux des services de la Métropole de Lyon, maître d'ouvrage.

La réfection provisoire des tranchées est assurée par l'intervenant. Elle est assortie d'une garantie d'un an. Le point de départ du délai de garantie est la date de validation des prescriptions de remise en état du domaine public routier par la Métropole de Lyon.

Pendant le délai de garantie l'intervenant demeure responsable de la surveillance et de l'entretien de la réfection provisoire, ainsi que des signalisations horizontales et verticales, présentes avant les travaux, qu'il assure à ses frais exclusifs. Il doit également remédier sans délais aux tassements, déformations et dégradations de la réfection provisoire, jusqu'à réalisation de la réfection définitive.

Il est tenu de se conformer aux convocations, ordres et indications qui lui sont donnés par la Métropole de Lyon. En cas de carence dans l'exécution de cet entretien et après une mise en demeure restée en tout ou partie sans effet, les travaux de remise en état seront exécutés d'office par les services de la Métropole de Lyon, aux frais exclusifs de l'intervenant.

La réfection définitive des tranchées est réalisée par la Métropole de Lyon aux frais de l'intervenant. Cette réfection ne dégage pas l'intervenant de la responsabilité qui lui incombe pendant le délai de garantie au titre des travaux qu'il a effectué.

Art. 25-2 Exécution des remblais

a) Le fond de tranchée

Après excavation totale des matériaux, et avant toute autre intervention, le fond de la tranchée doit faire l'objet d'un contrôle pour vérifier la tenue des sols sous-jacents au moyen d'un pénétromètre sur une profondeur de l'ordre d'un mètre. La valeur seuil de résistance de pointe retenue est un minimum de 4 MPa. Cette précaution est à l'initiative de l'intervenant. En l'absence de contrôle et en cas d'incident, aucun recours auprès de la Métropole de Lyon ne pourra être entrepris.

Le fond de la tranchée doit être préalablement et systématiquement compacté par deux passes de compacteur de géométrie et d'énergie appropriées permettant d'assurer la stabilité et la planéité du réseau lors de sa mise en place.

b) Matériaux autorisés en remblai

Le remblayage de tranchées pourra être effectué en grave naturelles, en MAC ou en graves de valorisation.

Ces matériaux peuvent être des graves de déconstruction, des graves de mâchefer, des graves chaulées, des sables valorisés. Leur utilisation doit respecter la réglementation en vigueur.

L'ensemble des spécifications à respecter pour leur utilisation, qu'il s'agisse de tranchées traditionnelles, profondes, de grand volume, ou de mini et micro tranchées, sont décrites dans le guide technique « Gestion du remblayage et réfections des tranchées ».

c) Mise en œuvre et compactage

Le remblayage de la zone d'enrobage sera réalisé avec l'un des matériaux listés dans le guide technique « Gestion du remblayage et réfections des tranchées ». Il sera entrepris avec soin en poussant les matériaux sous les flancs de la canalisation pour supprimer toute cavité. Le passage des compacteurs doit être réalisé à une distance raisonnable de la conduite. Dans le cas des sous-sols encombrés, le compactage sera assuré à l'aide d'une aiguille vibrante.

Le remblayage en sous-œuvre en matériau auto-compactant est exigé dans tous les cas où l'utilisation de grave naturelle pourrait laisser subsister des vides.

L'usage de sable doit être limité à 0,10 m au-dessus de la génératrice supérieure du réseau. Au-delà, une justification technique doit être apportée au laboratoire de voirie de la Métropole de Lyon.

Espaces végétalisés et dépendances vertes de voirie

Les sols profonds en remblais seront compactés jusqu'à la limite inférieure de la terre végétale existante de manière à obtenir l'objectif de densification q4, puis griffés en surface.

Le complément se fera à l'aide de terre végétale conforme aux prescriptions du maître d'ouvrage concerné, en prévoyant une surépaisseur pour tenir compte du tassement naturel ultérieur. Cette terre végétale mise en place, ne devra en aucune manière être compactée ou comprimée par le passage d'engins de chantier.

Sur ces espaces, les matériaux du site seront réutilisés dans les conditions décrites à l'art. 23-5 relatif à la gestion des déblais

d) Contrôle des remblais

L'intervenant procédera, ou fera procéder par l'organisme habilité de son choix, à la vérification de la qualité de compactage des remblais pour toutes les tranchées quelques soient leurs surfaces.

Les modalités et la fréquence des contrôles sont détaillées dans le guide technique « Gestion du remblayage et réfections des tranchées ».

Pour les tranchées profondes, il est recommandé que soient réalisés des autocontrôles par l'entreprise de l'intervenant dès le commencement du remblayage pour s'assurer de la qualité de la mise en œuvre du remblai en fonction du plan de compactage établi par l'entreprise de l'intervenant, dans le cadre de son PAQ.

Les essais pénétrométriques seront réalisés jusqu'à 0,15 m de la génératrice supérieure des réseaux.

Le rapport d'essais sera déposé dans le système d'information de coordination de travaux mis à disposition par la Métropole de Lyon pour analyse de conformité par ses services.

Le rapport comprendra systématiquement une fiche de renseignements fournie par la Métropole de Lyon et dûment complétée, un plan de positionnement ou les coordonnées GPS permettant de positionner les essais ainsi que les bons de livraison des matériaux de remblais.

L'impossibilité technique de réaliser les essais pénétrométriques doit être justifiée sur cette fiche de renseignements par une explication technique et une photo de la tranchée ouverte doit être déposée dans le système d'information (exemple : utilisation de MAC, encombrement du sous-sol…) pour validation par la Métropole de Lyon.

Art. 25-3 Réfection provisoire

a) Cas général

L'intervenant procède à la réfection provisoire immédiatement après le remblayage de la tranchée ouverte sur le domaine public routier métropolitain, afin d'en rétablir son usage initial.

Les réfections provisoires des revêtements seront réalisées conformément

- Au règlement de voirie,
- Aux guides techniques spécifiques annexés au règlement de voirie,
- Aux prescriptions contenues dans l'autorisation d'entreprendre les travaux ou l'accord technique préalablement délivré.

Celles-ci doivent former une surface plane, régulière, et se raccorder sans dénivellation au domaine adjacent.

Elles doivent supporter le trafic des voies concernées.

Les signalisations horizontales et verticales, présentes avant les travaux, doivent être rétablies à l'identique par l'intervenant dans les plus brefs délais.

Le revêtement sera entretenu constamment par le permissionnaire ou le concessionnaire jusqu'à l'exécution de la réfection définitive. Il doit intervenir immédiatement dès connaissance de tout problème pouvant être cause de danger ou d'insécurité pour les usagers et riverains des voies concernées.

Les caractéristiques de la réfection provisoire, notamment en termes de matériaux utilisés ou d'épaisseur de couche, sont précisées dans le guide technique « Gestion du remblayage et réfections des tranchées ».

L'intervenant doit remettre en place les bordures en éléments préfabriqués en béton et les caniveaux en béton coulé en place de manière à assurer l'écoulement des eaux de ruissellement et la circulation des usagers.

b) Cas particulier - surfaces en matériaux stabilisés

Sur les surfaces sablées, il n'y aura pas de réfection provisoire. La réfection définitive sera immédiate et consistera à appliquer directement une couche de sable stabilisé de nature et d'épaisseur similaire à l'existant.

Art. 25-4 Réfection définitive

a) Tranchées

La réfection définitive de la tranchée sera réalisée par la Métropole de Lyon aux frais de l'intervenant.

L'ensemble des prescriptions inhérentes à la réfection définitive sont détaillées dans le guide technique « Gestion du remblayage et réfections des tranchées ».

Afin de tenir compte du maintien des usages sur le domaine public routier métropolitain, tous modes de circulation confondus, et sous réserve des essais de qualité attendus de l'intervenant (compactage...), les réfections définitives immédiates seront privilégiées.

b) Bordures et caniveaux

Lors de la réfection définitive, la remise en place ou le remplacement des bordures et caniveaux sera réalisée conformément aux dispositions techniques des CCTP des marchés de travaux de la Métropole de Lyon.

c) Patrimoine paysager métropolitain et dépendances vertes de voirie

La remise en état du patrimoine paysager métropolitain supprimé pour les besoins de la réalisation du chantier ou dégradé lors de sa réalisation, sera réalisée par la Métropole de Lyon sur la base des éléments présents dans le constat contradictoire de l'état des lieux établi avant le démarrage des travaux. Le coût de cette remise en état sera à la charge de l'intervenant.

Art. 25-5 Règles de prise de métrés de réfection de tranchées

a) Règles générales

La prise d'un métré contradictoire, en présence d'un représentant des services de la Métropole de Lyon et de l'intervenant, n'est obligatoire que pour un chantier dont la surface au sol de la (ou des) tranchée(s) est supérieure à 20 m² ou lorsque la surface ou le métré est contesté.

b) Calcul des surfaces sur chaussées ou trottoirs en enrobé

La surface prise en compte pour la grave bitume ou la grave non traitée est celle du rectangle circonscrit au contour de la tranchée, augmenté d'une bande périphérique de 0,10m correspondant à l'épaulement pour le béton bitumineux sur le pourtour de la découpe afin d'assurer l'étanchéité et la liaison mécanique avec l'existant.

c) Tranchées sur trottoirs asphaltés

La surface prise en compte pour le béton hydraulique est celle du rectangle circonscrit au contour de la tranchée, augmentée d'une bande périphérique de 0,10 m afin d'assurer l'étanchéité et la liaison mécanique avec l'existant.

d) Cas particuliers

Dans le cas où un désordre touchant la couche de la grave bitume existante en bordure de tranchée susceptible de mettre en cause la stabilité de la future réfection de tranchée serait constaté, une découpe supplémentaire sera réalisée après constat contradictoire avec l'intervenant.

Le métré tiendra également compte des dégradations périphériques éventuelles pouvant être intervenues conséquemment à l'ouverture de tranchée et des redans.

Pour les tranchées sur chaussées appartenant au réseau moyen ou fort et pour lesquelles la réfection de la couche de roulement est programmée dans l'année par la Métropole de Lyon, la surface prise en compte pour la grave bitume sera le rectangle circonscrit au contour de la tranchée. L'indication sera portée sur l'autorisation d'entreprendre les travaux ou l'accord technique préalable.

Le métré des revêtements de moins de trois ans (chaussées et trottoirs) est défini dans les dispositions précisées dans le guide technique « Gestion du remblayage et réfections des tranchées ».

Art. 25-6 Frais de réfection des tranchées

La Métropole de Lyon assurant la maîtrise d'œuvre des réfections définitives de tranchées affecte au prix de ces travaux une majoration correspondant aux frais généraux et aux frais de contrôles.

Cette majoration est fixée par délibération du conseil de la Métropole de Lyon.

Article 26 Contrôle et fin des travaux

Les travaux peuvent être contrôlés par le gestionnaire de voirie, à son initiative.

Toute observation concernant la qualité des travaux et leur organisation sera transmise par écrit à l'intervenant, à charge pour ce dernier de prendre les mesures nécessaires à la prise en compte de ces observations.

Dans le cas de travaux avec tranchées, la Métropole de Lyon se réserve le droit de faire procéder à sa charge à :

- Des relevés du sous-sol lorsque le chantier est ouvert,
- Des contrôles sur la nature et le classement géotechnique des remblais mis en place,
- Des contrôles sur la qualité du compactage exécuté et déjà contrôlé par un organisme extérieur.

En cas de non-conformité constatée sur les remblayages ou la réfection provisoire, la Métropole de Lyon notifiera à l'intervenant l'inobservation constatée (essais pénétrométriques notamment) et les conséquences qu'elle aura entraînées. Ce dernier prendra toutes dispositions nécessaires pour remédier à ces non-conformités.

Il pourra lui être imposé de reprendre en totalité le remblayage. Dans l'éventualité de la mise en évidence d'une insuffisance de compactage, l'intervenant reprendra la tranchée

à ses frais. Il s'assurera ensuite, dans les mêmes conditions opératoires que décrites précédemment, de la bonne qualité du compactage obtenue.

En cas d'absence de réponse de la part de l'intéressé, et conformément à la responsabilité de l'intervenant sur ses travaux et leurs conséquences, la Métropole de Lyon prendra les dispositions nécessaires décrites à l'article 4 du présent règlement.

La Métropole de Lyon exige des intervenants la fourniture des éléments permettant la localisation des réseaux et des ouvrages sur lesquels ils sont intervenus, sur des plans établis à une échelle appropriée pour un repérage précis. Ces éléments doivent être transmis dans un format numérique compatible permettant l'intégration des données dans le système d'information géographique (SIG) de la Métropole.

Article 27 Remise en état du domaine public routier métropolitain

Pour la remise en état du domaine public routier métropolitain il sera dressé un état des lieux établi dans les mêmes conditions que celles visées à l'article 18 du présent règlement, de manière à déterminer les éventuels travaux de remise en état du domaine public routier métropolitain, y compris en termes de propreté et de nettoiement, qui doivent être réalisés par la Métropole et qui seront à la charge financière de l'intervenant ou de l'organisateur.

Chapitre 5 AMÉNAGEMENTS POUR LE COMPTE DE TIERS

Article 28 Principes généraux

Toute modification de l'espace public rendue nécessaire par l'implantation des ouvrages objet de la demande est à la charge exclusive du bénéficiaire.

Si la réalisation des travaux nécessite le déplacement ou la modification d'installations appartenant à d'autres occupants du domaine public, le bénéficiaire doit contacter les propriétaires ou gestionnaires de ces installations et leur commander directement les travaux. Les frais occasionnés par le déplacement ou la modification des installations existantes rendus nécessaires du fait de l'exécution des travaux sont entièrement à la charge du bénéficiaire.

La Métropole de Lyon assure la coordination des travaux.

La liste des travaux d'aménagement pour compte de tiers est précisée de façon exhaustive dans le guide technique « Travaux d'Aménagement pour compte de tiers » annexé au présent règlement.

Art. 28-1 Forme de la demande

Toute demande doit être présentée par écrit et adressées à Monsieur le Président de la Métropole de Lyon et doit indiquer les noms, prénoms, adresse et qualité du bénéficiaire.

Pour une demande d'entrée charretière, celle-ci sera également accompagnée d'un plan des lieux coté, avec indication de la destination de l'ouvrage.

Art. 28-2 Conditions de délivrance

La Métropole de Lyon ne pourra donner suite à la demande si les installations sont de nature à compromettre la conservation du domaine public ou l'affectation de la voie aux besoins de la circulation terrestre.

En particulier, pour les dispositifs pour la délimitation du stationnement et pour les dispositifs pour la protection des aires de transports de fonds, toute demande d'implantation sera soumise à l'avis du Maire de la commune concernée. Si ce dernier ne donne pas un avis favorable, la Métropole de Lyon ne pourra donner son accord.

La Métropole de Lyon informera le demandeur de sa décision, par écrit, dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande. L'absence d'un accord exprès de la Métropole de Lyon passé ce délai équivaut à un refus tacite.

En cas d'accord, la Métropole de Lyon indiquera le coût des travaux et le montant du par le bénéficiaire au titre des frais de réalisation des ouvrages.

Article 29 Liste exhaustive de travaux d'aménagement pour compte de tiers

- Entrées charretières,
- Dispositifs pour la délimitation du stationnement,
- Dispositifs pour la protection des aires de transports de fonds.

Chapitre 6 ALIGNEMENT, NIVELLEMENT ET RENSEIGNEMENTS DE VOIRIE

Article 30 Alignement

Art. 30-1 Définition de l'alignement

L'alignement est la détermination par l'autorité administrative de la limite du domaine public routier métropolitain au droit des propriétés riveraines. Il est fixé, soit par un plan d'alignement approuvé opposable, soit par un alignement individuel qui, en l'absence d'un tel plan, constate la limite de la voie publique au droit de la propriété riveraine. (article L.112-1 du code de la voirie routière).

L'alignement individuel ne peut être refusé au propriétaire qui en fait la demande.

Art. 30-2 Demande de délivrance de l'alignement individuel

La demande d'alignement individuel se fait, soit par mail sur la boite du service délimitation de la Métropole de Lyon: delimitation@grandlyon.com, soit par voie postale à l'attention de :

Métropole de Lyon
DINSI / Service Géomatique
Cellule Délimitation
20, rue du Lac
CS 33569
69505 Lyon cedex 03

Chaque demande doit être accompagnée à minima des coordonnées du demandeur (indication d'un numéro de téléphone et/ou un courriel). Un formulaire et une notice seront transmis, ceux-ci devront être complétés avec le plus d'éléments possible en possession du demandeur pouvant aider le service délimitation de la Métropole à délimiter l'emprise du domaine public métropolitain (PV de bornage, copie de DA, Plan topo, etc…).

Art. 30-3 Réponse à la demande d'alignement individuel

La réponse aux demandes d'alignement individuel prend la forme d'un arrêté du Président de la Métropole de Lyon notifié au demandeur. Cet arrêté constate la limite de fait du domaine public routier au droit de la propriété riveraine. Celui-ci reste valable tant que la configuration des lieux n'est pas modifiée.

Lorsque la création d'une nouvelle voie ou l'élargissement d'une voie existante est projetée et matérialisée par un emplacement réservé de voirie inscrit au PLU-H au bénéfice de la Métropole de Lyon, la définition de la limite de l'emplacement réservé qui grève le terrain concerné en vue de la réalisation de cette création ou de cet élargissement sera indiquée sur l'arrêté d'alignement individuel qui sera délivré.

Article 31 Nivellement

Art. 31-1 Définition du nivellement

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

Art. 31-2 Demande de délivrance de nivellement

Elle doit être faite par courrier. Elle doit comporter en 2 exemplaires, un plan désignant de façon suffisamment explicite les nivellements à décrire. Elle doit être adressée à :

Monsieur le Président de la Métropole de Lyon
20, rue du Lac
CS 33569
69505 Lyon cedex 03

Art. 31-3 Réponse à la demande de nivellement

La réponse est apportée par un courrier signé par le responsable de subdivision voirie ou par mail qui donnera soit un point de nivellement soit un principe de nivellement.

Article 32 Consistance des autres renseignements de voirie

Il s'agit des demandes relatives aux emprises des projets d'élargissement ou de création de voie nouvelle inscrits en emplacements réservés au PLU-H.

La demande peut être informative : savoir si un immeuble désigné (terrain, bâtiment ou partie de bâtiment) est intéressé par l'emprise d'une opération de voirie métropolitain (élargissement, projet de voie nouvelle, etc.), inscrite en emplacement réservé au PLU-H.

La demande peut être opérationnelle :

- En présence d'un emplacement réservé inscrit au PLU-H , en vue de connaître la limite de l'emplacement réservé et s'il y a lieu et si l'étude est connue, le nivellement au droit du tènement désigné.
- À défaut d'emplacement réservé inscrit au PLU-H , en vue de connaître la limite de fait du domaine public routier au droit du tènement désigné.

Art. 32-1 Demande

Dans tous les cas, elle peut être effectuée comme indiqué précédemment à l'article 31-2. Un imprimé type est disponible pour les demandes informatives.

Art. 32-2 Réponse

La réponse aux demandes informatives, dite : « renseignement de voirie » est donnée soit par courrier soit par courriel, à partir de l'imprimé type, accompagné, le cas échéant, d'un plan détaillé faisant apparaître l'emprise de l'emplacement réservé. Le nivellement n'est pas décrit.

La réponse aux demandes opérationnelles :

- En présence d'emplacement réservé inscrit au PLU-H , la réponse décrit la limite de l'emplacement réservé.. La réponse est accompagnée d'un plan s'il est nécessaire à l'identification de la limite décrite. Elle est complétée par la description du nivellement au droit de la limite de l'emplacement réservé si celui-ci est connu.
- À défaut d'emplacement réservé inscrit au PLU-H, la réponse décrit la limite de fait du domaine public routier métropolitain constituée au droit du tènement.

2024

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Guide technique
Coordination des travaux



MÉTROPOLE GRAND LYON

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1. PRÉAMBULE 41

Chapitre 2. LES PRINCIPES GÉNÉRAUX 42

Chapitre 3. L'OUTIL DE GESTION DE PROGRAMMATION / COORDINATION DES INTERVENTIONS 42

Chapitre 4. LES COMPÉTENCES 42

Chapitre 5. L'OPPORTUNITÉ D'UNE COORDINATION 42

Chapitre 6. L'IMPLICATION DES INTERVENANTS 43

Chapitre 7. LES TRAVAUX CONCERNÉS 43

- 7.1. Les travaux programmables à moyen terme 43
- 7.2. Les travaux faisant l'objet d'une programmation à long terme 43
- 7.3. Les travaux non prévisibles 43
- 7.4. Les travaux urgents 43

Chapitre 8. LA MISE EN PLACE DE LA PROCÉDURE DE COORDINATION 44

Chapitre 9. LA COORDINATION DES TRAVAUX DITE « INSTITUTIONNELLE » 44

9.1. La coordination des travaux réglementaire (arrêté annuel de coordination) 45

9.2. La procédure simplifiée – Coordination individuelle 45

9.3. La procédure pour les travaux urgents 45

9.4. La coordination « consensuelle » 45

9.5. Le calendrier de la programmation 45

9.5.1. En permanence 46

9.5.2. En avril / mai 46

9.5.3. En juin 46

9.5.4. En septembre 46

9.5.5. En décembre 46

9.5.6. En janvier ou février 46

Chapitre 1. PRÉAMBULE

Le processus de coordination des travaux sur le domaine public routier métropolitain permet de minimiser :

- La gêne causée aux riverains et aux usagers de la voie publique,
- Les atteintes occasionnées aux dépendances du domaine public de voirie métropolitain à l'occasion de la réalisation des travaux et d'en assurer ainsi la conservation et l'intégrité matérielle dans le temps.

La Métropole de Lyon assure la coordination des interventions sur le domaine public de voirie au sens des dispositions du code de la voirie routière, et établit le calendrier prévisionnel des interventions sur le domaine public routier métropolitain.

Le système d'information (LYvia) mis à disposition des intervenants par la Métropole de Lyon établit une procédure de coordination des travaux de voirie de nature à permettre une bonne gestion des interventions sur le domaine public métropolitain :

- La coordination des travaux s'inscrit dans un planning opérationnel établi par la Métropole de Lyon. Cette planification, décrite ci-dessous, permet la coordination, la régulation et la programmation des travaux de l'ensemble des intervenants sur le domine public.
- Les intervenants susceptibles de réaliser des travaux sur les voies métropolitaines, portent au plus t t à connaissance du Président de la Métropole les intentions de programme des travaux pluriannuels qu'ils envisagent de réaliser ainsi que le calendrier de leur exécution.
- Ces intentions de travaux comportent obligatoirement l'indication de la nature des travaux, leur localisation et les périodes prévisibles d'exécution (date de début et durée). Toute modification de l'une de ces informations doit être portée à connaissance du Président de la Métropole de Lyon.
- Le gestionnaire de voirie ou les aménageurs du domaine public portent à la connaissance des intervenants les projets d'entretien ou d'aménagement du domaine public routier métropolitain.
- Le Président de la Métropole de Lyon se réserve le droit d'opposer des contraintes de programmation en fonction de la gêne à l'usager ou des conflits potentiels avec d'autres chantiers.
- Un arrêté annuel de coordination pris par le Président de la Métropole intégrant ce calendrier est ensuite notifié aux services et intervenants concernés. Seuls les chantiers prévisibles, figurant sur le calendrier de travaux de l'arrêté annuel de coordination, peuvent être entrepris à la date ou au cours de la période à laquelle ils sont prévus. De même, un arrêté individuel de coordination est notifié aux services et intervenants concernés pour les travaux non prévisibles.

L'arrêté prévoit les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des biens et des usagers. Il peut également prescrire la remise en état immédiate de la partie du domaine public concerné.

Chapitre 2. LES PRINCIPES GÉNÉRAUX

L'objectif poursuivi est l'optimisation des interventions dans le temps et dans l'espace ; c'est-à-dire à la fois :

- Éviter l'ouverture de chantiers successifs sur des mêmes sections de chaussée ou de trottoirs,
- Éviter l'ouverture des chantiers sur des aménagements ou des réparations récents,
- Organiser l'occupation du domaine public en tenant compte de son utilisation lors de manifestations sportives, culturelles ou marchandes,
- Et prendre les mesures nécessaires afin d'obtenir une parfaite reconstitution des parties de voirie concernées (réfection de tranchée, aménagement ou remise en état après dégradation).

Chapitre 3. L'OUTIL DE GESTION DE LA PROGRAMMATION / COORDINATION DES INTERVENTIONS

La Métropole de Lyon dispose d'un outil informatique de coordination des travaux (application web LYvia), qu'elle maintient et qu'elle fait évoluer au gré des besoins.

Toute intervention sur le domaine public de voirie métropolitain doit obligatoirement être renseignée dans cette application.

Les autorisations d'accès à cet outil sont délivrées gratuitement par la Métropole de Lyon.

Chapitre 4. LES COMPÉTENCES

La réalisation de travaux relève de la police de la conservation du domaine public routier, dont les attributions sont dévolues au Président de la Métropole de Lyon, conformément aux dispositions du code général des collectivités territoriales.

La compétence en matière de coordination des travaux sur les voies du domaine public routier métropolitain relève des attributions du Président de la Métropole de Lyon, conformément aux dispositions du code de la voirie routière.

Chapitre 5. L'OPPORTUNITÉ D'UNE COORDINATION

Afin d'optimiser les interventions, il est demandé aux intervenants d'étudier l'opportunité de réaliser leurs travaux de manière coordonnée avec la réalisation des travaux d'aménagement et d'entretien ou remise en état du domaine public de voirie réalisés par les services de la Métropole de Lyon ou avec les travaux entrepris par les autres intervenants.

Chapitre 6. L'IMPLICATION DES INTERVENANTS

Toutes les catégories d'intervenants sont concernées par cette démarche globale de gestion coordonnée des interventions, qu'il s'agisse d'intervenants externes ou internes de la Métropole de Lyon.

Pour tous ces intervenants, intégrer la démarche de coordination de travaux supposera vis-à-vis de la programmation de leurs propres interventions :

- De participer à l'échange des informations ;
- D'accepter la concertation ;
- De respecter les procédures mises en place par la Métropole de Lyon ;
- De prendre en compte les contraintes opérationnelles des autres intervenants.

Chapitre 7. LES TRAVAUX CONCERNÉS

Les travaux concernés par cette gestion coordonnée des interventions relèvent principalement des quatre catégories suivantes.

7.1. Les travaux programmables à moyen terme

Ce sont les opérations qui sont connues au moment de l'établissement de la coordination. En règle générale, elles entraînent des travaux importants qui nécessitent une programmation à moyen terme sur un ou deux ans.

7.2. Les travaux faisant l'objet d'une programmation à long terme

Ce sont les travaux ou opérations pouvant faire l'objet d'une programmation supérieure à deux ans (deux à cinq). Il est utile de distinguer ces opérations, afin d'avoir une vision plus globale des interventions à venir sur le domaine public routier métropolitain.

7.3. Les travaux non prévisibles

Dans cette catégorie figurent les opérations qui n'étaient pas connues au moment de l'établissement de la coordination. En règle générale, elles génèrent des chantiers (appelés « petits chantiers ») qui font l'objet d'une programmation à court terme (exemple : les branchements, les modifications ponctuelles des réseaux, les travaux d'entretien).

7.4. Les travaux urgents

Dans cette catégorie figurent les opérations qui sont rendues nécessaires pour un motif de sécurité publique. Elles sont par définition sans délai. Il peut, par exemple, s'agir des

fuites sur réseaux, des effondrements de chaussée, des affaissements d'ouvrage.

Dans les 24 heures, la Métropole de Lyon et la commune impactée par les travaux doivent être tenues informées des motifs de ces interventions.

Attention :

Ne sont pas considérées comme travaux urgents les opérations rendues urgentes du fait même de leur programmation.

Il en va ainsi des travaux non prévisibles tels les branchements de particuliers ou les interventions de dernière minute difficiles à anticiper.

Chapitre 8. LA MISE EN PLACE DE LA PROCÉDURE DE COORDINATION

Cette procédure de coordination concourt à mettre en place une organisation qui :

- Identifie les opérations programmées ;
- Identifie les intervenants concernés ;
- Propose des chantiers communs ;
- Propose une réfection définitive immédiate si possibilité technique ou organisationnelle ;
- Permet une meilleure information de tous les acteurs et notamment des riverains et usagers.

Cas particulier : sur les voies, chaussées et trottoirs n'ayant pas atteint trois ans d'âge une décision de refus d'intervention n'a pas à être motivée.

Chapitre 9. LA COORDINATION DES TRAVAUX DITE « INSTITUTIONNELLE »

Il s'agit de la coordination minimale qui conduit notamment à la mise en place d'un calendrier de travaux réalisé par l'ensemble des services de la Métropole de Lyon et précisé à l'article 9 du Règlement de Voirie Métropolitain.

Le calendrier est élaboré pour un an.

Il peut également être établi pour une période de deux à cinq ans pour certaines catégories de travaux.

9.1. La coordination des travaux réglementaire (arrêté annuel de coordination)

Elle concerne les interventions programmables (prévisibles et prévues).

Il s'agit de définir une planification de l'ensemble des interventions sur le domaine public routier de la Métropole de Lyon.

9.2. La procédure simplifiée – coordination individuelle

Elle concerne les interventions non prévisibles qui sont, de fait, non prises en compte dans l'arrêté annuel de coordination.

Une demande d'autorisation d'entreprendre les travaux doit être adressée à la Métropole de Lyon en utilisant le système d'information mis à disposition par la Métropole de Lyon.

La Métropole de Lyon peut, en cas de nécessité, soit refuser sa réalisation, soit modifier la période de travaux souhaitée par le demandeur.

9.3. Procédure pour les travaux urgents

Ils font l'objet d'une procédure dérogatoire envisagée par le 6ème alinéa de l'article L 115-1 du Code de la voirie routière.

Ils peuvent être réalisés sans autorisation préalable du gestionnaire de voirie.

Pour rappel : les « travaux urgents », au sens de la réglementation, sont exclusivement des travaux non prévisibles, justifiés par la sécurité, la continuité du service public ou par la sauvegarde des personnes ou des biens, ou encore en cas de force majeure.

9.4. La coordination « consensuelle »

Son résultat dépendra essentiellement de l'implication de chacun des intervenants et de leur volonté de collaborer.

Elle s'applique en l'absence de toute coordination « institutionnelle » liée à l'absence de projet important ou programmé au vu de la configuration locale. Elle concerne toutes les interventions.

Une demande d'autorisation d'entreprendre les travaux est adressée à la Métropole de Lyon en utilisant le système d'information mis à disposition par la Métropole de Lyon.

9.5. Le calendrier de la programmation

En utilisant le système d'information mis à disposition par la Métropole de Lyon, la démarche de planification des travaux consiste à effectuer un recensement de la liste des opérations qui peuvent être inscrites dans les différents programmes de chacun des intervenants dans un délai allant d'un an à cinq ans.

Le calendrier de la phase de programmation est le suivant :

9.5.1. En permanence

Les intervenants inscrivent, dans le système d'information mis à disposition par la Métropole de Lyon, les chantiers prévus et ce dès leur connaissance, même en phase d'intention ou d'études.

Les prévisions de période de réalisation doivent être mises à jour dès un changement prévu.

9.5.2. En avril / mai

L'ensemble des services de la Métropole de Lyon met en place la liste de ses propres interventions.

9.5.3. En juin

La Métropole de Lyon met à disposition de l'ensemble des intervenants la liste de ses propres interventions.

9.5.4. En septembre

Les intervenants envoient en retour la liste de leurs interventions en utilisant le système d'information mis à disposition par la Métropole de Lyon.

9.5.5. En décembre

Une réunion de mise au point est organisée en présence de représentants de chacun des intervenants, afin de régler les points suivants :

- La réalisation par anticipation ou le report de certaines opérations ;
- La possibilité de mutualiser les ouvertures de tranchées ;
- La mise en place d'une planification des travaux : calendrier et ordre des interventions ;
- La possibilité de réaliser une réfection définitive immédiate ;
- Les modalités d'informations préalables des riverains et usagers.

9.5.6. En janvier ou février

Tenue des Réunions Annuelles de Coordination (RAC).

À l'issue de cette réunion, un arrêté annuel de coordination sera établi par le Président de la Métropole de Lyon.

Cet arrêté reprend l'ensemble des opérations et les coordinations mises en place pour l'année considérée.

2024

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Guide technique
Implantation et balisage de chantier



MÉTROPOLE GRAND LYON

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1. IMPLANTATION DE CHANTIER 50

1.1. Emprises et clôtures de chantiers 50
1.2. Formes et dimensions des palissades 51
1.3. Contraintes techniques des palissades 51
1.4. Démontage des palissades 52
1.5. Travaux de remise en état du domaine public routier métropolitain 52

Chapitre 2. BALISAGE DE CHANTIER 52

Chapitre 3. SIGNALISATION LUMINEUSE TRICOLORE (SLT) 53

3.1. Pose, dépose, modification provisoire ou définitive de la signalisation lumineuse tricolore (SLT) 53
3.2. Contraintes techniques 53
3.3. Procédure de réalisation et de règlement des travaux 54
3.4. Propriété et suppression des équipements 54

Chapitre 4. INFORMATION ET COMMUNICATION SUR LE CHANTIER EN COURS 55

Chapitre 1. IMPLANTATION DE CHANTIER

1.1. Emprises et clôtures de chantiers

Les chantiers sont répartis en trois catégories suivant les critères ci-après :

- Chantier ou section de chantier fixe en un site donné, d'une durée d'exécution supérieure à trois mois : les clôtures sont de type palissade.
  En ce qui concerne les chantiers sur les voies rapides, et sous réserve de l'accord de la Métropole de Lyon, la délimitation de l'emprise de chantiers au moyen de palissades pourra faire l'objet d'une dérogation.
- Chantier ou section de chantier mobile ou fixe, d'une durée d'exécution inférieure à trois mois : les clôtures sont constituées de barrières métalliques en bon état général comportant trois lisses de manière à dissuader les possibles intrusions dans l'enceinte du chantier. L'ensemble doit rester rigide et stable dans les conditions normales de sollicitation et ne présenter aucun danger, notamment pour les piétons. Aucune fixation ne sera tolérée dans le sol.
- Chantiers intéressant les couches de surface de la voirie : il s'agit des réfections de tranchées, de revêtements de chaussées, de trottoirs, etc. La pose de clôture n'est pas exigée. Dans ce cas, seul le balisage préconisé par la réglementation sur la signalisation temporaire des chantiers doit être maintenu. Cependant, lors des interruptions de chantier (la nuit, le week-end, les jours fériés…), si des chantiers ou tronçons de chantiers de ce type présentent quelque danger que ce soit pour les usagers, la clôture définie pour les chantiers ou section de chantier mobile ou fixe, d'une durée d'exécution inférieure à trois mois sera de nouveau exigée.

L'emprise des chantiers exécutés sur chaussée et trottoir doit être aussi réduite que possible, en particulier dans le profil en travers de la voie, et intégrer les zones de stockage et de chargement des matériaux.

Dans le cas contraire, le chargement en dehors de l'emprise du chantier ne peut être exécuté qu'en période de circulation creuse.

La Métropole de Lyon peut imposer :

- Le travail par tiers de chaussée,
- Le travail par tronçon,
- De laisser un trottoir libre,
- Le travail de nuit,
- La pose de ponts de service afin de rendre au domaine public routier ses fonctions initiales.

Des contraintes particulières peuvent être prescrites lors de la délivrance de l'autorisation

d'entreprendre les travaux ou de l'accord technique préalable.

Quelle que soit leur durée, les chantiers, ainsi que leurs installations annexes, terres et produits divers, doivent être isolés en permanence des espaces réservés à la circulation des différents modes de déplacement (piétons et personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, vélos et engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), transports en commun et autres modes motorisés).

Avant chaque interruption de travail de plus d'un jour, notamment les fins de semaines, des dispositions doivent être prises pour réduire l'emprise à une surface minimale et évacuer tous les dépôts de matériaux inutiles.

La pose de clôtures est accompagnée de celle de panneaux de signalisation réglementaires conformément à la réglementation en vigueur.

Les arbres, la signalisation verticale ou le mobilier urbain ne doivent pas servir à supporter des installations temporaires.

L'emprise correspondant à la partie des travaux achevés doit être libérée immédiatement.

1.2. Formes et dimensions des palissades

Les palissades doivent avoir une hauteur minimum de 2m et au maximum 4m ; elles sont composées de matériaux rigides anti-affichage (anti-graffiti ou similaire) et formées d'éléments jointifs fixes.

Ces clôtures fixes sont interrompues de place en place et remplacées par un bardage non jointif et non fixe aux points particuliers suivants :

- Zones où les emprises de chantier sont telles qu'une clôture fixe ne permettrait pas l'exécution des travaux,
- Entrées et sorties des engins de chantier.

La Métropole de Lyon peut imposer des clôtures ajourées suivant la disposition des lieux (virages, intersections, tranchées archéologiques…) afin d'améliorer la sécurité et la visibilité.

Les matériaux utilisés doivent contribuer à éviter les dégradations et la rouille que ce soit pour les fonds, les bardages ou les armatures et à assurer un cheminement piétons sécurisé, sans aspérités.

Des dispositifs publicitaires peuvent éventuellement être intégrés à la palissade. Ils doivent respecter la réglementation en vigueur, notamment les dispositions prévues dans le Règlement Local de Publicité métropolitain.

1.3. Contraintes techniques des palissades

Les palissades doivent répondre aux conditions techniques suivantes :

- Résistance au vent, conformément aux normes en vigueur,
- Accès permanent à tous les réseaux et leurs émergences.

Conformément aux prescriptions prévues par les arrêtés de police de l'autorité

compétente, l'intervenant doit mettre en place, de jour comme de nuit, sous sa responsabilité et à ses frais exclusifs, la signalisation complète du chantier, tant extérieure qu'intérieure, et en assurer la surveillance constante. Il doit en particulier, se conformer à la réglementation en vigueur applicable en matière de signalisation temporaire.

Dès que l'avancement du chantier de construction le permet, l'emprise de la palissade doit être réduite et une réfection de l'emplacement ainsi libéré doit être réalisée, si besoin, par les services de la Métropole de Lyon aux frais de l'intervenant.

1.4. Démontage des palissades

Après la fin des travaux et à la suite de la réalisation de l'état des lieux prévu à l'article 18-2 du règlement de voirie métropolitain, la palissade ne pourra être déposée qu'après accord de la Métropole de Lyon.

Lorsque les travaux relatifs à la construction, y compris tous les raccordements aux divers réseaux, sont achevés, l'intervenant doit adresser aux services de la Métropole de Lyon, avant l'enlèvement de la palissade, une demande d'établissement d'un devis de remise en état du domaine public routier métropolitain, conformément notamment aux dispositions des articles 5-2, 6 et 27 du règlement de voirie métropolitain.

1.5. Travaux de remise en état du domaine public routier métropolitain

À l'intérieur de l'emprise délimitée par la palissade, et sur le domaine public routier métropolitain, les tranchées ouvertes par les différents intervenants pour les besoins du chantier de construction, sont traitées conformément aux dispositions prévues à l'article 25 du règlement de voirie métropolitain. Ce type de tranchées doit être également déclaré via le système d'information cité à l'article 9 du règlement de voirie métropolitain.

La Métropole de Lyon se réserve un délai de 30 jours à compter de la réception de l'acceptation du devis et de la libération des lieux pour le démarrage des travaux de remise en état du domaine public routier métropolitain (cf. art. 27 du règlement de voirie métropolitain).

Pendant cette période, avant les travaux de remise en état du domaine public routier métropolitain, l'intervenant est responsable de l'entretien et de la sécurité et de la remise en état provisoire du domaine public routier métropolitain.

Chapitre 2. BALISAGE DE CHANTIER

Conformément aux prescriptions prévues par les arrêtés de police de l'autorité compétente, l'intervenant doit mettre en place, de jour comme de nuit, sous sa responsabilité et à ses frais, la signalisation complète du chantier, tant extérieure qu'intérieure, et en assurer la surveillance et le maintien constant tout au long du chantier.

Il doit en particulier, se conformer à la réglementation prévue en matière de signalisation temporaire telles que fixée par la 8ème partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ou, le cas échéant, par des textes ultérieurs et sous réserve de prescriptions particulières ordonnées spécialement à l'occasion de la délivrance de l'autorisation.

Durant la phase chantier et ultérieurement, l'intervenant doit s'assurer du maintien en

bonne visibilité de toute signalisation provisoire (horizontale ou verticale) pendant une durée d'un an.

Ce délai débute à partir de la validation des prescriptions pour la remise en état du domaine public routier par le gestionnaire de voirie.

Cas particulier pour les voies rapides :

La signalisation de chantier est réalisée, quelle que soit la nature des travaux sur les chaussées ou accotements, par les services de la Métropole de Lyon. (voir aussi le guide technique "Voies Rapides et Tunnels")

Chapitre 3. SIGNALISATION LUMINEUSE TRICOLORE (SLT)

Lorsque l'arrêté de police prévoit une circulation alternée à l'aide de feux tricolores, la mise en place, le fonctionnement et la surveillance constante de ces installations sont à la charge de l'intervenant.

Si l'alternat est réalisé à l'aide de feux de chantier, le carrefour à feux ne peut être maintenu dans un fonctionnement tricolore.

Lorsque le chantier est réalisé à proximité d'un carrefour à feux, l'intervenant ne pourra ni masquer, ni occulter, ni modifier, ni déplacer, ni éteindre, ni déposer un équipement de signalisation lumineuse tricolore.

Si une intervention sur le carrefour à feux est à prévoir, il doit en faire la demande à la Métropole de Lyon, qui réalisera cette intervention, aux frais de l'intervenant.

Si l'intervention se limite à basculer le carrefour en mode clignotant conformément à l'arrêté de police, l'intervenant doit impérativement solliciter la Métropole de Lyon pour par courriel au minimum 48 heures (jours ouvrés) avant le début de l'opération.

Ledit courriel doit être accompagné d'une copie de l'arrêté de police exécutoire autorisant la mise au clignotant ainsi que les plages précises de mises au clignotant qui ne pourront en aucun cas excéder celles prévues dans l'arrêté de police.

3.1. Pose, dépose, modification provisoire ou définitive de la signalisation lumineuse tricolore (SLT)

Cet article concerne toute demande de modification de la signalisation lumineuse tricolore qu'elle soit jugée nécessaire par l'intervenant ou par la Métropole de Lyon au regard de son projet ou chantier afin d'assurer la sécurité des usagers.

3.2. Contraintes techniques

La demande de l'intervenant doit comprendre les éléments techniques nécessaires à son instruction tels que :

- Pour les modifications définitives : le plan de masse du projet c té et géo-référencé, et les éléments de planning du projet ;
- Pour les modifications temporaires : le plan d'installation de chantier détaillé c té et à l'échelle (le cas échéant pour chaque phase de chantier) identifiant les emprises de chantier et l'organisation projetée associée des circulations, y compris piétonnes, et

localisant les équipements de signalisation lumineuse tricolore préexistants ; ainsi que le planning.

La Métropole de Lyon peut ne pas donner suite à la demande si l'organisation projetée porte atteinte à la sécurité publique et/ou se réserve le droit de la limiter ou de l'adapter dans l'intérêt de celle-ci.

La modification respectera toutes les règles en vigueur, et notamment les normes d'accessibilité pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite ou celles définies dans l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR).

Le coût de ces travaux est à la charge de l'intervenant.

Un délai de prévenance minimum de 8 semaines, avant mise en place des modifications, est nécessaire.

Ce délai est porté à minimum 6 mois en cas de travaux importants nécessitant la signature d'une convention de participation financière qui devra être approuvée par délibération du conseil de la Métropole de Lyon.

3.3. Procédure de réalisation et de règlement des travaux

Le montant du coût des travaux est calculé sur la base d'un devis prévisionnel correspondant aux travaux de fourniture et de pose des équipements de signalisation lumineuse tricolore et aux travaux connexes impliqués par l'aménagement.

Après réception du devis prévisionnel de la Métropole de Lyon, l'intervenant doit confirmer sa demande et accepter expressément le montant prévisionnel du coût des travaux pour permettre la réalisation des travaux.

Si toutefois malgré l'absence d'acceptation ou de sollicitation, la Métropole constatait la tenue effective de travaux induisant l'inaccessibilité et/ou la dégradation des équipements de signalisation lumineuse tricolore ou de leur fonctionnalité, de leur efficacité, et de leur visibilité par les usagers, la Métropole se réserve la possibilité d'intervenir d'office, sans validation préalable de l'intervenant, et à ses frais.

Le montant du coût des travaux est fixé selon les modalités prévues par délibération du conseil de la Métropole de Lyon.

Les travaux sont commandés, dirigés et réglés par les services de la Métropole de Lyon à ses entreprises, titulaires des marchés de travaux.

Les travaux sont réglés après établissement d'un métré qui pourra être établi contradictoirement à la demande expresse de l'intervenant.

L'intervenant doit s'acquitter du montant du coût des travaux auprès du trésorier principal de la Métropole de Lyon, après achèvement des travaux.

3.4. Propriété et suppression des équipements

La Métropole de Lyon reste seule propriétaire des équipements de signalisation tricolore qu'elle a mise en place, même aux frais de l'intervenant.

Elle pourra procéder à ses frais à l'enlèvement de ces ouvrages pour tout motif d'intérêt général et en particulier si ceux-ci sont de nature à compromettre la commodité et la sécurité de la circulation.

Chapitre 4. INFORMATION ET COMMUNICATION SUR LE CHANTIER EN COURS

L'ensemble des informations réglementaires (arrêtés de police, de stationnement, d'occupation du domaine public, modification exceptionnelle des usages, nouveau schéma de circulation...) doit être affiché de part et d'autre de la zone de chantier de façon à assurer la bonne information des usagers du domaine public routier.

Cet affichage doit être pérenne pendant la durée du chantier et ne doit pas être apposé sur des panneaux de signalisation.

De la même façon, l'intervenant doit assurer la communication la plus large possible concernant l'objet du chantier en cours et la durée d'occupation du domaine public. Ces dispositifs de communication peuvent être installés et intégrés à la palissade (cf. art. 1-1 ci-dessus). Ils doivent respecter la réglementation en vigueur.

2024

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Guide technique
Maintien des usages



MÉTROPOLE GRAND LYON

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1. CONTEXTE 60

1.1 Règles générales 60
1.2 Visibilité 60
1.3 Stationnement 61

Chapitre 2. RÈGLES PARTICULIÈRES PROPRES À CHAQUE MODE DE DÉPLACEMENT 61

2.1 Maintien du cheminement piéton 61
2.1.1 Maintien du cheminement sur trottoir 62
2.1.2 Cheminement sur chaussée 62
2.1.3 Traversées piétonnes 64
2.1.4 Sécurisation du cheminement : 65
2.1.4.1 Signalétique du cheminement 66
2.1.4.2 Mesures compensatoires 67
2.1.4.2.1 Léger dénivelé (ressaut) 67
2.1.4.2.2 Ponts et rampes piétons 67
2.1.4.2.3 Accès barré 68
2.1.4.2.4 Positionnement des panneaux de chantier 68
2.1.4.2.5 Visibilité et Détection 68
2.1.4.2.6 Tapis de chantier 68
2.1.4.2.7 Balisage sonore 69
2.2 Cheminement des modes actifs vélos et engins de déplacement personnel motorisés ou non (EDP) 69
2.3 Circulation des transports en commun 70

Chapitre 1 CONTEXTE

Par nature, tout chantier ou manifestation/évènement est susceptible d'apporter une gêne ou un danger pour la sécurité ou la commodité de la circulation sur les voies du domaine public routier métropolitain.

Ainsi, il appartient à l'intervenant ou à l'organisateur de prendre en compte les différents usages de la mobilité, dès la conception de son projet.

Des espaces de circulation sécurisés temporaires doivent ainsi être proposés aux différents modes de déplacement, par ordre de priorité :

- Piétons et personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap ;
- Vélos et engins de déplacement personnel (EDP), motorisés ou non;
- Véhicules de transports en commun ;
- Autres modes de déplacements motorisés (taxis, voitures particulières, deux roues motorisés, véhicules utilitaires légers, poids lourds...).

Dans tous les cas, il est nécessaire de maintenir une utilisation collective du domaine public routier métropolitain dans des conditions conformes à son affectation aux besoins de la circulation terrestre, notamment en termes de visibilité.

1.1 Règles générales

Pendant la période d'exécution de chantier ou de tenue de l'évènement, les parcours de substitution/déviation des différents modes de déplacement mis en place doivent être :

- Pertinents : continus et le plus court possible ;
- Accessibles : suffisamment larges, dépourvus de tout obstacle, formés d'un sol uni, dur et antidérapant, avec des pentes et des dévers conformes à la réglementation. En cas de présence de trous, fentes, ressauts, ceux-ci doivent être signalés et, le cas échéant, mis en conformité à la réglementation.
- Sécurisés : visibles, lisibles, sans aggravation du danger et tenant compte des usages (besoin de séparation entre les différents modes de déplacement selon la vitesse maximale autorisée des véhicules motorisés notamment), empêchant l'accès aux zones dangereuses, protégeant des saillies et signalant les changements brusques de direction.

1.2 Visibilité

Il convient de veiller particulièrement à garantir une bonne visibilité des carrefours, traversées piétonnes, arrêts de transports en commun, abords d'établissements scolaires, sorties de parkings, accès de riverains, ...

À proximité de ces différents aménagements ou emplacements, les clôtures posées doivent nécessairement être ajourées pour permettre une bonne visibilité, tenant compte, notamment, de la vitesse pratiquée sur la ou les voies considérées.

La visibilité des feux de signalisation lumineuse tricolore et des panneaux de signalisation routière ne doit pas être dégradée.

Cette signalisation doit être adaptée à un objectif de sécurisation de la circulation de l'ensemble des usagers du domaine public routier a proximité ou dans le périmètre du chantier : piétons, PMR, cycles, EDP (motorisés ou non), véhicules, transports en commun, etc…

Pour tous travaux exécutés dans l'emprise d'un carrefour ou d'une intersection, ou à moins de 20 m de celui-ci, la pertinence du fonctionnement actuel devra être vérifiée et au besoin adaptée aux contraintes imposées par le chantier ou l'évènement.

1.3 Stationnement

Si le stationnement spécifique des personnes handicapées, des vélos, engins de déplacement personnel (EDP), deux roues motorisés, taxis, véhicules de livraison, d'auto-partage ou covoiturage a été supprimé, la création d'un un stationnement provisoire de même nature pourra être imposée, à la demande du gestionnaire de voirie, lors de la délivrance de l'accord technique.

Chapitre 2. RÈGLES PARTICULIÈRES PROPRES À CHAQUE MODE DE DÉPLACEMENT

2.1 Maintien du cheminement piéton

Le maintien du cheminement piéton est obligatoire.

Ainsi dans le cas d'un chantier de façade à façade avec un trottoir de chaque c té, le chantier doit être phasé de telle sorte qu'un des deux trottoirs soit toujours circulable.

Le maintien du cheminement piéton prévaut sur la circulation des autres modes de déplacement, suivant le principe de priorité énoncé ci-dessus (article 1.1). Elle peut notamment emporter la suppression temporaire du stationnement voire la déviation de la circulation des véhicules motorisés.

Les circulations piétonnes doivent être séparées des voies et chaussées réservées à la circulation des véhicules et cyclistes. Elles doivent être facilement repérables et détectables.

Par ailleurs, hormis les travaux les concernant directement, il est nécessaire que le chantier libère de tout encombrement les passages piétons pour permettre une utilisation par tous, conforme à leur destination.

Le cheminement doit être maintenu avec un passage de 2 m de large sur 2,20 m de haut libre et sans obstacle.

Si, pour des raisons d'impossibilité technique avérée, la largeur de 2 m ne peut être maintenue, il conviendra de garantir un cheminement d'une largeur minimum de 1.40 m au sol libre de tout obstacle. Toutefois cette largeur d'1,40 m doit tenir compte des pieds de barrières de sécurité qui doivent être positionnés dans l'emprise du chantier.



Maintien du cheminement piéton





Pour ne pas imposer de nouvelles traversées de chaussée aux piétons (type « piétons passez en face »), les intervenants rechercheront toute solution permettant de maintenir un cheminement continu comme par exemple la suppression du stationnement. (cf schémas ci-après).

Par conséquent, **la proposition « piétons passez en face » est une solution de dernier recours.**

Toutes les autres solutions devront être étudiées au préalable avant leur mise en œuvre.

Le passage piéton temporaire mis en place devra respecter la réglementation, notamment les dispositions de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR).

La visibilité en amont du passage piéton temporaire devra être dégagée sur au moins 5 m. L'intervenant devra mettre en place du mobilier temporaire (barrière, GBA, buse etc…) pour empêcher le stationnement sur et en amont du passage piéton temporaire.

Quelle que soit la durée du chantier, une solution de cheminement sécurisé pour les piétons doit être mise en œuvre par l'intervenant.

Pour tout chantier d'une durée supérieure à un mois, l'intervenant doit maintenir un cheminement tel que décrit dans les schémas ci-après.

2.1.1 Maintien du cheminement sur trottoir



SCHÉMA 1



SCHÉMA 2

2.1.2 Cheminement sur chaussée

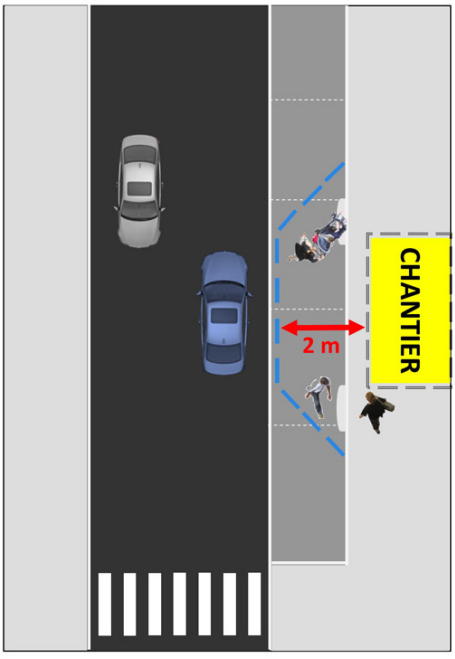


SCHÉMA 3

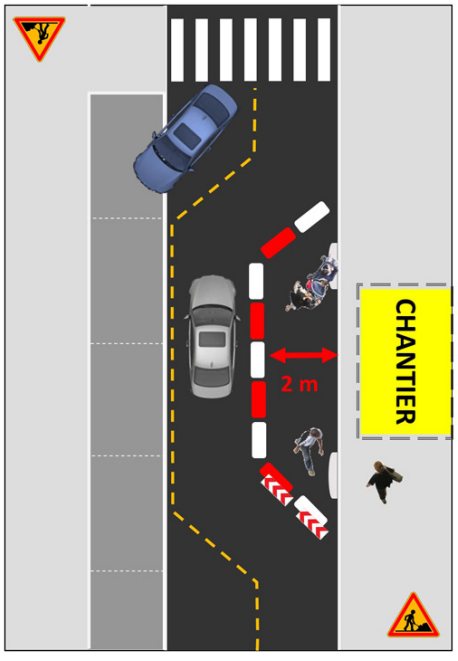
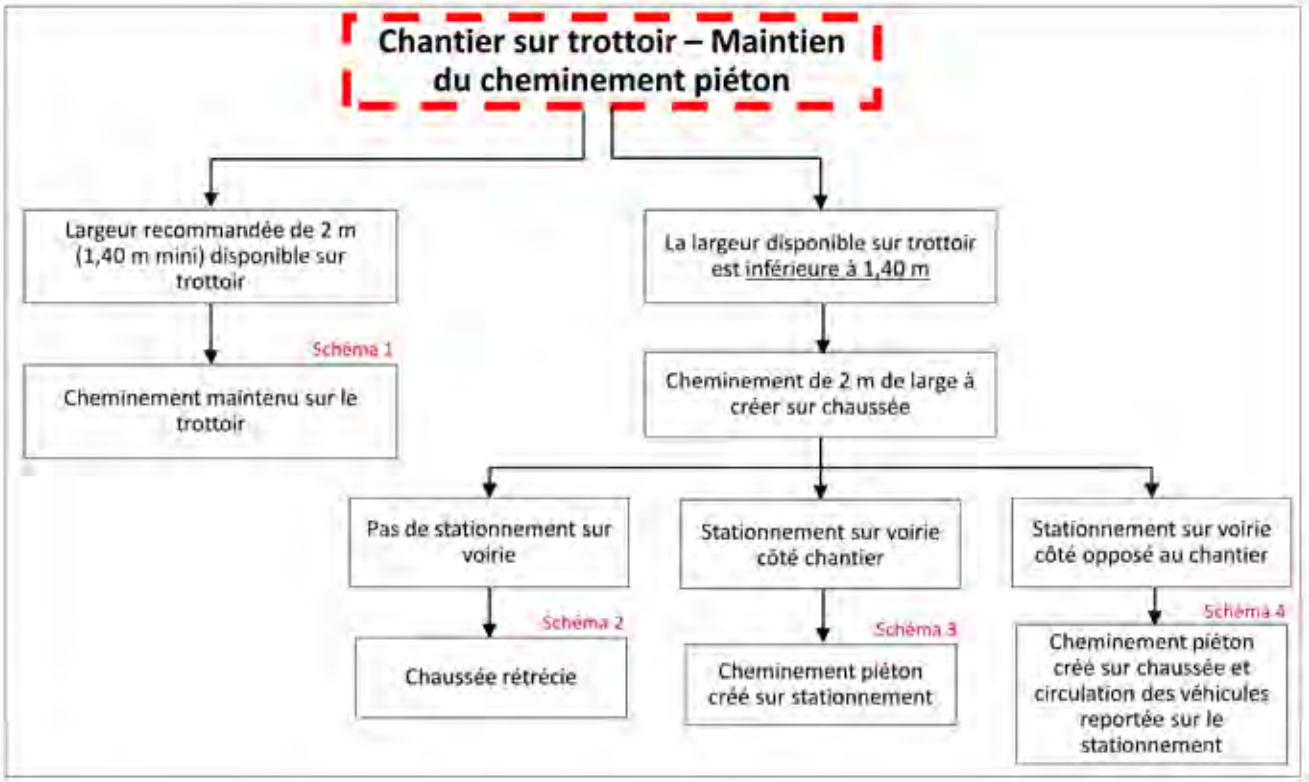


SCHÉMA 4



2.1.3 Traversées piétonnes

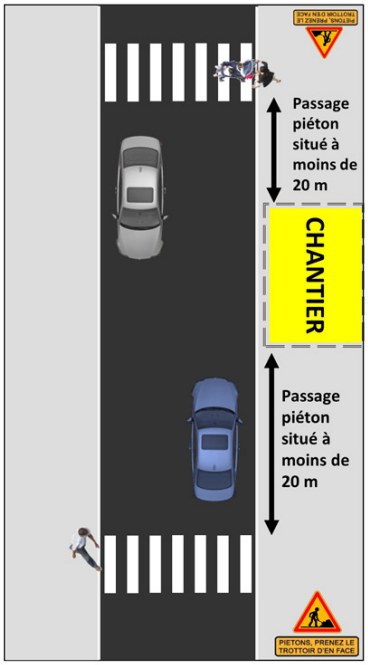


SCHÉMA 5

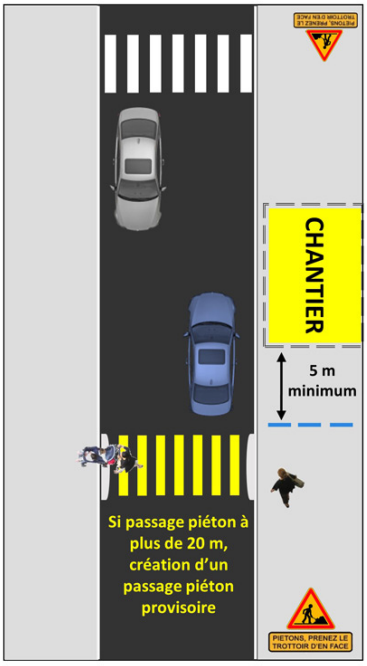
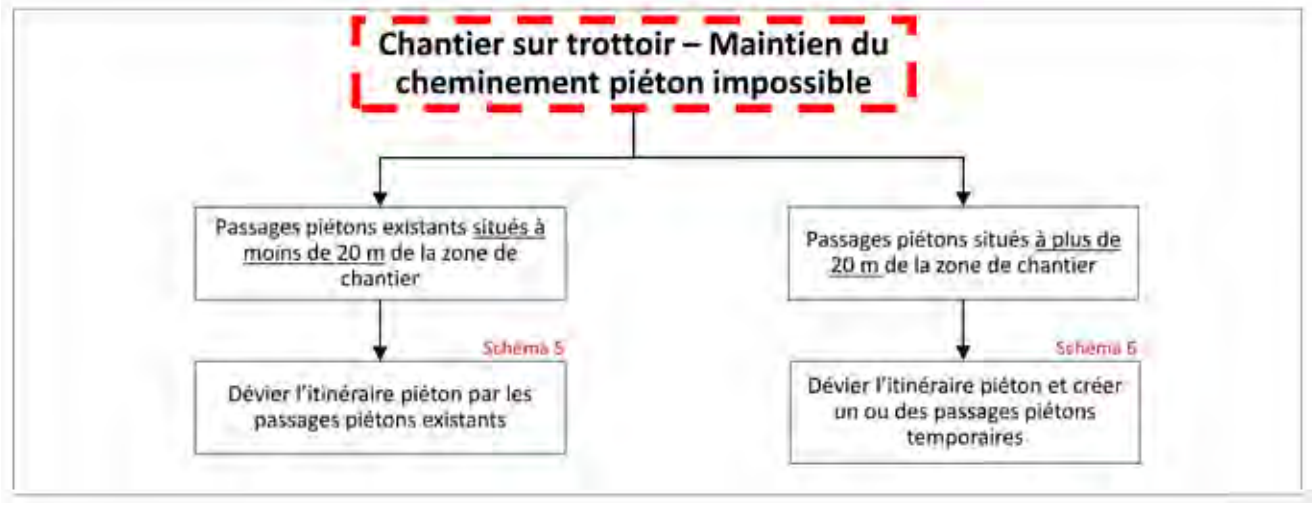
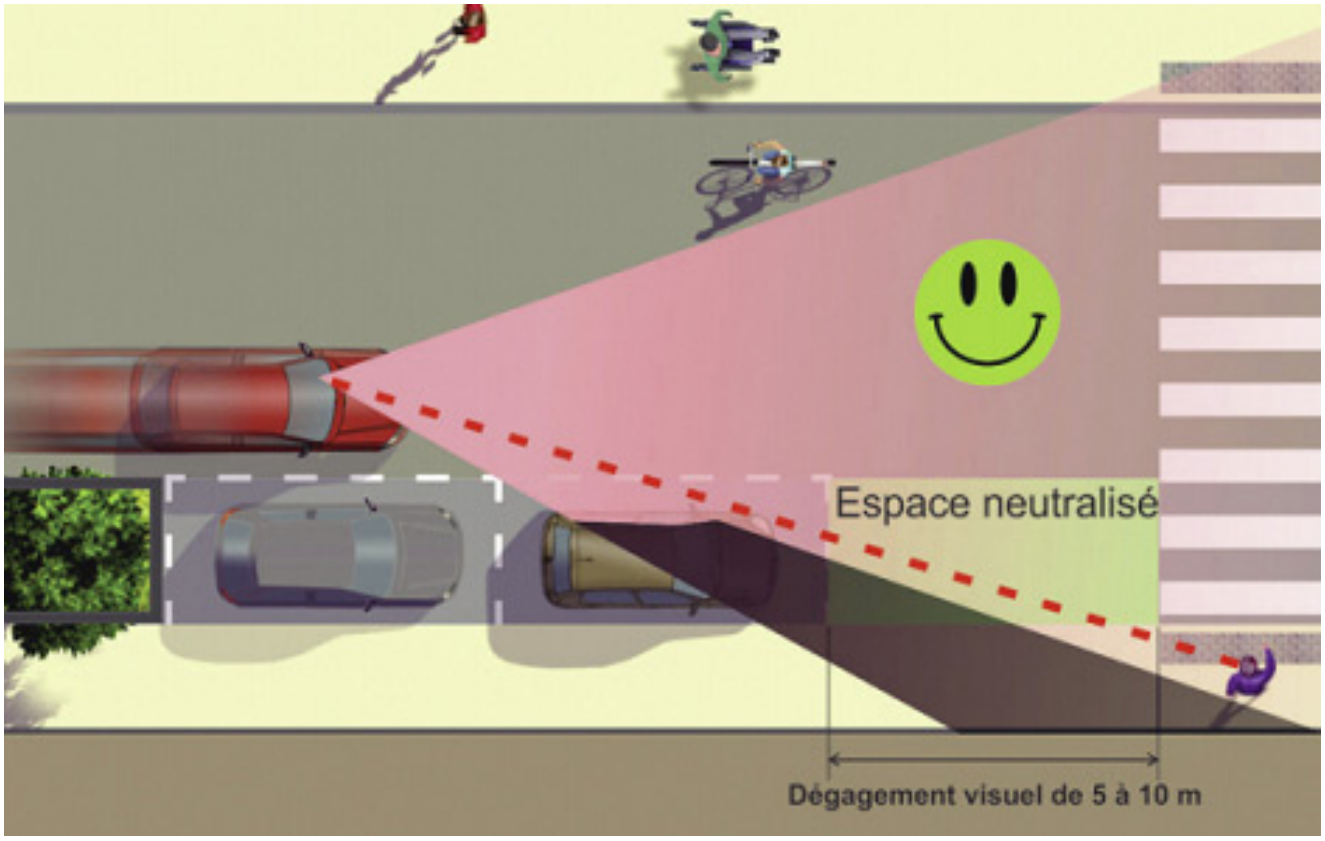


SCHÉMA 6





Source Cerema

2.1.4 Sécurisation du cheminement :

Les usagers ne doivent pas pouvoir accéder à l'emprise du chantier, ni dans la zone de stockage.

Lorsque le cheminement piéton n'est plus séparé de la chaussée par une bordure, l'intervenant est tenu de prévenir le risque de circulation et de stationnement illicite des véhicules en interdisant physiquement leur accès à la partie piétonne.





2.1.4.1 Signalétique du cheminement

Une signalétique indiquera le cheminement aux piétons à l'endroit où ils peuvent encore choisir leur chemin sans faire demi-tour.





2.1.4.2 Mesures compensatoires

2.1.4.2.1 Léger dénivelé (ressaut)

Dans tous les cas, le ressaut ne doit pas être supérieur à 2 cm ou 4 cm si le chanfrein est de 1/3.

Le marquage de la zone de danger par un trait de couleur contrastant avec l'environnement permettra d'alerter la personne malvoyante du danger potentiel.

Exemple : marquage avec une bombe fluo (jaune de préférence car cette couleur est la mieux perçue par les malvoyants).





2.1.4.2.2 Ponts et rampes piétons

Si l'intervenant installe un pont piéton, il doit s'assurer qu'il ne présente pas un ressaut de plus de 2 cm (ou 4 cm avec un chanfrein 1/3), qu'il soit stable, rigide et non glissant et que l'enrobé froid nécessaire à sa mise en place soit suffisamment compacté pour ne pas bloquer les roues d'un fauteuil roulant.

Une rampe d'accès au trottoir doit être créée dans le cas de la création d'une traversée provisoire ou du report du cheminement piéton sur chaussée.

La création de cette rampe doit répondre aux mêmes exigences que le pont piéton.

Sa pente doit être inférieure ou égale à 5 % et peut atteindre exceptionnellement 8 % sur 2m maximum ou 12% sur 50 cm maximum en cas d'impossibilité technique avérée. Elle doit enfin permettre le bon écoulement des eaux pluviales.



2.1.4.2.3 Accès barré

Si l'accès au trottoir est interdit, une barrière aux normes PMR doit être posée afin que les personnes aveugles ou malvoyantes aient un élément physique pour les arrêter.

Cette barrière doit aussi être surmontée d'un système de couleur contrastant avec l'environnement.

Exemple : panneau type K8 (panneau horizontal à chevrons rouges et blancs) pour avertir les personnes malvoyantes ne se déplaçant pas avec une canne.

2.1.4.2.4 Positionnement des panneaux de chantier

Il faut veiller à ce qu'aucun usager ne puisse les heurter par l'avant ou par l'arrière, où se trouvent généralement des bords coupants, ni buter sur le piètement.

Les panneaux doivent être placés à l'intérieur des zones barrièrées ou plaqués verticalement contre une barrière.

Si ce n'est pas possible, il est impératif de respecter la réglementation concernant la détection du mobilier urbain.

2.1.4.2.5 Visibilité et détection

- Dégagement de la visibilité
  Les palissades doivent être ajourées pour éviter l'effet de masque entre 0,60 m et 2,30 m à partir du sol et sur une longueur de 7 m (soit 2 clôtures).
- Détection par les personnes se déplaçant avec une canne. Les installations (barrières, palissades…) comprennent obligatoirement un élément bas installé à maximum 40 cm au-dessus du niveau du sol

2.1.4.2.6 Tapis de chantier

Si un trottoir est rendu impraticable sur une durée excédant quinze jours, l'intervenant doit aménager un cheminement accessible, notamment aux personnes en fauteuil roulant, à l'aide d'un tapis ou d'une bande en enrobé provisoire.



2.1.4.2.7 Balisage sonore

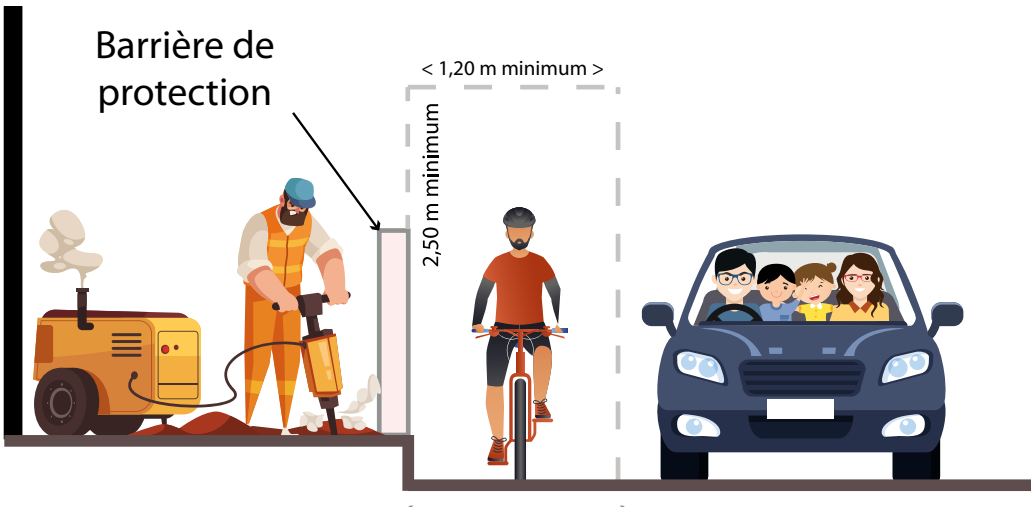
Pour les chantiers de longue durée et sur demande du gestionnaire de voirie, l'entreprise pourra mettre en place un balisage sonore de chantier déclenché à l'aide d'une télécommande universelle.

2.2 Cheminement des modes actifs vélos et engins de déplacement personnel motorisés ou non (EDP)

Les vélos et les EDP sont des véhicules au même titre que les autres.

S'ils disposent d'une voie réservée (piste cyclable, bande cyclable, voie verte, couloir mixte bus-vélos), celle-ci doit être maintenue afin que l'itinéraire cyclable ne soit pas interrompu.

Cette voie dédiée doit offrir un passage minimum de 1,20 m de large par sens de circulation sur 2,50 m de haut sans obstacle.

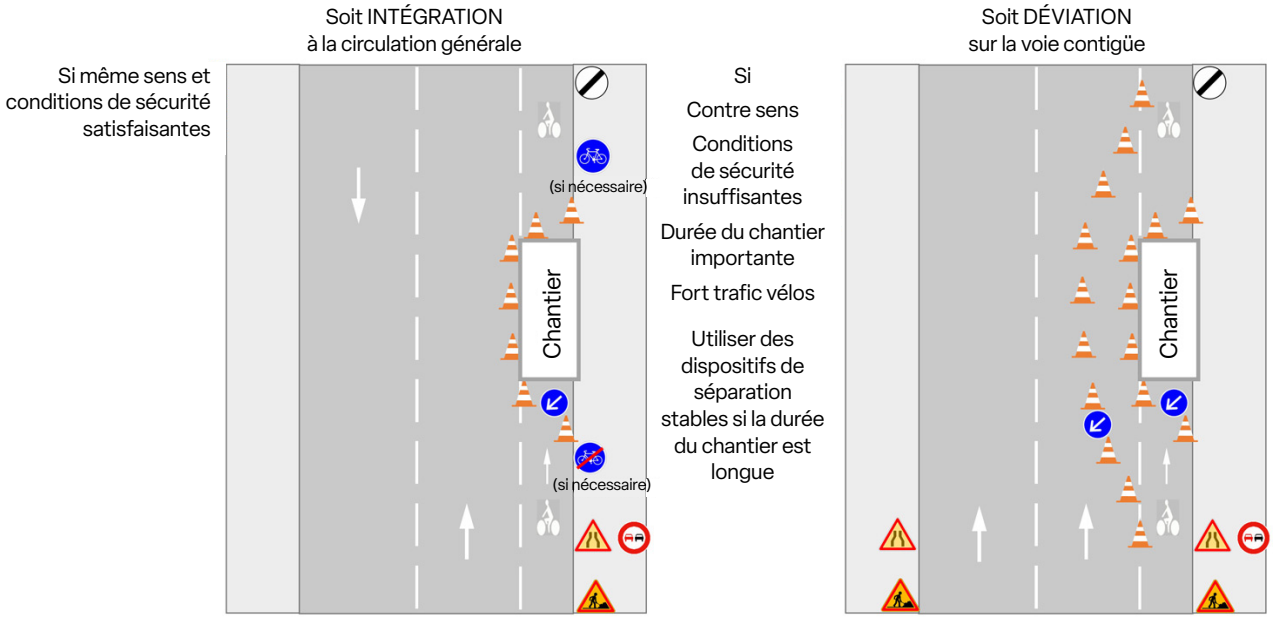


En dehors du réseau cyclable structurant, l'intégration des cyclistes et EDP à la voie de circulation générale circulée dans le même sens peut être envisagée si les conditions de sécurité sont satisfaisantes (notamment en termes de vitesse et de visibilité).

Dans ce cas, l'interruption de l'itinéraire cyclable doit être dûment signalée conformément à la réglementation.

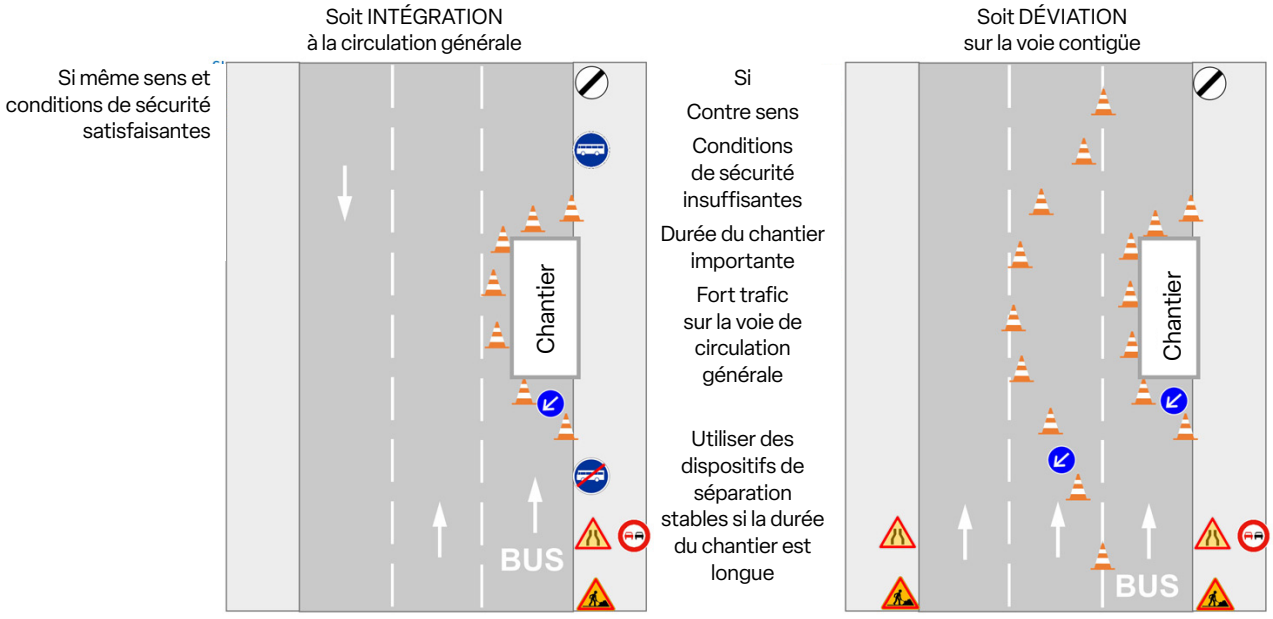
La composition du réseau cyclable structurant est disponible auprès des service gestionnaires de la Métropole de Lyon. (*data.grandlyon.com*)

À défaut et en dernier recours, un itinéraire de déviation le plus court possible et offrant les mêmes conditions de sécurité doit être mis en place.



2.3 Circulation des transports en commun

Dans le respect des réglementations applicables en matière de police de conservation et de police de la circulation et du stationnement, toutes les questions liées à la sécurisation et au maintien de la circulation des transports en commun sont traitées en pleine coordination entre la Métropole et l'autorité organisatrice ou son exploitant afin de permettre le bon fonctionnement du service public de transport en commun.



La voie réservée existante doit être maintenue ou un itinéraire de déviation le plus court possible et offrant les mêmes conditions de sécurité doit être mis en place.

L'intervenant doit veiller à l'accessibilité des arrêts et aux bonnes conditions de girations et de manœuvrabilité des véhicules du service.

Si ces arrêts doivent être déplacés temporairement, ils doivent être repositionnés de façon à permettre l'accès des transports en commun aux piétons et personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Concernant les voies réservées aux véhicules de transport en commun, il faut particulièrement veiller à réduire au maximum la gêne à la circulation, notamment en :

- Conservant une bonne visibilité des feux de signalisation lumineuse tricolore, par l'emprise du chantier, ses clôtures, mais aussi les véhicules et engins qui interviennent sur le chantier ;
- Anticipant en amont le rabattement ou le changement d'affectation directionnelle des files en mettant en place une signalisation horizontale provisoire ;
- Recalculant les temps de feux et faire vérifier la conformité réglementaire du carrefour provisoire (matrice de sécurité) si des files de circulation sont supprimées ;
- Évitant l'encombrement des voies pendant les heures de pointe, notamment du matin : généralement comprises entre 7h00 et 9h00 en périphérie et 7h30 et 9h30 dans le centre.

Pour vérification et cas particulier, se référer ou contacter le service compétent de la Métropole.

2024

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Guide technique
Protection du patrimoine végétal et paysager



MÉTROPOLE
GRAND LYON

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1. INTRODUCTION 77

Chapitre 2. ORGANISATION DES TRAVAUX À PROXIMITÉ DU PATRIMOINE VÉGÉTAL ARBORÉ MÉTROPOLITAIN 78

2.1. Préparation du chantier ou de l'évènement 78
2.2. Protection du domaine vital de l'arbre 78
2.3. Définitions des points d'arrêt chantier liés à la protection des arbres et espaces végétalisés 79
2.4. Dérogations possibles 79

Chapitre 3. LA PROTECTION GÉNÉRALE DE L'ARBRE ET DES ESPACES VÉGÉTALISÉS 80

3.1. Protection du tronc 80
3.2. Mesures générales de protection des arbres pour les chantiers 80
3.2.1. Chantier d'une durée inférieure à trois mois : 80
3.2.2. Chantier d'une durée supérieure ou égale à trois mois : 80
3.3. Mesures dérogatoires pour la protection des arbres pour les chantiers contraints 81
3.4. Protection des branches et du houppier 82
3.5. Protection du système racinaire lors de la circulation des engins de chantier 82
3.6. Protection des autres espaces végétalisés 82

Chapitre 4. L'EXÉCUTION DES TRANCHÉES 83

4.1. Organisation des fouilles préparatoires au chantier : 83
4.2. Gestion des racines 84

Chapitre 5. LES TERRASSEMENTS 85

5.1. Le décaissement 85
5.1.1. Les décaissements de plus de 10 cm sont interdits dans le DVA 85
5.1.2. dérogation 85
5.2. Le remblaiement 85
5.2.1. Le remblaiement du pied de l'arbre 86
5.2.2. dérogation 86

Chapitre 6. DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES 86

6.1. Dépôt de matériaux et prévention des risques de pollution 86
6.2. Gestion des terres végétales décapées ou excavées 87
6.3. Remise en état de la végétation 87
6.4. Prévention des problèmes phytosanitaires – chancre coloré du platane 88

Chapitre 7. KIT DE FORMATION / SENSIBILISATION « RACINES AUGMENTÉES » DIFFUSÉ PAR ERASME. 89

Chapitre 1. INTRODUCTION

L'arbre, et l'ensemble du patrimoine végétal et paysager de la Métropole, sont indispensables à la transition écologique des territoires (adaptation au changement climatique, restauration et développement de la biodiversité), c'est pourquoi ils font l'objet de mesures de protection législatives, juridiques et réglementaires. La Métropole de Lyon en adoptant la Charte de l'Arbre en novembre 2011 s'est engagée à protéger et développer son patrimoine arboré et végétal afin d'améliorer la qualité de vie de ses habitants au quotidien.

L'ensemble des documents cadres et ressources, tels que la Charte de l'Arbre, le plan Nature, le plan climat ou ceux portant sur la gestion du patrimoine végétal, arboré et paysager de la Métropole, sont accessibles sur le site internet du Grand Lyon.

Depuis 2011 la présence de l'arbre en ville, et plus généralement la végétation, est devenue centrale dans les stratégies de résilience au changement climatique (solutions fondées sur la Nature – lutte contre les îlots de chaleur) et dans leurs déclinaisons d'aménagements pour rendre la ville plus vivable et habitable. Le rôle multifonctionnel du végétal est à la croisée de nombreuses politiques et compétences métropolitaines sur le domaine public routier.

Or l'arbre est un être vivant. Il naît, vit et meurt. Il a des exigences vitales et doit s'adapter aux conditions du milieu dans lequel il se développe. En ville, il doit compter également avec l'action de l'homme qui parfois le dégrade consciemment ou non.

Le règlement de voirie de la Métropole de Lyon définit ainsi le cadre administratif de protection des arbres métropolitains ainsi que du patrimoine végétal que l'on peut trouver sur les dépendances du domaine public routier (trottoirs, places publiques, ronds-points, etc.).

Le présent guide technique précise les règles à respecter et les techniques à mettre en œuvre pour assurer cette protection.

En plus des prescriptions à respecter et faire respecter dans la conception des projets et les phases travaux des chantiers, deux dispositifs viennent appuyer cette politique de protection du patrimoine végétal et paysager :

- Un dispositif de formation-sensibilisation des intervenants et plus particulièrement destiné aux entreprises de travaux publics afin de mieux comprendre et faire respecter ces prescriptions (voir chapitre 7 « racines augmentées »).
  Ce support a été conçu libre d'accès et d'utilisation (licence Creative Commons CC-BY) et la Métropole encourage l'ensemble des intervenants à le mettre en œuvre auprès de leurs personnels.
- Un barème d'indemnisation des dégâts causés aux arbres (reconnu au niveau national) qui vient conforter de manière économique la valeur intrinsèque des arbres liée à l'ensemble de services écosystémiques rendus. Il y a lieu de se reporter à la délibération annuelle des tarifs de la Métropole de Lyon et au barème de l'arbre.

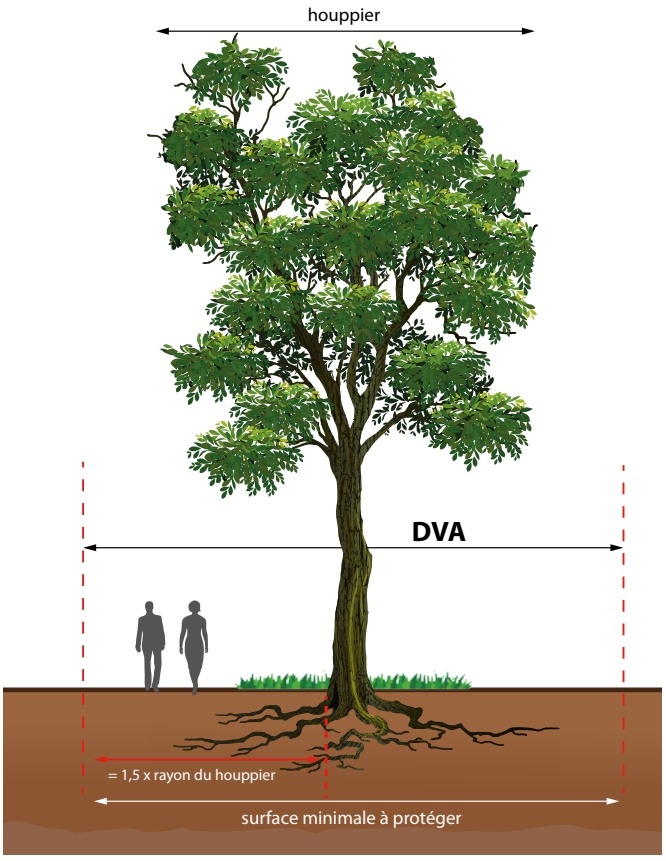
Chapitre 2. ORGANISATION DES TRAVAUX À PROXIMITÉ DU PATRIMOINE VÉGÉTAL ARBORÉ MÉTROPOLITAIN

Les arbres situés sur le domaine public routier de la Métropole, sont protégés par la loi ainsi que par le présent règlement et ses guides techniques. Il est donc interdit de leur porter atteinte, notamment pendant la réalisation de travaux ou la mise en place d'installations liées au chantier ou à l'évènement envisagé.

2.1. Préparation du chantier ou de l'évènement

Pour les évènements ou les intentions de travaux prévisibles dont l'emprise se situe dans le périmètre rapproché d'arbre d'alignement (rayon inférieur ou égal à 10m), le service gestionnaire se réserve le droit de demander à l'intervenant ou à l'organisateur un état des lieux préalable à l'évènement ou aux travaux, lors de la préparation de chantier (Cf. Règlement de voirie métropolitain, Chapitre 4, Article.18 : états des lieux). Les éléments constatés doivent être reportés dans l'état des lieux et validés par un technicien de la Métropole.

2.2. Protection du domaine vital de l'arbre



Les choix de localisation et de réalisation du chantier doivent impérativement prendre en compte l'objectif de protection des arbres métropolitains.

L'emprise du chantier, notamment pour les terrassements doit éviter le Domaine Vital de l'Arbre (DVA) au maximum.

Dans ce DVA, le passage d'engins lourds est toléré sur le revêtement minéral permettant une répartition de charge sans déformation. Il est interdit sur tout autre revêtement ou sol nu ou végétalisé.

Le domaine vital correspond à la zone d'extension des racines vitales de l'arbre, soit une surface circulaire de 1,5 x le rayon du houppier autour du tronc, quelle que soit l'essence et le port de l'arbre considéré, avec un minimum de 2 mètres de rayon.

Dans le cas d'un arbre remarquable, le minimum est porté à 3 mètres.

2.3. Définitions des points d'arrêt chantier liés à la protection des arbres et espaces végétalisés

Les cas de figure suivants constituent des points d'arrêts chantiers nécessitant impérativement l'information, photo à l'appui, du service gestionnaire : technicien de la Métropole (arbres) ou gestionnaire concerné (massifs).

La confirmation de la reprise de chantier sera donnée par le service gestionnaire selon la nécessité ou pas d'un constat contradictoire sur site.

En l'absence de réponse du service gestionnaire dans les 2h, le chantier pourra reprendre en respectant les préconisations de protection du patrimoine végétal.

Les cas de figure sont (liste non exhaustive) :

- L'absence de protection des arbres et des massifs plantés sur un chantier,
- La découverte ou la mise à l'air de racines dans la tranchée et/ou un dégât sur le système racinaire pour des diamètres supérieurs à 2 cm,
- Un dégât sur le tronc ou les branches,
- Le déversement de produit, le stockage ou la circulation d'engin non autorisé dans le Domaine Vital de l'Arbre ou les espaces plantés…

2.4. Dérogations possibles

Si les contraintes techniques imposent de travailler dans le DVA, il est alors nécessaire de mettre en place des adaptations des méthodes traditionnelles de travaux pour éviter leur impact sur les arbres. La Métropole de Lyon peut ainsi imposer notamment l'utilisation de l'aspiratrice, munie d'un embout souple, si le terrassement est dans le Domaine Vital de l'Arbre. Les limites et adaptations envisageables sont précisées dans les chapitres suivants.

Il faut se rappeler que plus un arbre est gros et développé, plus sa valeur patrimoniale (et financière) est grande et plus les précautions d'implantations et de réalisation des travaux doivent être importantes.

En cas de doute sur les modalités d'implantation d'un chantier, il est indispensable de contacter au préalable le service gestionnaire des arbres de la Métropole pour validation des mesures dérogatoires aux principes généraux.

Chapitre 3. LA PROTECTION GÉNÉRALE DE L'ARBRE ET DES ESPACES VÉGÉTALISÉS

3.1. Protection du tronc

Le tronc est le lieu où circule la sève, mettant en communication les racines et le feuillage. Les vaisseaux conducteurs de sève sont situés juste sous l'écorce, c'est pourquoi l'ensemble du tronc exposé à des chocs sur les chantiers doit être protégé.

Deux types de protections seront demandées selon la nature ou la durée du chantier. Ces dispositifs devront être validés avant le début du chantier par le service gestionnaire des arbres de la Métropole.

En cas d'atteinte à l'intégrité de l'arbre (tronc, houppier, racines) sur le chantier, le service gestionnaire des arbres de la Métropole de Lyon doit être informé.

Le montant des dégâts sera calculé selon le barème de l'arbre tel que précisé dans la délibération annuelle des tarifs, prise par la Métropole de Lyon.

3.2. Mesures générales de protection des arbres pour les chantiers

La protection de chaque arbre sera constituée d'une enceinte de 2 à 4 m²minimum mais dimensionnée, si possible, selon le domaine vital de l'arbre pour éviter tout impact sur le sol (tassement) et le système racinaire de l'arbre, en fonction des situations décrites ci-dessous.

3.2.1. Chantier d'une durée inférieure à 3 mois

L'enceinte demandée sera constituée au minimum de barrières chantiers assemblées entre elles, par un système pérenne (sert-câbles, fils métalliques…).

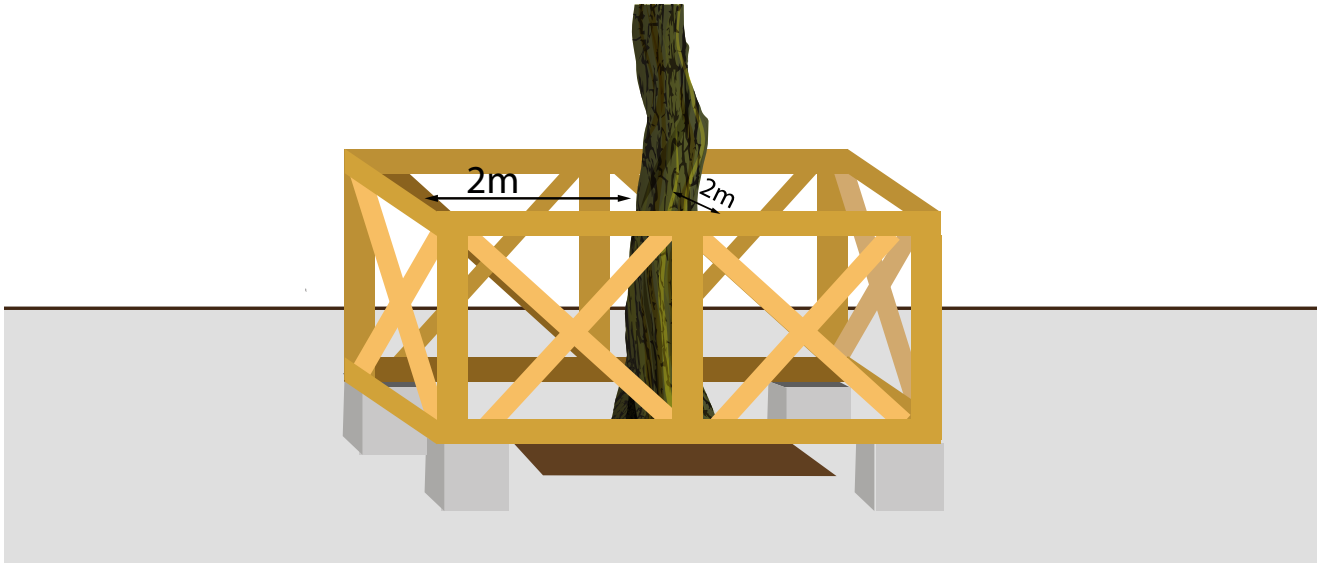
3.2.2. Chantier d'une durée supérieure ou égale à 3 mois

L'enceinte demandée sera constituée d'un dispositif pérenne (palissade ou enceinte bois, barrière heras …), adapté à la durée du chantier, de 2 m minimum de hauteur (voir schéma). De plus, un filet pourra être posé sur la partie supérieure de la palissade afin d'éviter l'accumulation de déchets à l'intérieur du périmètre de protection.

Dans tous les cas, la propreté est à assurer à l'intérieur de l'enceinte.

Dans le cas d'arbres, situés dans des espaces verts ou naturels, la pose d'une enceinte de protection continue englobant plusieurs arbres à protégés peut être demandée.

Pour un arbre remarquable en espace vert ou naturel, cette enceinte de protection peut correspondre à la zone vitale de l'arbre (voir chapitre 2).

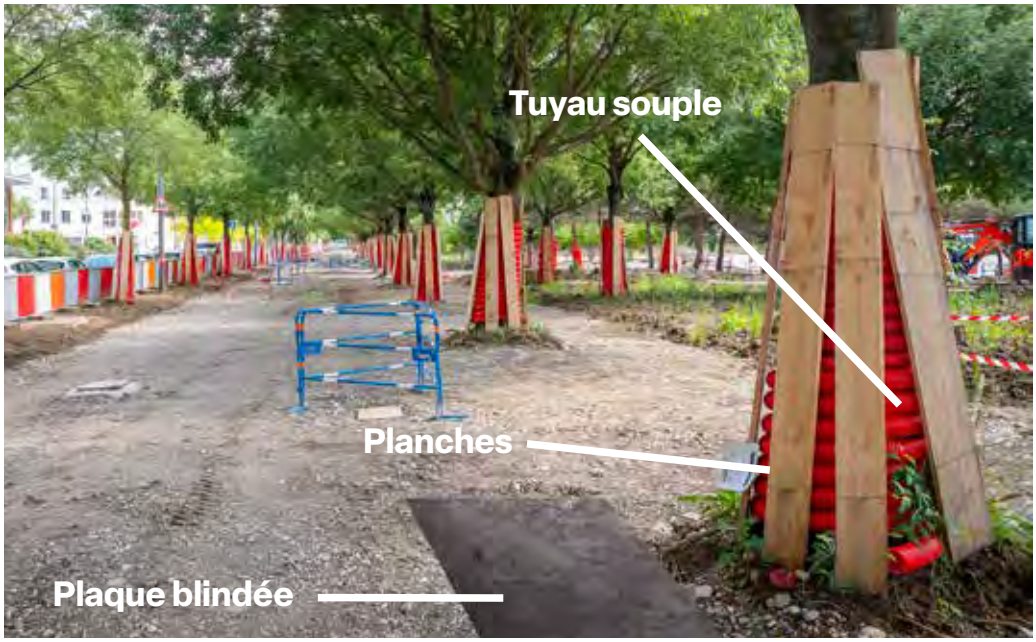


3.3. Mesures dérogatoires pour la protection des arbres pour les chantiers contraints

Rappel : En cas de doute sur les modalités d'implantation d'un chantier, il est indispensable de contacter au préalable le service gestionnaire des arbres de la Métropole pour validation des mesures dérogatoires aux principes généraux de protection du patrimoine végétal.

Dans le cas d'un chantier ne permettant pas la protection avec palissades, une protection plus simple pourra être autorisée.

Cette protection est constituée par exemple d'une ceinture élastique réalisée par des tuyaux souples avec un diamètre minimum de 90 mm autour du tronc et qui servira à éviter les frottements. Puis, autour de cette ceinture élastique, sont assemblées des planches de 2 m de hauteur minimum. Ces planches ne devront pas être en contact direct avec le tronc (voir schéma).



Dispositif dérogatoire pour circulation d'engins

3.4. Protection des branches et du houppier

L'intervenant doit adapter l'organisation de son chantier et le choix de ses engins afin de ne pas casser, arracher ou mutiler des branches d'arbres métropolitains.

Cependant, certaines branches basses peuvent parfois gêner les déplacements d'engins ou l'installation du chantier. L'intervenant ou le bénéficiaire doit alors faire une demande de taille des branches gênantes, avant le démarrage du chantier, auprès du service gestionnaire des arbres de la Métropole de Lyon.

Le coût de ces travaux sera à la charge de l'intervenant. A la réception de la demande, il sera procédé à l'établissement d'un devis de ces travaux de taille.

La taille demandée par l'intervenant, ou le bénéficiaire, ne sera pas réalisée si elle est jugée trop mutilante pour l'arbre ou non nécessaire à l'exécution du chantier.

L'intervenant, ou le bénéficiaire, ne peut en aucune manière réaliser ou faire réaliser cette intervention de sa propre initiative.

3.5. Protection du système racinaire lors de la circulation des engins de chantier

Le tassement du sol, dû à la circulation d'engins de chantier à proximité de l'arbre est préjudiciable à l'aération des racines superficielles et à la porosité du sol. Cela peut conduire au dépérissement de l'arbre.

Le passage d'engins lourds est donc à proscrire dans la zone de développement racinaire (Domaine Vital de l'Arbre), et il est formellement interdit à moins de 2 m de l'arbre sauf sur le revêtement minéral permettant une répartition de charge sans déformation.

Il est interdit sur tout autre revêtement ou sol nu ou végétalisé.

En cas d'impossibilité technique à démontrer par le demandeur (et non résultant d'une contrainte financière), le pied de l'arbre sera protégé par la mise en place d'une couche de 20 cm de graviers (diamètre 15 à 25 mm) sur le sol, recouverte de plaques de répartition des masses, si des engins lourds doivent circuler.

En cas de non-respect de ces mesures, la surface circulée sera considérée comme la surface d'atteinte au système racinaire pour le calcul de l'indemnisation.

3.6. Protection des autres espaces végétalisés

L'ensemble des espaces végétalisés de voirie jouent aujourd'hui un rôle multifonctionnel qui va bien au-delà du simple embellissement : infiltration des eaux pluviales, rafraichissement, biodiversité ...

Il est donc indispensable de considérer à priori ces surfaces comme devant être protégées de toute destruction.

Dans le périmètre du chantier, sur les surfaces végétalisées extérieures aux emprises de terrassement, un dispositif de protection doit être mis en place afin d'éviter toute circulation d'engins ou stockage de matériaux.

Les surfaces végétalisées impactées par les travaux doivent faire l'objet d'un constat contradictoire avec le service gestionnaire et d'un accord sur les modalités de protection et de remise en état.

En dehors du périmètre de chantier validé, toute circulation d'engin et stockage de matériaux et matériels sont interdits.

Tout déversement de liquide de chantier (laitances, eau de rinçage...) est formellement interdit dans les espaces végétalisés (cf. art. 21 règlement de voirie et art. 6.1 du présent guide technique)

Chapitre 4. L'EXÉCUTION DES TRANCHÉES

L'intervenant doit prendre toutes les précautions pour la conservation du patrimoine végétal et paysager du domaine public routier. Il en va ainsi notamment des racines qui méritent encore plus de vigilance que les réseaux rencontrés lors des fouilles, afin de prendre en compte les spécificités liées au caractère vivant de l'arbre.

4.1. Organisation des fouilles préparatoires au chantier

Les fouilles doivent être réalisées en dehors du Domaine Vital de l'Arbre. Cependant, en cas d'impossibilité, les prescriptions ci-dessous doivent être respectées :

- Pour des de travaux d'installation de réseaux souterrains, type canalisation, ou de réalisation de fondations en béton, des techniques alternatives validées en accord avec le service gestionnaire, doivent être privilégiées pour limiter l'impact fait aux racines.
- La fouille des tranchées réalisées à moins de 1,5 m du tronc des arbres existants (distance mesurée du bord de la tranchée à la partie extérieure du tronc) doit être systématiquement évitée.
- En cas de nécessité technique absolue, une dérogation pour une fouille des tranchées réalisées à moins de 1,5 m du tronc des arbres existants peut être autorisée mais doit être systématiquement faite par aspiration munie d'un embout souple ou manuellement ou autre technique alternative validée par le service gestionnaire des arbres de la Métropole.

Sur des arbres de grandes dimensions (hauteur totale supérieure à 15 m) et/ou remarquables (essences rare, sujet très âgés...), cette distance doit être augmentée, afin de réaliser les tranchées à 2 ou 3 mètres du tronc si possible.

En aucun cas, une tranchée ne pourra empiéter dans la fosse de plantation des jeunes arbres sans un accord écrit de la Métropole de Lyon.

La norme NF P 98-332 établit les règles de voisinage entre les réseaux et les végétaux. Des protocoles spécifiques de cohabitation des arbres et des réseaux pourront cependant être proposés aux concessionnaires afin d'envisager des adaptations techniques permettant de déroger à cette règle de distance minimum. L'accord écrit de la Métropole

de Lyon sera obligatoire pour toute dérogation.

En cas d'accord, toute tranchée réalisée dans une zone circulaire située à moins de 1,50 m d'un arbre devra être ouverte manuellement ou par aspiration mécanique avec embout souple de manière à limiter au maximum la dégradation du système racinaire.

4.2. Gestion des racines

Les racines rencontrées lors des fouilles ne doivent pas être coupées ni détériorées par les outils de terrassement. Pour cela, une adaptation des outils de terrassement pour les fouilles réalisées à proximité des arbres de la Métropole est à prévoir de manière systématique en présence d'un arbre, même en dehors du DVA (par aspiration avec embout souple ou manuellement).

La découverte ou la mise à l'air de racines dans la tranchée constitue un point d'arrêt de chantier tel que défini dans l'article 2.3 ci-dessus.

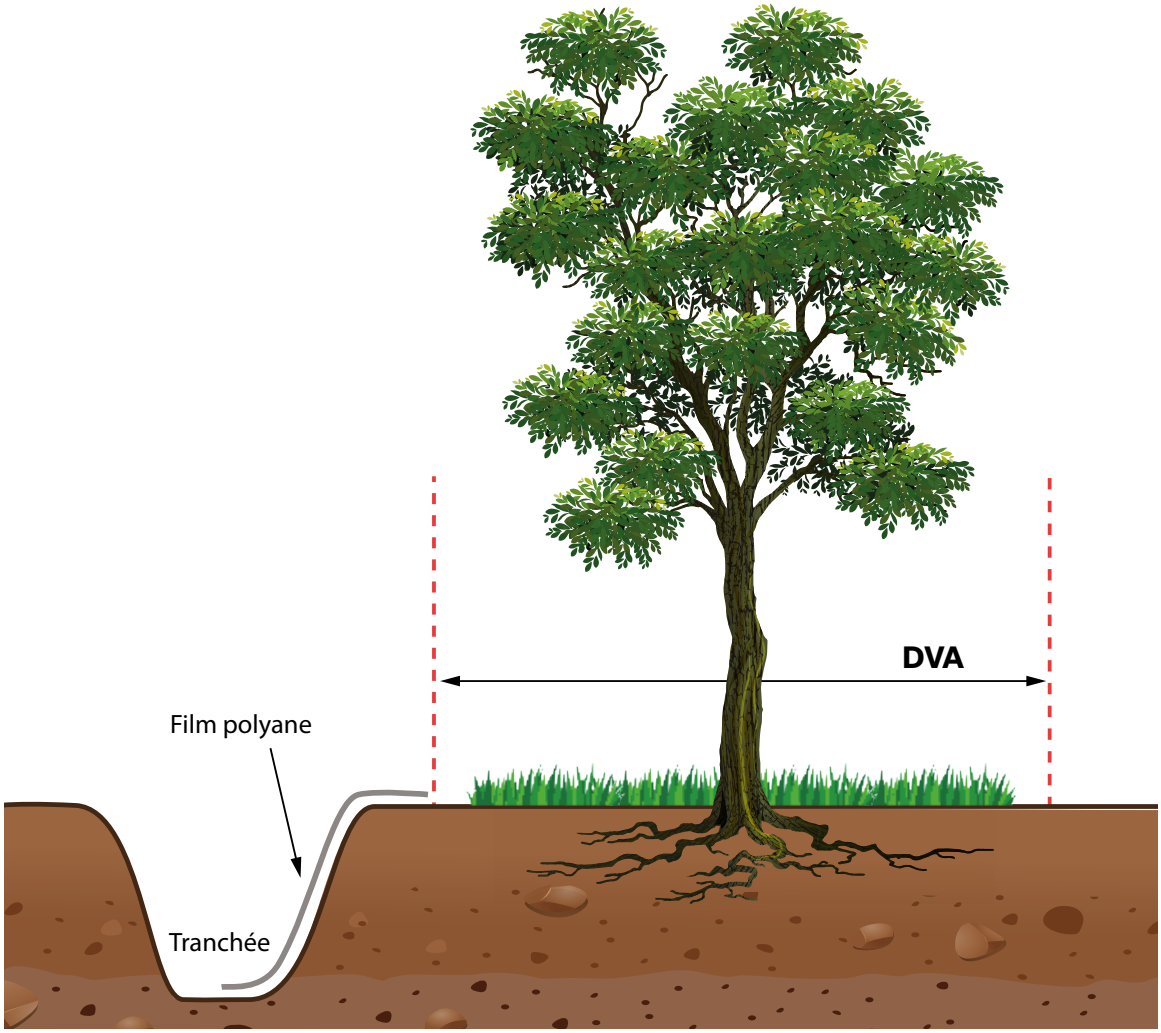
En cas de mise à l'air des racines pour une durée supérieure à 24 heures avant remblai, des mesures spécifiques de maintien d'humidité autour des racines doivent être prises (toiles de jutes, arrosages, etc.).

Dans le cas de fouilles à proximité des arbres restant ouvertes plus de 15 jours en période hivernale et 72h en période estivale, il est demandé à l'intervenant ou au bénéficiaire la pose d'un film étanche (par exemple, polyane) afin de conserver l'humidité du sol autour des racines (voir schéma). Dans certains cas, notamment pour des travaux en période estivale, des arrosages ponctuels seront planifiés.

Si néanmoins des coupes de racines étaient indispensables, elles ne doivent en aucun cas concerner des racines de plus de 5 cm de section. Par ailleurs, elles doivent être réalisées proprement à l'aide d'une scie égoïne ou d'un sécateur de force désinfectés après autorisation expresse et contrôle d'un technicien de la Métropole.

Les réseaux pourront être posés sous les racines maîtresses conservées. Le remblaiement de ces tranchées devra être obligatoirement réalisé avec la même nature de matériaux que ceux rencontrés lors de l'ouverture, en respectant si nécessaire les étagements de couches du sol (terre, et/ou mélange terre/pierres, et/ou grave...).

Cependant, pour les tranchées sous chaussée, les règles de remblayage et de compactage fixées dans le guide technique « Gestion du remblayage et des réfections des tranchées » devront être respectées pour assurer la pérennité de la structure de chaussée.



Chapitre 5. LES TERRASSEMENTS

5.1. Le décaissement

5.1.1 Les décaissements de plus de 10 cm sont interdits dans le DVA.

Les racines assurant l'ancrage et l'alimentation en eau de l'arbre se situent en majorité dans les 80 premiers centimètres du sol, une détérioration importante sera donc préjudiciable à la survie de l'arbre.

5.1.2 Dérogations

Une dérogation peut être éventuellement accordée si un diagnostic préalable a démontré l'absence de racines superficielles sur le site concerné par les travaux de décaissement.

L'accord écrit de la Métropole de Lyon est obligatoire pour toute dérogation à la règle.

5.2. Le remblaiement

Dans tous les cas, le remblayage des arbres existants ne peut être réalisé sans une autorisation écrite du service gestionnaire des arbres de la Métropole de Lyon.

L'enterrement du collet de l'arbre et des racines provoque son asphyxie et peut conduire à sa mort.

5.2.1. Le remblaiement du pied de l'arbre

L'apport de terre, ou tout autre matériau de remblaiement au pied de l'arbre dans le DVA, est par principe interdit.

5.2.2. Dérogation

Une dérogation pourra être accordée si ce remblaiement s'avère inévitable. Une couche drainante sera installée en fond de forme (graviers diamètre 40/60) recouverte d'un film géotextile anti-colmatage.

Au-delà de 40 cm d'épaisseur, un dispositif d'aération du système racinaire sera installé.

Le remblaiement sera réalisé avec un substrat riche en matière organique et léger pour permettre à l'arbre de reconstituer de nouvelles racines superficielles.

Chapitre 6. DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES

6.1. Dépôt de matériaux et prévention des risques de pollution

Durant les travaux, aucun dépôt ou stockage de matériaux ne doit être réalisé sur le sol de la fosse de plantations (terre, sable, pierres, gravats, sacs de ciment, etc.).

De même, en aucun cas, il ne sera stocké ou versé de produit polluant ou de nettoyage sur le sol de la fosse de plantation.

L'intérieur des enceintes de protection, et de manière plus générale les fosses de plantation, seront toujours maintenues en état de propreté et soustraites à la pénétration de tout liquide nocif pour la végétation tels que : essence, huiles de vidange, acides, ciment, etc.



6.2. Gestion des terres végétales décapées ou excavées

Tous les matériaux sur chantier ou en dépôt sont stockés avec une pelle mécanique, en constituant des andains linéaires de section triangulaire, et d'une hauteur maximale de 3 m pour une base de 6 à 7m. L'orientation longitudinale des andains suit le sens de la pente pour éviter toute stagnation de l'eau en pied de tas.

Aucun stockage en table ou en tas ne sont admis, quelle que soit leur hauteur.

Tout décapage ou stockage au chargeur, au tracks au bull pousseur voire au scraper est strictement interdit.

Selon les conditions climatiques et la durée du chantier, l'entreprise devra, sur indications du service gestionnaire :

- Soit protéger les stocks par des bâches imperméables ;
- Soit effectuer un léger serrage superficiel avec le revers du godet pour éviter la pénétration d'eau à l'intérieur des tas. Dans ce cas l'entreprise réalisera un semis adapté garantissant l'absence de mauvaises herbes tout au long du stockage.

Le cas échéant, les bâches seront dimensionnées de façon à permettre une protection continue des surfaces stockées, en utilisant une largeur de lé adaptée. Les bâches de protection sont fixées au sol. En cas de détérioration, elles seront immédiatement remplacées par l'entreprise.

Les imports ou exports de terre sur le chantier doivent être conformes aux mesures de lutte contre la propagation des plantes invasives.

6.3. Remise en état de la végétation

Suite à l'état des lieux a posteriori , tel que prévu à l'article 18 du règlement de voirie, la remise en état définitif de l'ensemble du patrimoine végétal et paysager supprimé (toute strate confondue) pour la réalisation du chantier ou dégradé lors de sa réalisation, est réalisée par le service gestionnaire de la Métropole de Lyon conformément au Fascicule 35 du CCTG de travaux de génie civil et sur la base des éléments présents dans l'état des lieux préalable établi avant le démarrage des travaux.

Le coût de cette remise en état et les travaux de finalisation (délai de trois ans de garantie du végétal) seront à la charge de l'intervenant.

En cas d'absence d'arbre géré par la Métropole dans la zone plantée, la remise en état des autres strates végétales est à faire valider par la commune concernée, compétente en la matière.

6.4. Prévention des problèmes phytosanitaires – chancre coloré du platane

En France, la lutte contre le chancre coloré est obligatoire dans le cadre d'un arrêté national du 22 décembre 2015 relatif à la lutte contre *Ceratocystis platani*, agent pathogène du chancre coloré du platane. Il n'existe à l'heure actuelle aucune méthode curative dont l'efficacité ait été scientifiquement prouvée contre cet organisme nuisible. La Métropole de Lyon fait directement partie des territoires concernés et on dénombre plus d'une vingtaine de sites contaminés.

Dans ce contexte, la stratégie de lutte actuelle repose sur différents éléments clé :

- Des méthodes prophylactiques visant à prévenir la transmission du champignon aux arbres sains (le champignon ne peut se transmettre que par une blessure),
- La surveillance et la détection précoce de la présence du pathogène, l'éradication de ce dernier par destruction du végétal contaminé selon des procédures strictes sous contrôle des services en charge de la protection des végétaux,
- L'abattage préventif des arbres situés à proximité d'arbres infestés. Ce dernier point s'avère nécessaire, compte tenu de la propagation du pathogène aux platanes environnants via les connexions opérant au niveau de leurs racines (anastomoses).

Pour plus de précision, sur la mise en ouvre de ses principes de prévention et de lutte, se reporter aux arrêtés en vigueur et aux prescriptions disponibles sur le site de la DRAAF :
https://draaf.auvergne-rhone-alpes.agriculture.gouv.fr/

Il ressort de ces directives que les travaux de terrassement situés dans des sites contaminés sont également concernés par les mesures prophylactiques.

La Métropole de Lyon tient à disposition de tous les intervenants la liste actualisée annuellement. Le périmètre des sites contaminés est disponible sur le site *https://data.grandlyon.com*

Chapitre 7. KIT DE FORMATION / SENSIBILISATION « RACINES AUGMENTÉES » DIFFUSÉ PAR ERASME

https://erasme.notion.site/Kit-de-d-ploiement-Racines-Augment-es-0a3a968f9eeb449fb5776dd684384ef8

Racines Augmentées est née d'une volonté de créer une formation qui réponde à des besoins de terrain pour préserver les racines des arbres en ville lors des chantiers et améliorer le suivi sanitaire déjà effectif.

Il n'existait jusque-là pas de moyen de consigner les dégâts commis sur les racines des arbres en ville : le suivi sanitaire des arbres en place ne dispose donc pas de toutes les informations pour comprendre et anticiper les éventuelles apparitions de problèmes phytosanitaires.

La formation terrain « Racines Augmentées » a été créée et intervient dans ce but. Elle s'adresse à tous les acteurs de chantiers de travaux en ville, dès lors qu'ils sont confrontés à la présence de racines d'arbres dans leur quotidien de travail.

La présence et la pérennité des arbres en milieu urbain étant un enjeu majeur des politiques de territoire actuelles, il est nécessaire de former et sensibiliser les différents acteurs concernés :

- À l'‘impact des travaux de terrassement et de voirie sur les arbres,
- Aux techniques à mettre en place pour éviter d'éventuels dégâts et favoriser les bons gestes,
- À l'importance de transmettre les données de chantier au service de gestion des arbres pour le suivi sanitaire.

Cette **form'action** a lieu en une heure, sur le site même du chantier.

C'est dans cette optique que les trois temps de la form'action (formation + action) "Racines Augmentées" sont utiles :

1) Un temps de formation théorique

2) Un temps terrain

3) Un temps d'engagement

Des supports de formation viennent soutenir et imager ces trois temps de la **form'action** d'une heure environ : 11 pages de formation théorique, des fiches de santé de l'arbre et un panneau d'engagement final.

Les 11 pages de formation théorique permettent d'améliorer les connaissances des agents formés. Ils connaîtront les rôles de l'arbre en ville et donc les raisons de les protéger.

Le système racinaire sera également présenté au travers des différents types de racines et leurs fonctions.

Enfin, les menaces et risques qui pèsent sur les arbres seront expliqués, ainsi que les

gestes à favoriser sur les chantiers et ceux à éviter/bannir.

La fiche de santé arbre permet de faire un tour du chantier pour repérer avec eux les arbres à protéger tout en expliquant comment la remplir. Ces fiches de santé seront ensuite à compléter tout au long du chantier et à envoyer en fin au service local de gestion des arbres.

Le panneau à remplir avec les agents et à accrocher à l'entrée du chantier formalise l'engagement des agents à la suite de Racines Augmentées. Ce panneau sera visible de tous, professionnels et public. Il permet aussi de sensibiliser le grand public à la question des racines en ville.

À la fin de cette heure de formation, les agents auront été sensibilisés et formés à la protection des arbres. Ils auront également entre leurs mains un outil pratique pour consigner et transmettre les données collectées sur leur chantier.

L'idéal final est que les agents se sentent davantage impliqués dans la préservation du végétal en ville et que cela devienne un reflex quotidien. Ils ont un vrai rôle à jouer dans la chaîne de protection et de surveillance : leurs actions sont valorisées et ils sont en adéquation avec les évolutions de leur métier dans les travaux publics. Le lien TP et végétal est renforcé.

2024

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Guide technique
Préservation de l'espace public



MÉTROPOLE GRAND LYON

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1. PRÉAMBULE 94

Chapitre 2. LES OBJECTIFS DE CE GUIDE TECHNIQUE 94

Chapitre 3. RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION ET DES SANCTIONS ENCOURUES 95

Chapitre 4. DISPOSITIONS À PRENDRE PAR L'ORGANISATEUR 95

4.1. Afin de réduire à la source la production de déchets générés lors de la manifestation 95

4.2. Afin de garantir l'état de propreté du domaine public privatisé durant l'évènement ou la manifestation 96

4.3. Afin de garantir la conservation des éléments de voirie du domaine public privatisé durant l'évènement ou la manifestation (en amont, pendant et après) 96

Chapitre 5. RÈGLES CONCERNANT LA CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER LORS DE PRESTATIONS ÉVÈNEMENTIELLES 96

5.1. Préconisations et points de vigilance forte 96

5.2. Prescriptions 97

5.2.1. Obligation d'autorisation de voirie avant la tenue de l'évènement ou de la manifestation 97

5.2.2. Obligation d'autorisation de voirie avant toute manipulation de panneaux de polices 97

5.3. Visites de site et périmètre de l'évènement, états des lieux effectués 97

CHAPITRE 6. PRÉCONISATIONS EN MATIÈRE DE PROPRETÉ 98

6.1. Suivre les mesures d'interdiction 98

6.2. Respecter la réglementation 98

6.3. Limiter la production de déchet 98

6.4. Gérer les déchets générés 99

Chapitre 1. PRÉAMBULE

La Métropole de Lyon accueille chaque année sur son espace public près de deux mille manifestations ou évènements à caractère sportif, festif, culturel, cultuel, associatif, caritatif, commerçant ou autre, à but lucratif ou non, qui participent au dynamisme du territoire et au bien-vivre ensemble de la population.

La réussite de ces évènements est due en partie à la qualité de l'espace public mis à disposition des organisateurs par les autorités compétentes, dont la Métropole. C'est pourquoi, cette dernière incite les organisateurs d'événements à mettre en place des pratiques respectueuses de ces espaces, au titre de l'exemplarité de chaque acteur concerné.

Ce guide technique s'applique à tout type d'évènements ou manifestations organisées en tout ou partie sur l'espace public métropolitain (hors manifestations revendicatives qui relèvent d'un autre processus de déclaration).

Chapitre 2. LES OBJECTIFS DE CE GUIDE TECHNIQUE

La Métropole de Lyon a la responsabilité des espaces publics qui lui appartiennent et s'attache à les entretenir et les nettoyer de manière récurrente tout au long de l'année.

Cependant lors de la tenue d'évènements ou manifestations, la responsabilité de l'organisateur est engagée. Lors de sa demande d'occupation du domaine public auprès des autorités compétentes, l'organisateur occupant du domaine public a donc la responsabilité de sa préservation.

L'objectif de ce Guide Technique est de responsabiliser les organisateurs d'évènements et qu'ils s'engagent à :

- Assurer la conservation du domaine public occupé ainsi que des mobiliers, ouvrages et accessoires de voirie
- Limiter la survenance des déchets, en assurer la bonne gestion (notamment concernant les atteintes au domaine public routier et/ou ses accessoires),
- Promouvoir les bonnes pratiques auprès du public et rendre l'espace public dans son état initial notamment en termes de salubrité, de propreté et de nettoiement,
- Garantir le maintien des usages du domaine public occupé et une utilisation compatible avec sa destination,
- Ne pas compromettre le maintien des mobiliers/ouvrages de voirie,

La finalité est de ne pas mobiliser de moyens supplémentaires pour la Métropole et garantir une bonne utilisation des fonds publics.

Chapitre 3. RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION ET DES SANCTIONS ENCOURUES

L'organisateur de l'évènement ou de la manifestation qui se tient en tout ou partie sur le domaine public routier métropolitain doit remettre en état les voies ouvertes à la circulation publique et leurs dépendances, dont il a obtenu l'usage privatif à l'occasion de la manifestation.

Il est demandé à l'organisateur de se rapprocher des services de la Métropole, gestionnaires des voies ou du domaine public concerné.

Les services de la Métropole viennent en accompagnement de l'organisateur pour information et rappel des mesures

Pour information, les dépôts illégaux de déchets sur le domaine public sont également punis de sanctions pénales selon leur importance et la gêne occasionnée à la circulation publique.

De plus, en cas de manquements constatés dans le non-respect des préconisations de la Métropole de Lyon ou de la commune, l'organisateur s'expose au risque de ne pouvoir reconduire cette manifestation à l'avenir.

Chapitre 4. DISPOSITIONS À PRENDRE PAR L'ORGANISATEUR

Le domaine public métropolitain peut être mis à disposition de tout tiers organisant un évènement ou une manifestation.

Pour cela, son organisateur doit obligatoirement se rapprocher des services de l'autorité compétente pour obtenir un titre d'occupation du domaine public. Il doit également entrer en contact avec les services compétents en matière de propreté et de voirie de la Métropole de Lyon.

En cas de fermeture à la circulation de certaines voies ou places, l'horaire de réouverture doit intégrer le temps de nettoyage/remise en état, nécessaire à la sécurisation de la voirie avant réouverture à la circulation.

Pour rappel, la réouverture de l'espace public à la circulation est de la responsabilité de l'organisateur, et ne doit s'effectuer qu'après le nettoyage/remise en état de l'espace public.

Afin d'aider l'organisateur à préserver l'espace public occupé, la Métropole propose des outils/actions à mettre en place en amont, pendant et après la manifestation : À titre indicatif, les principales actions sont rappelées dans les trois paragraphes suivants :

4.1. Afin de réduire à la source la production de déchets générés lors de la manifestation

Assurer la propreté du site en lien avec l'évènement nécessite de mobiliser des moyens logistiques, techniques et humains à divers niveaux. Afin d'en réduire les impacts, la prise

en compte d'une démarche en amont de limitation de la production de déchets s'avère essentielle.
La Métropole propose des outils/actions à mettre en place en amont, pendant et après la manifestation au travers de préconisations détaillées ci-après.

4.2. Afin de garantir l'état de propreté du domaine public privatisé durant l'évènement ou la manifestation

L'organisateur s'engage à gérer les déchets qui, eu égard à leurs caractéristiques et aux quantités produites, ne sont pas assimilables aux déchets ménagers. Il convient de se référer aux prescriptions et préconisations mentionnées ci-après.

4.3. Afin de garantir la conservation des éléments de voirie du domaine public privatisé durant l'évènement ou la manifestation (en amont, pendant et après)

L'organisateur doit réaliser un état des lieux selon les modalités décrites à l'art. 18 du règlement de voirie.

Chapitre 5. RÈGLES CONCERNANT LA CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER LORS DE PRESTATIONS ÉVÈNEMENTIELLES

Rappel : les prestations évènementielles ou manifestations ayant lieu sur le Domaine public routier métropolitain, ou impactant ledit domaine public font l'objet de prescriptions réglementaires ou de préconisations à promouvoir.

5.1. Préconisations et points de vigilance forte :

- Éviter et limiter au maximum les déplacements des PL et engins de manutentions sur les places.
- Les mobiliers et matériels nécessaires à l'événement sont à manipuler, installer et démonter avec soin, afin d'éviter toute détérioration des sites.
  - → Girations des véhicules à limiter pour éviter tout cisaillement et poinçonnement.
  - → Respect des Limites de charge sur les dalles parkings & certaines zones métro.
  - → Vigilance aux fuites d'hydrocarbures.
  - → Vigilance aux intempéries sur les surfaces sablées ou gore ...

L'état du domaine public concerné fera l'objet de visites préalables et a posteriori.

5.2. Prescriptions

5.2.1. Obligation d'autorisation de voirie avant la tenue de l'évènement ou de la manifestation :

- La demande d'autorisation doit intervenir 15 jours avant la prestation, 30 jours pour les grandes manifestations de type Marathon, Biennale...
- Un accord des services de la voirie est obligatoire avant d'envisager tout déplacement de mobiliers urbain :
  - Toutes barrières amovibles, bancs, (assises), potelets amovibles, déplacés pour les besoins de la manifestation sont à remettre en place.
  - Pas de modification ni de suppression de mobiliers fixe barrières, bancs, (pieds & dossiers), potelets fixes.
  - Respecter les gabarits de limitations de hauteurs.
  - Les déplacements de bornes granits posées de « sécurité » Seront à la charge des prestataires et désigné suite à un état des lieux,
  - Elles seront manipulées, soit par un camion grue, soit par engins de manutention et remise en place au plus près de la fin de la manifestation.
  - Les manipulations hors heures ouvrables sont à la charge des prestataires.
- Les piquetages sont interdits
- L'installation sur les grilles d'aérations des métros ou parkings et de certains tampons est interdite.
- Aucun marquage au sol n'est autorisé sans accréditation.

5.2.2. Obligation d'autorisation de voirie avant toute manipulation de panneaux de polices

- Cas particulier des « tournages » vidéo ou cinématographiques : les panneaux de polices ne seront occultés, démontés ou ajoutés pour un tournage qu'avec l'accord technique du service compétent de la Voirie.

5.3 Visites de site et périmètre de l'évènement, états des lieux effectués

L'application de l'article 18 du Règlement de voirie concernant les états des lieux préalables et a posteriori permettront de s'assurer de l'état du domaine public, de noter toute détérioration et d'envisager la remise en état du domaine public routier métropolitain concerné.

Ces visites et états des lieux se dérouleront :

- Sur rendez-vous ou de manière aléatoire,
- Selon les évènements récurrents d'importances,
- Sur demandes des techniciens des subdivisions,

- Pour les manifestations sortant de l'ordinaire...

Le non-respect des règles ci-dessus fera l'objet de procédures contentieuses.

Chapitre 6. PRÉCONISATIONS EN MATIÈRE DE PROPRETÉ

En tant que producteur de déchet, un organisateur d'évènement est responsable de son déchet de sa production jusqu'à sa valorisation ou son élimination finale.

Le non-respect de la législation en vigueur, ou le constat de dépôts sauvages sur l'espace public par un professionnel pourra faire l'objet d'une amende allant de 175 euros à 7 500 euros et jusqu'à 15 000 euros pour une personne morale en cas de récidive.

Le service prévention des déchets de la Métropole peut apporter des conseils pour accompagner l'organisateur et l'aider à :

6.1. Suivre les mesures d'interdiction

- Interdiction de brûler les déchets
- Interdiction de vider des produits à l'égout
- Interdiction d'abandonner les déchets générés
- Interdiction de mélanger des déchets dangereux avec d'autres déchets

6.2. Respecter la réglementation

- Trier à la source les déchets alimentaires : à partir du 1er kilo produit au 1er janvier 2024
- Trier conformément au « décret 7 flux » les papiers, le carton, le métal, le plastique, et le verre.
- Trier les déchets dangereux (ex : lampe, peinture et solvant...)

6.3. Limiter la production de déchet

- Éviter le gaspillage alimentaire
- Assurer le don alimentaire de denrées encore consommables
- Éviter la production d'emballages et de plastiques sur l'évènement : mettre en place la consigne, demander aux bénéficiaires d'apporter leurs contenants
- Éviter la production de papier en lien avec l'évènement

6.4. Gérer les déchets générés

- Trier le verre :
  - → Utiliser en priorité les silos à verre implantés sur la voie publique,
  - → L'organisateur d'évènement s'équipe de contenant de pré-collecte par ses propres moyens,
  - → En cas de besoin et sur conditions, des silos peuvent être mis à disposition par la Métropole (ex : organisateur d'évènement à statut non lucratif).
- Trier et gérer les déchets recyclables :
  - → Utiliser les moyens existants et sur place,
  - → Mettre des contenants de pré-collecte à la charge de l'organisateur d'évènement,
  - → Des bacs de tri et des silos de tri peuvent être mis à disposition en cas de besoin et sur conditions par la Métropole (ex : organisateur d'évènement à statut non lucratif),
  - → Tout déchet recyclable (papiers, emballages en métal, en plastique et en carton) doit être déposé en vrac (sans sac),
  - → L'organisateur sensibilise les bénévoles et le public pour que les consignes de tri soient bien respectées.
- Gérer les déchets non recyclables :
  - → S'équiper en bac gris (non fourni par la Métropole),
  - → Toute ordure doit être placée dans un sac fermé dans le bac gris.
- Trier et gérer les déchets alimentaires :
  - → Ne pas utiliser les bornes à compost installées dans certaines communes qui sont principalement réservées aux ménages,
  - → Les déchets alimentaires doivent suivre une filière spécifique à charge de l'organisateur.

En tout état de cause, et pour chaque évènement, l'organisateur doit souscrire auprès de prestataires un ou plusieurs contrats d'enlèvement et de traitement des autres déchets produits.

Ressources à consulter : https://www.grandlyon.com/services/je-trie-mes-dechets-professionnels

2024

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Guide technique
Ouvrages d'Art



MÉTROPOLE
GRAND LYON

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1. TRAVAUX SUR OU À PROXIMITÉ DES OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT ET MURS DE SOUTÈNEMENT MÉTROPOLITAINS 104

1.1. Ouvrages de franchissement 104

1.2. Murs de soutènement 105

Chapitre 2. TRAVAUX DE CONSTRUCTION D'OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT EN PASSAGE SUPÉRIEUR OU INFÉRIEUR DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER MÉTROPOLITAIN 106

2.1. Ouvrages en passage inférieur sous domaine public routier 106

2.2. Ouvrages en passage supérieur du domaine public routier 107

Chapitre 1. TRAVAUX SUR OU À PROXIMITÉ DES OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT ET MURS DE SOUTÈNEMENT MÉTROPOLITAINS

1.1. Ouvrages de franchissement

- **Nouveaux Réseaux :** le passage de nouveaux réseaux (hors rénovation, renforcement de réseaux existants) est interdit dans les ouvrages afin de limiter les risques de destruction ou détérioration des étanchéités et tablier de ces ouvrages, excepté lorsque des réservations sont déjà existantes et disponibles ou qu'il n'est techniquement pas possible de passer hors ouvrage (forage dirigé ou en fonçage sous le cours d'eau ou la voirie franchis par l'ouvrage, encorbellement). L'intervenant doit rechercher à ses frais les réservations éventuelles.

  Le propriétaire du réseau a à sa charge les reconnaissances préalables (sondages, recherches des plans, notes de calcul de l'ouvrage existant), études et notes de calcul nécessaires par un bureau d'études spécialisé en génie civil et doit soumettre pour avis préalable son dossier technique (plans, note de calcul, cinématique du chantier (notamment grutage, nacelles...) au service métropolitain gestionnaire de l'ouvrage afin de garantir la stabilité de l'ouvrage ainsi que la non dégradation de l'ouvrage pendant et après réalisation des travaux.

  Par ailleurs, le nouveau réseau devra permettre l'entretien normal de l'ouvrage (inspection, travaux courants) et son fonctionnement mécanique (dilatation). De plus, en cas de travaux de réparations de l'ouvrage nécessitant la dépose provisoire de ce réseau, celle-ci, ainsi que la repose, est à la charge du propriétaire dudit réseau. De même en cas de fin d'exploitation ou abandon d'un réseau passant sur ou dans un ouvrage, le propriétaire doit, à ses frais, faire procéder à la suppression de ce réseau dans le but de ne pas laisser de surcharge permanente sur l'ouvrage et faciliter l'entretien courant de l'ouvrage.

- **Réseaux existants :** pour toute intervention sur un réseau déjà existant situé sur ou dans un ouvrage de franchissement, l'intervenant doit au préalable établir un dossier technique d'intervention (plans, note de calcul, cinématique du chantier (notamment grutage, nacelles...)) et prendre à sa charge la réfection de la structure, étanchéité et/ou revêtement nécessairement démolis pour réaliser l'intervention. Les conditions de réfection (dimensions, matériaux) sont définies préalablement par le service gestionnaire de l'ouvrage dans son avis rendu préalablement sur le dossier technique d'intervention.

- **Stationnement sur ouvrage de franchissement :** tout stationnement est normalement interdit sur les ouvrages de franchissement, y compris sur trottoir. Pour tout chantier réalisé à proximité d'un ouvrage et nécessitant une emprise sur ce dernier pour stationnement de véhicules ou dépôt de matériaux, un dossier technique avec plan d'implantation et caractérisation des surcharges apportées (poids, descentes de charges…) doit être transmis pour avis préalable au service gestionnaire de l'ouvrage de franchissement

Pour toute intervention ou stationnement sur un ouvrage de franchissement, un constat contradictoire avant et après chantier sera réalisé avec le service gestionnaire de l'ouvrage de franchissement.

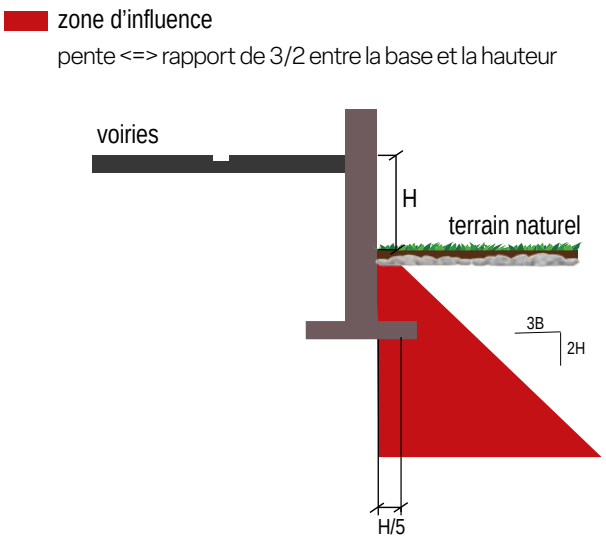
1.2. Murs de soutènement

Toute intervention sur le domaine public et nécessitant un terrassement rentrant dans la zone d'influence d'un ouvrage de soutènement métropolitain doit être soumis pour avis préalable au service gestionnaire du mur de soutènement.

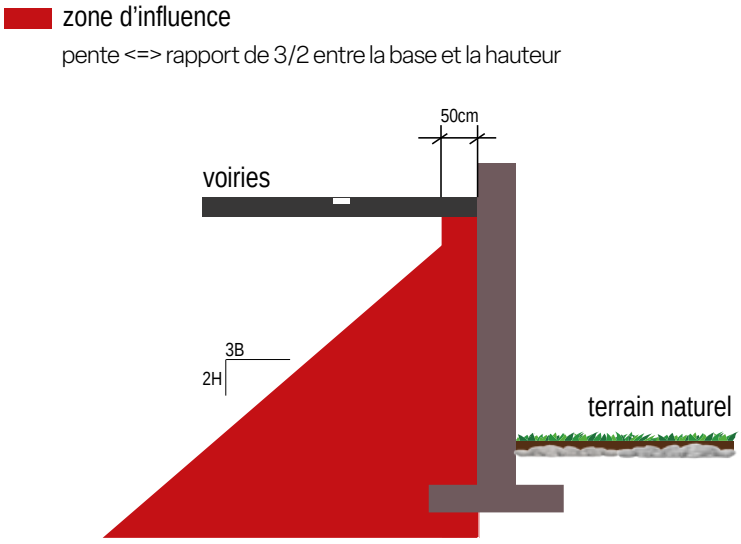
L'intervenant devra au préalable établir un dossier technique d'intervention (plans (profondeur d'excavation), cinématique du chantier (notamment grutage si en tête de mur, réalisation par plots…). Les conditions de réalisation du terrassement (blindage, renforcement du mur, reconstitution du drainage ou étanchéité du mur, suivi topographique…) sont définies par le service gestionnaire de l'ouvrage dans son avis rendu préalablement sur le dossier technique d'intervention et réalisées au frais de l'intervenant. Un constat contradictoire, avant et après travaux, sera réalisé avec le service gestionnaire de l'ouvrage de soutènement.

Zone d'influence :

- Excavation en tête de mur :
  - → Si à moins de 50cm du mur : tout terrassement quelle que soit la profondeur
  - → À partir de 50cm du mur : tout terrassement interceptant la pente de 3B/2H tracée à partir du mur



- Excavation en pied de mur :
  - → Si à moins de 1/5 de la hauteur de soutènement du mur (H) : tout terrassement quelle que soit la profondeur (exemple un soutènement de 2m de haut : 40cm)
  - → À partir à partir de H/5 du mur (H étant la hauteur de soutènement) : tout terrassement interceptant la pente de 3B/2H tracée à partir de H/5



Chapitre 2. TRAVAUX DE CONSTRUCTION D'OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT EN PASSAGE SUPÉRIEUR OU INFÉRIEUR DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER MÉTROPOLITAIN

2.1. Ouvrages en passage inférieur sous domaine public routier (ouverture supérieure ou égale à 2m) :

En plus des obligations déjà imposées par les dispositions du règlement de voirie métropolitain en termes de remise en état du domaine public, il sera demandé préalablement à la délivrance de l'autorisation de voirie de fournir un dossier géotechnique de niveau G2 PRO et les hypothèses de calcul prises dans le dimensionnement de l'ouvrage (notamment charge maximale d'exploitation et trafic journalier estimé).

En fin de chantier, un dossier complet de récolement, le dossier des ouvrages exécutés (DOE, avec avis émis par un bureau d'études extérieur), ainsi que l'inspection détaillée initiale de l'ouvrage est transmis au service gestionnaire de l'ouvrage franchi de la Métropole.

Conformément à la réglementation en vigueur, la Métropole de Lyon demandera tous les six ans, les rapports d'inspection détaillée périodique réalisés par le propriétaire et/ou gestionnaire de l'ouvrage.

2.2. Ouvrages en passage supérieur du domaine public routier :

En plus des documents fournis pour un ouvrage en passage inférieur, l'ouvrage construit doit :

- Avoir un gabarit de hauteur d'au moins 4.5m, porté à au moins 5.5m pour les ouvrages de franchissement en passage supérieur des voies rapides métropolitaines,
  En cas d'impossibilité technique avérée, une hauteur inférieure pourra être validée par les services de la Métropole, sous réserve qu'un système de contrôle/alerte et de protection de l'ouvrage soit mis en œuvre en accompagnement de l'ouvrage, aux frais du maitre d'ouvrage.
- Les appuis de l'ouvrage doivent être implantés hors des limites du domaine public routier métropolitain et à une distance suffisante pour éviter la mise en place de dispositifs de protection. En cas d'impossibilité technique avérée, de tels dispositifs sont dimensionnés, construits et entretenus par le propriétaire de l'ouvrage.
  De même si des dispositifs de types glissières ou GBA déjà présents doivent être modifiés du fait de la réalisation de l'ouvrage, ceux-ci le seront au frais du maître d'ouvrage.

2024

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Guide technique
Voies Rapides et Tunnels



MÉTROPOLE GRAND LYON

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1. PRÉAMBULE 112

Chapitre 2. PATRIMOINE CONCERNÉ 112

2.1. Routes express 112
2.2. Voies rapides 112
2.3. Tunnels 113
2.4. Le Boulevard Périphérique Nord de Lyon (BPNL) 113

Chapitre 3. EXÉCUTION DES CHANTIERS 113

3.1. Coordination 113
3.2. Balisage 114
3.3. Dispositions spécifiques 114
3.4. Travaux de construction d'ouvrages de franchissement 115
3.5. Réfection des voies rapides et de leurs accessoires 115
3.5.1. Réfection provisoire 115
3.5.2. Réfection définitive 115

Chapitre 1. PRÉAMBULE

Le principe retenu par la Métropole pour la gestion de son domaine public routier métropolitain est une gestion identique pour l'ensemble des voies métropolitaines.

Cependant, du fait de certaines caractéristiques de voies et ouvrages à statut particulier, dénommées « voies rapides et tunnels » dans le règlement de voirie et dans ses guides techniques, des modalités de gestion spécifiques peuvent leur être appliquées.

Ces cas particuliers sont décrits dans le présent guide technique.

Chapitre 2. PATRIMOINE CONCERNÉ

2.1. Routes express

L'article L.131-1 alinéa 2 du code de la voirie routière dispose que le caractère de route express peut être conféré à certaines voies dans les conditions fixées aux articles L.151-1 à L.151-5.

L'article L.151-1 du même code définit les routes express comme étant des « routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'État, 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 ».

L'article L.151-2 du même code dispose quant à lui que « 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'État et par arrêté préfectoral dans les autres cas. (...)».

2.2. Voies rapides

Au sein du réseau structurant de la Métropole, des voies sont identifiées comme « voies rapides ». Elles nécessitent, du fait de leurs caractéristiques techniques particulières, l'application de règles de gestion spécifiques.

Ce réseau de « voies rapides » est composé, notamment, de routes à chaussées séparées par un terre-plein central, ainsi que leurs bretelles d'entrée et de sortie ou encore de certaines voies réglementées au titre de la police de la circulation comme routes à accès réglementé au sens du code de la route et de l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes.

Il s'agit des voies métropolitaines suivantes :

- M6, M7, RD 383 (Périphérique Laurent Bonnevay), RD 301, RD 302
- Ainsi que l'ensemble de leurs bretelles d'accès, de sortie ou collectrices.

2.3. Tunnels

L'article R.118-1-1 du Code de la Route dispose que « Constituent des ouvrages dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes au sens de l'article L. 118-1 les tunnels routiers d'une longueur supérieure à 300 mètres.
Pour l'application du présent titre, un tunnel désigne toute route ou chaussée située sous un ouvrage de couverture qui, quel que soit son mode de construction, crée un espace confiné. (...) »

Pour la Métropole de Lyon, les tunnels routiers concernés sont les suivants :

- Le tunnel sous Fourvière (TSF),
- Le tunnel de la Croix Rousse (TCR),
- Le tunnel Vivier Merle (TVM),
- Le tunnel Brotteaux Servient (TBS),
- Le tunnel des Tchécoslovaques (TCH),
- Le tunnel de la rue Terme (TRT).

2.4. Le Boulevard Périphérique Nord de Lyon (BPNL)

Le boulevard Périphérique Nord de Lyon est composé d'un ensemble de voies rapides et de quatre tunnels routiers (Duchère, Rochecardon, Caluire, Quai Bellevue). L'exploitation de ces ouvrages a fait l'objet d'un contrat de partenariat public privé, piloté par la Métropole de Lyon.

Chapitre 3. EXÉCUTION DES CHANTIERS

3.1. Coordination

Compte tenu des contraintes d'interventions dues aux trafics supportés, aux particularités techniques et aux risques pour la sécurité publique, mais également de l'interdépendance de certains axes avec les autres voies rapides urbaines et autoroutes de l'agglomération lyonnaise, des dispositions spéciales en matière de programmation des travaux sont définies.

Tous les chantiers doivent être connus à l'avance (à minima six mois). Ils doivent être présentés aux exploitants concernés qui se chargeront d'examiner les contraintes de coordination et de programmation. Cette coordination sera effectuée au regard des autres interventions prévues sur un même site et des éventuelles interdépendances d'axes pour les fermetures nécessaires aux travaux.

L'autorisation de voirie et l'accord technique préciseront les dispositions retenues, notamment des dates et plages horaires précises compatibles avec les autres demandes de coupure sur le réseau CORALY et son calendrier de travaux ou compatible avec les coupures programmées des tunnels.

Le gestionnaire de voirie ou son exploitant, en lien avec le cadre d'astreinte de CORALY, les services préfectoraux ou les services de secours, peut demander à tout moment, l'arrêt immédiat d'un chantier et la restitution des voies de circulation.

3.2. Balisage

La signalisation des chantiers sera réalisée, quelle que soit la nature des travaux sur les chaussées ou accotements, les tunnels, exclusivement sous la direction du gestionnaire de voirie ou de l'exploitant, par les équipes internes ou des entreprises dument autorisées.

3.3. Dispositions spécifiques

Avant les interventions in situ, l'entreprise intervenante doit se conformer aux exigences spécifiques de sécurité de l'exploitant concerné (demande d'autorisation de travaux, plan de prévention général, travaux de nuit essentiellement, temps d'intervention nocturne réduit si nécessaire, équipements lumineux des véhicules).

Les tranchées sont tolérées pour certains réseaux si l'implantation est prévue en dehors des chaussées et de la bande d'arrêt d'urgence, et si possible en espaces enherbés.

Quand des fourreaux existent sous les voies, les réseaux doivent emprunter ces dispositifs.

En passage transversal, la technique du fonçage sera obligatoire.

Pour les réseaux hors sol et aérien, il pourra être donné un avis favorable à une demande d'implantation d'un équipement si celui-ci est implanté en dehors de la plate-forme (au-delà des dispositifs de protection). Pour permettre un entretien facile et en sécurité, l'équipement doit être accessible par une autre voie que la voie rapide ou ses bretelles. La hauteur sera validée par l'exploitant.

3.4. Travaux de construction d'ouvrages de franchissement

Pour les ouvrages en passage inférieurs sous domaine public routier dont l'ouverture est supérieure ou égale à 2m, en plus des obligations énumérées dans le règlement de voirie et le guide technique « ouvrages d'art » en termes de reconstitution du domaine public, il sera demandé préalablement à la délivrance de l'autorisation de voirie de fournir un dossier géotechnique de niveau G2 PRO et les hypothèses de calcul prises dans le dimensionnement de l'ouvrage (notamment charge maximale d'exploitation et trafic journalier estimé). En fin de chantier, un dossier complet de récolement, le DOE (avec avis émis par un bureau d'études indépendant), ainsi que l'inspection détaillée initiale de l'ouvrage doivent être remis aux services de la Métropole concernés. Conformément aux règles en vigueur, la Métropole de Lyon demandera tous les six ans, les rapports d'inspection détaillée périodique normalement réalisés par le propriétaire de l'ouvrage.

Pour les ouvrages en passage supérieurs, en plus des mêmes documents réclamés pour un ouvrage en passage inférieur, l'ouvrage construit doit avoir un gabarit de hauteur d'au moins 5,5m en voies rapides.

En cas d'impossibilité technique, une hauteur inférieure pourra être validée, sous réserve qu'un système de contrôle /alerte et protection de l'ouvrage soit mis en œuvre en accompagnement de l'ouvrage, aux frais du maître d'ouvrage.

3.5. Réfection des voies rapides et de leurs accessoires

3.5.1. Réfection provisoire

Les réfections provisoires ne sont pas autorisées sur le périmètre concerné par le présent guide technique (voies rapides et tunnels).

3.5.2. Réfection définitive

Chaque intervention fait l'objet d'une demande d'autorisation de travaux auprès de l'exploitant concerné. La phase de réfection définitive sera examinée au cas par cas en fonction des spécificités de chaque chantier. Les entreprises en charge des réfections des chaussées des voies rapides et tunnels réaliseront les réfections définitives sur la base des prix des marchés de travaux en cours. Les coûts des prestations seront facturés au concessionnaire / maître d'ouvrage concerné.

2024

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Guide technique
Gestion du remblayage et des réfections de tranchées



MÉTROPOLE GRAND LYON

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1. DÉFINITIONS 121

1.1. Sigles et terminologies 121
1.1.1. Sigles 121
1.1.2. Matériels de compactage 121
1.1.3. Indicateurs pour le compactage 121
1.1.4. Type de chaussée 122
1.1.5. Types de tranchées 122
1.1.6. Hiérarchies structurelles 122
1.1.7. Lexique 123
1.2. Coupe type d'une tranchée 124
1.2.1. Tranchée dans la chaussée 124
1.2.2. Objectifs de densification 124

Chapitre 2. REMBLAYAGE ET RÉFECTION PROVISOIRE 125

2.1. Caractéristiques des matériaux de remblayage 125
2.2. Position des matériaux autorisés dans la tranchée 127
2.3. Profondeur d'enfouissement des ouvrages 128
2.4. Modalités de compactage conseillées 129
2.5. Tranchée traversant un ouvrage de rétention et d'infiltration des eaux pluviales 131
2.6. Contrôles de remblayage 131
2.6.1. Généralités 131
2.6.2. Fréquences et modalités des contrôles 132
2.7. Caractéristiques de la réfection provisoire 132

Chapitre 3. RÉFECTION DÉFINITIVE IMMÉDIATE OU DIFFÉRÉE 133

3.1. Généralités 133
3.2. Structure légère (trafic PL : T5) 134
3.3. Structure lourde (trafic PL : T2, T3 et T4) 135
3.4. Structure Super Lourde (trafic PL : T0 et T1) 135

3.5. Structure hiérarchique rationnelle (tout type de trafic) 136
3.6. Cas des Trottoirs 137
3.6.1. Trottoirs en sable 137
3.6.2. Trottoirs en enrobé 137
3.6.3. Trottoirs en asphalte 138
3.7. Cas des espaces verts 139
3.8. Cas particuliers 139
3.8.1. Structure de chaussée en Grave Ciment 139
3.8.2. La dalle de répartition 140
3.9. Cas particulier des mini et micro-tranchées. 140
3.9.1. Sur chaussée 141
3.9.2. Sur trottoir 141

Chapitre 4. CONTRÔLE DES RÉFECTIONS DÉFINITIVES 142

4.1. Généralités 142
4.2. Modalité de contrôles 142
4.3. Exigences et tolérances par carotte 142
4.4. Conformité de la tranchée 143

Chapitre 5. RÈGLES DE PRISE DES MÉTRÉS 143

5.1. Généralités 143
5.2. Surfaces à déclarer pour les tranchées sur chaussée ou trottoir de plus de trois ans 143
5.2.1. Cas généraux 143
5.2.2. Cas particuliers 144
5.3. Surfaces à déclarer pour les tranchées sur chaussée de moins de trois ans 145
5.3.1. Cas 1 : tranchée longitudinale sur chaussée 145
5.3.2. Cas 2 : Tranchée transversale sur chaussée 146
5.4. Surfaces à déclarer pour les tranchées sur trottoirs de moins de trois ans 147
5.4.1. Dans le cas d'une tranchée transversale 147
5.4.2. Dans le cas d'une tranchée longitudinale 147

Chapitre 1. DÉFINITIONS

1.1. Sigles et Terminologies

1.1.1. Sigles

- P.S.R. : Partie Supérieure des Remblais
- P.I.R. : Partie Inférieure des Remblais
- P.S.T.: Partie Supérieure des Terrassements
- Matériaux de remblayage :
  - D1, D3, F71 : Classement géotechnique des remblais en matériaux naturels (sable, grave naturelle et matériaux particuliers) selon la norme NF P 11-300
  - GNT : Grave Non Traitée (NF EN 13285 et NF EN 13242)
  - GN : Grave Naturelle
  - BB à froid : Béton Bitumineux à froid
  - GD / GDNT M ou B : Grave de Déconstruction Mixte ou Béton conforme au Guide des Graves de Déconstruction Rhône Alpes (Avril 2014)
  - GDC / GTC / GDTC : Grave de Déconstruction et/ou de Terrassement Chaulée conformes au Guide des Graves Chaulées Rhône Alpes (Mars 2013)
  - MIDND : Mâchefer d'Incinération Déchets Non Dangereux
- Matériaux de réfection définitive
  - GB 3 0/14 : Grave Bitume de classe 3 granularité 0/14mm (ancienne norme NF P 98-138) selon la norme NF EN 13108.1 - Marquage CE - EB 14 assise 35/50,
  - BBSG2 0/10 : Béton Bitumineux Semi Grenu de granularité 0/10mm (ancienne norme NF P 98-130) selon la norme NF EN 13108.1 - Marquage CE - EB 10 roul 35/50
  - GC : Grave Ciment

1.1.2. Matériels de compactage

- PQ3 et PQ4 : catégories de plaques vibrantes (aucune restriction d'emploi)
- PN0, PN2 et PN3 : catégorie des pilonneuses (PN0 : réservée uniquement à la zone d'enrobage)
- PV3 et PV4 : catégories des compacteurs à cylindre vibrant (largeur <1,30m) réservés uniquement au corps de chaussée

1.1.3. Indicateurs pour le compactage

- e : (en cm) épaisseur de la couche du matériau compacté
- n : le nombre de passes par couche (Rappel : 1 passe = 1 aller ou 1 retour)
- V : (en km/heure) vitesse du compacteur

- Q/L : (en m3/h) débit théorique (Q) par unité de longueur de compactage (L)
- [DCi] : niveau de difficulté de compactage des matériaux élaborés comme la GNT ou les graves de déconstruction.
- [DC2] : Indice de concassage < 80%
- [DC3] : Indice de concassage > 80

1.1.4. Type de chaussée

Chaussée empirique : Chaussée dont le corps de chaussée n'est pas connu aussi bien en épaisseur de matériaux liés qu'en type de matériaux.

Chaussée rationnelle : Chaussée dont le corps de chaussée est dimensionné mécaniquement en fonction de l'usage de la voie (classe de plate-forme, trafic Poids Lourds, durée de service, vocation de la voie). La structure est connue et saisie dans la base de données de coordination.

1.1.5. Types de tranchées

Tranchée profonde : tranchée d'une profondeur supérieure ou égale à 1,30m nécessitant un blindage.

Tranchée de grand volume : tranchée dont le volume de matériaux excavé est supérieur à 100m^3.

1.1.6. Hiérarchies structurelles

Pour les chaussées empiriques, il a été défini trois hiérarchies structurelles spécifiques aux réfections de tranchées.

Il s'agit des hiérarchies :

- « Super Lourde » (SLO) pour les chaussées appartenant au réseau Fort (trafic PL : T0 et T1),
- « Lourde » (LO) pour les chaussées appartenant au réseau Moyen (trafic PL : T2, T3 et T4),
- « Légère» (LE) pour les chaussées appartenant au réseau Faible (trafic PL : T5),

Pour les chaussées rationnelles, la réfection définitive des tranchées correspond à la reprise du corps de chaussée, connu, à l'identique avec des matériaux traditionnels (BBSG et GB) selon une hiérarchie « Rationnelle » définie par le laboratoire de la Voirie et indiquée dans la base de données de coordination.

1.1.7. Lexique

Chaussées empiriques : chaussées dont la structure est ancienne et dimensionnée de façon empirique.

Chaussées rationnelles : chaussées dont le corps de chaussée est dimensionné mécaniquement en fonction de différents paramètres comme la classe de plate-forme, le trafic Poids Lourds, la durée de service attendue, la vocation de la voie... La structure est connue et saisie dans la base de données Patrimoine de Voirie (PVO) et disponible dans l'outil d'information et de coordination des travaux LYvia.

Hiérarchies structurelles : il a été défini trois hiérarchies structurelles spécifiques aux réfections définitives de tranchées pour les chaussées empiriques :

- Super Lourde pour les chaussées empiriques appartenant au réseau Fort,
- Lourde pour les chaussées empiriques appartenant au réseau Moyen,
- Légère pour les chaussées empiriques appartenant au réseau Faible.

Hiérarchies rationnelles : réfections définitives de tranchées pour les chaussées rationnelles définies dans l'outil de coordination.

Matériaux Auto Compactant (MAC) : il s'agit de matériaux faiblement liés au ciment qui ont la particularité d'être fluides et donc de combler les vides tout en restants réexcavables. Ils ne nécessitent aucun compactage. Les différents types de MAC et leurs usages sont décrits dans le guide de gestion métropolitain pour le remblayage et les réfections des tranchées.

Objectif de densification : il existe 5 objectifs de densification (q1 à q5) définis par la norme NF P 98-331 et la note du SETRA de juin 2007. La compacité des matériaux est de plus en plus importante du fond vers la surface de la tranchée.

Réseau Fort : voiries dont le trafic poids lourds est supérieur à 300 PL/Jour/sens (T0 et T1).

Réseau Moyen : voiries dont le trafic Poids Lourds est compris entre 25 et 300 PL/Jour/sens correspondant aux trafics PL : T2, T3 et T4.

Réseau Faible : voiries dont le trafic poids lourds est inférieur à 25PL/Jour/sens correspondant à la classe de trafic PL : T5.

Entretien : soins qu'exige le maintien en bon état.

Nettoiement : rendre en état de propreté.

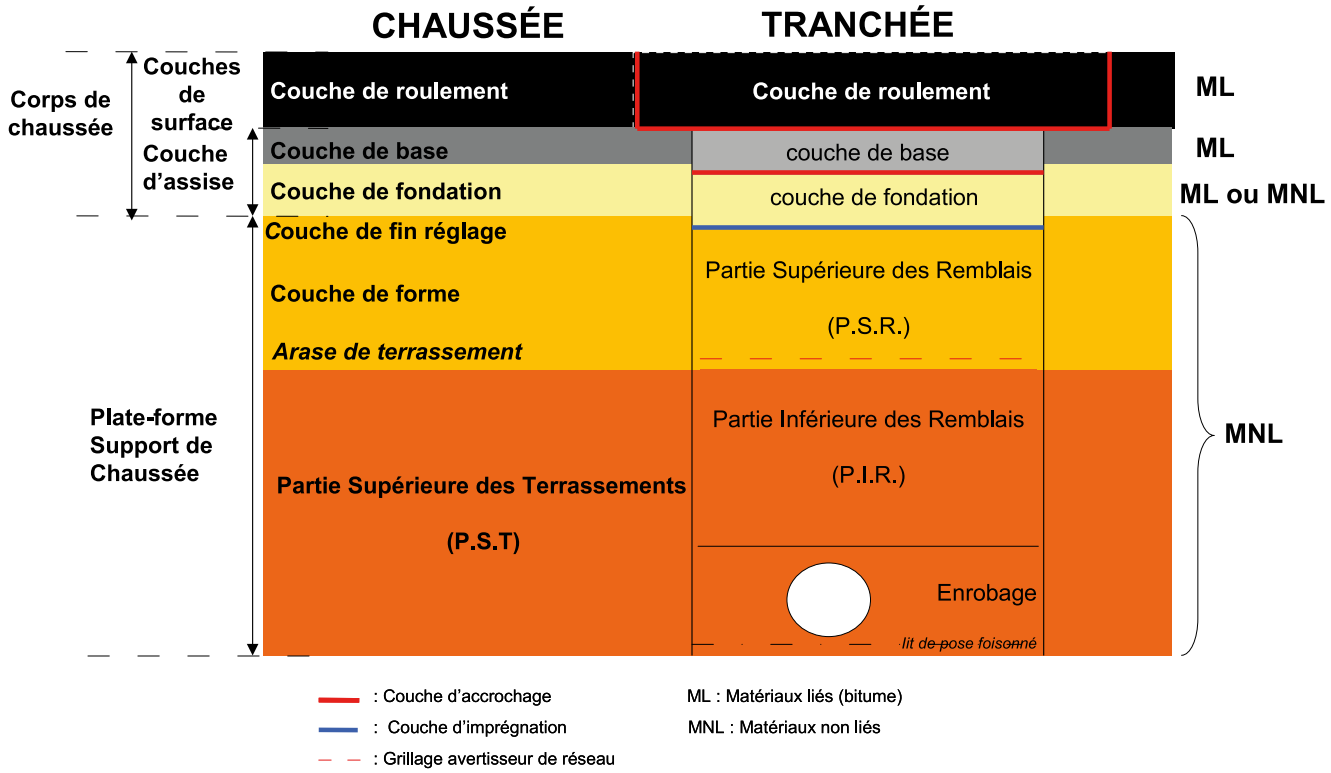
Occupation privative du domaine public routier métropolitain : il y a utilisation privative du domaine public routier métropolitain lorsqu'une portion dudit domaine public est soustraite à la circulation générale au profit d'une personne physique ou morale déterminée.

PLU-H : Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat

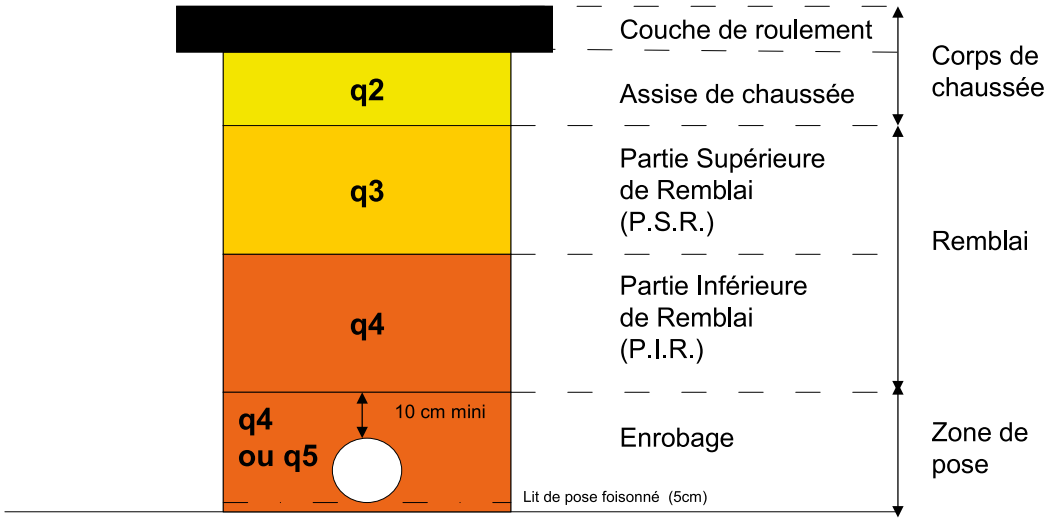
CORALY : Coordination et Régulation du trafic de l'Agglomération Lyonnaise

1.2. Coupe type d'une tranchée

1.2.1. Tranchée dans la chaussée



1.2.2. Objectifs de densification



q5 Enrobage pour tranchées profondes	q4 P.I.R. + Enrobage + Fond de tranchée	q3 P.S.R	q2 Couche de roulement et assise de chaussée
Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un épaulement minimal des sols environnants	Pour éviter les tassements ultérieurs, réaliser un bon épaulement des sols environnants	Pour obtenir l'effet enclume et faciliter le compactage des couches supérieures	Pour obtenir des performances mécaniques correctes afin de résister au trafic et rétablir l'étanchéité de l'ouvrage

Chapitre 2. REMBLAYAGE ET RÉFECTION PROVISOIRE

2.1. Caractéristiques des matériaux de remblayage

De manière générale, les déblais extraits de la tranchée doivent être évacués. Dans le cas des tranchées sur espaces verts les déblais pourront être réemployés directement.

Dans le cas de tranchées profondes ou de grand volume, l'intervenant pourra utiliser tout ou partie des déblais extraits en PIR et en PSR. Il doit alors faire procéder à ses frais à une étude géotechnique pour identifier et classer les déblais suivants la norme NF P 11-300 de manière à déterminer la possibilité et les conditions de réutilisation conformément au guide technique « Remblayage des tranchées » (dernière édition du SETRA, LCPC) et à la norme NF P 98-331. Les résultats de cette étude géotechnique doivent alors être communiqués à la Métropole de Lyon avant le début de l'opération de remblayage des tranchées.

L'éventuel stockage sur place des matériaux pourra être autorisé par la Métropole de Lyon sous réserve qu'il ne gêne pas l'écoulement des eaux de pluies et de lavage. Dans le cas de refus de réemploi des déblais pour incompatibilité géotechnique, ces derniers seront évacués vers un centre de valorisation adapté.

Les matériaux présentant les caractéristiques suivantes seront refusés :

- Matériaux dont le Dmax est supérieur à 80mm,
- Matériaux sensibles à l'eau (sauf en PIR de tranchées profondes ou de grand volume),
- Matériaux secs (s), très secs(ts), très humides (th),
- Matériaux saturés en eau,
- Matériaux gelés.

Les matériaux de remblayage sont classés conformément à la norme :

- NF P 11-300 pour les sols,
- NF P 18-545 pour les matériaux élaborés,
- NF EN 13285 et NF EN 13242 pour les graves non traitées ou de déconstruction
- Les Graves de Déconstruction mixte, béton (GDM ou GDB), les Graves de Terrassement Chaulées (GTC), les Graves de Déconstruction Chaulées (GDC), les Graves de Déconstruction et de Terrassement Chaulées (GDTC) doivent être conformes aux Guides des Graves de valorisation Rhône Alpes en vigueur et faire l'objet d'une Fiche Technique Produit (FTP) de moins de six mois.

- La Grave de Mâchefer (MIDND) pourra être utilisée dans les tranchées profondes et de grand volume pour des raisons de traçabilité et dans la limite des prescriptions techniques et environnementales fixée par l'arrêté du 18/11/2011 (NOR : DEVP1131516A) relatif au recyclage en technique routière des mâchefers d'incinération de déchets non dangereux.
- Les Matériaux Auto Compactants (MAC) sont des matériaux faiblement liés au ciment qui ont la particularité d'être fluides et donc de combler les vides tout en restant réexcavables. Ils ne nécessitent aucun compactage.

Pour s'adapter à tout type de sol le MAC devra être de catégorie « non-essorable ». La formulation du MAC doit être validée par la Métropole de Lyon : la fiche produit sera systématiquement envoyée au laboratoire de la voirie pour agrément.

Il est demandé de non seulement prendre en compte la résistance en compression du matériau, mais également la résistance en poinçonnement, comme décrit dans le document « IFSTTAR et ENGIE. *Évaluation de l'excavabilité à la pioche des matériaux granulaires traités avec un liant hydraulique à l'aide d'un essai de poinçonnement,* Marne-la-Vallée : Ifsttar, 2016, techniques et méthodes, GTI3, 36 pages, ISBN 978-2-85782-719-1 ». L'essai de poinçonnement qui y est décrit aux chapitres 2 et 3 permet une meilleure appréciation de l'excavabilité d'un matériau lié.

Les caractéristiques mécaniques et l'usage en fonction de la situation de la tranchée sont définis ci-dessous :

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th>Trottoir et Réseau faible</th><th colspan="2">Réseau Moyen</th><th>Réseau Fort</th></tr>
<tr><th>T5
(≤ 25PL/j/sens)</th><th>T4, T3
(25 à 150PL/j/sens)</th><th>T2
(150 à 300PL/j/sens)</th><th>T0, T1
(>300PL/j/sens)</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Tranchées traditionnelles (l > 30cm)</td><td>PSR</td><td colspan="2">0,7 < Rc_{28} ≤ 2 MPa</td><td colspan="2">Non autorisé</td></tr>
<tr><td>PIR et zone d'enrobage</td><td colspan="4">0,7 < Rc_{28} ≤ 2 MPa</td></tr>
<tr><td colspan="2">Mini-Micro tranchées (l ≤ 30cm)</td><td colspan="3">0,7 < Rc_{28} ≤ 2 MPa</td><td>2 < Rc_{28} ≤ 4 MPa</td></tr>
</table>

- Pour les matériaux traités avec un liant hydraulique (graves traitées à la chaux ou au ciment) ou présentant naturellement une agressivité chimique (grave de machefer), la compatibilité chimique avec la nature des réseaux en présence (notamment réseaux métalliques) devra être vérifiée pour éviter toute détérioration.

2.2. Position des matériaux autorisés dans la tranchée

Nature des matériaux de remblayage	Type / Classement géotechnique	Assise de chaussée q2	PSR q3	PIR q4	Zone d'enrobage q4	Zone d'enrobage q5
Matériaux élaborés GNT	GNT2 0/315mm ou GNT3 0/20mm	X	X	X		
Graves de Déconstruction GD	GDNT2 0/31,5mm ou GDNT3 0/20mm	x	x	X		
Grave alluvionnaire	GN 0/80 - D31		X	X		
Matériaux élaborés GNT	GNT1 0/63mm		X	X		
Graves de Déconstruction GD	GD1-sol 0/80mm, GDNT1-sol 0/63mm		x	X		
Graves de Déconstruction et de Terrassement Chaulées	GDTC1-sol Dmax ≤ 80mm		X(1)	X		
Graves de Terrassement Chaulées ou de Déconstruction chaulées	GTC0-sol Dmax ≤ 63mm GDC 0-sol Dmax ≤ 80mm		X(1)	X		
Graves de Mâchefer et d'Incinération de déchets Non Dangereux	MIDND		X(2)	X		
Sols en place ayant fait l'objet d'un classement géotechnique	D2, D3		x	X		
	A1 m ou h ; A2h ; B1 B1 à B6 C1A1, C1A2, C1B2, C1B4 ; C1B5, C1B6 C1B3			x		
Matériaux Autocompactants non essorables	MAC non essorable		x (3)	x (3)	x (3)	x (3)
Sable roulé, propre silico-calcaire	D1 ou B1 2/4 ou 2/5mm				x	x
Gravillons d/D (4)	Dits « autobloquants » ex : 5/15mm				x	x
Matériaux fins de déconstruction	MfD 0/12mm				x	x
Sable de lavage de STEP Métropole après maturation	/					x

(1) Le caractère non gélif du produit fini doit être démontré par un essai de laboratoire adapté. Par dérogation au Guide Rhône Alpes, usage possible en PSR mais seulement pour trafic<T4 (50PL/j/sens)

(2) Seulement dans cas de tranchées profondes et de grand volume et après avis hydrogéologique pour vérifier le respect des conditions d'utilisation suivant l'arrêté du 18/11/2011

(3) Utilisation selon les préconisations décrites au §2.1

(4) En cas d'utilisation de ces matériaux d/D « autobloquants » en présence de mouvements d'eau, prévoir la mise en place d'un géotextile anti-poinçonnement autour de la zone de pose dans le but d'éviter le décompactage des sols et matériaux environnants par migration de fines dans les espaces libres des gravillons.

2.3. Profondeur d'enfouissement des ouvrages

Les couvertures minimales à respecter au-dessus du réseau à enterrer seront conformes à la norme NF P 98-331 et, sous réserve d'absence de dispositions propres à chaque nature de réseau plus contraignantes de :

- 1,00 m sous chaussées appartenant au réseau fort,
- 0,80 m sous chaussées appartenant au réseau moyen ou faible,
- 0,60 m sous trottoir, piste cyclable et espaces publics.

Dans le cas de réseaux de télécommunication et de mini ou micro tranchées (Cf. Art. 24-5 du Règlement de voirie métropolitain), après validation du plan d'implantation des réseaux par le gestionnaire de voirie, les couvertures minimales à respecter sont de :

- 0,70 m sous chaussées appartenant au réseau fort,
- 0,55 m sous chaussées appartenant au réseau moyen ou faible,
- 0,50 m sous trottoir, piste cyclable et espaces publics.

Dans le cadre des mesures de protection des réseaux par des systèmes mécaniques ou physiques, leur utilisation est soumise à l'autorisation de la Métropole de Lyon, lors de la délivrance de la permission de voirie ou de l'accord technique.

Ces systèmes font partie intégrante du patrimoine et du réseau du permissionnaire. Ils suivent les règles de gestion analogue à celle de ses autres infrastructures de réseaux.

La pose, la dépose, la gestion, la maintenance et les travaux de surlargeur de tranchées dus à la présence de ces systèmes de protection de réseaux, sont à la charge du permissionnaire.

Si ces mesures de protection des réseaux sont présentes dans l'emprise d'un chantier d'un autre intervenant que le propriétaire ou le gestionnaire de ces systèmes, la Métropole ne sera pas tenue d'intervenir dans la relation entre les intervenants dans la gestion de ces systèmes mécaniques ou physiques de protection de réseaux.

La Métropole de Lyon exige des intervenants la fourniture des éléments permettant la localisation de ces ouvrages de protection de réseaux, sur des plans établis à une échelle appropriée pour un repérage précis. Ces éléments doivent être transmis dans un format numérique compatible permettant l'intégration des données dans le SIG de la Métropole.

En cas de dégradation du domaine public due à l'implantation de ces ouvrages de protection, la Métropole de Lyon exigera leur dépose et l'application de la profondeur d'enfouissement réglementaire. La remise en état du domaine public est à la charge de l'intervenant.

2.4. Modalités de compactage conseillées

Assise de chaussée : objectif de densification q2

Nature	Para-mètres	Catégorie de compacteurs			
		PQ3	PQ4	PV3	PV4
BB à froid 6,3/10 mm	n	12	8	8	5
GNT 2 ou 3 ➔ [DC2]	e n V	20 12 1,0	25 10 1,0	20 14 1,3	25 12 1,5
GNT ou GDNT2 ou 3 (**M** ou **B**) ➔[DC3]	e n V	15 14 1,0	20 15 1,0	15 16 1,3	20 16 1,5

PSR : objectif de densification q3

Nature	Para-mètres	Catégorie de compacteurs			
		PQ3	PQ4	PN2	PN3
GN classe D31 ou GNT 1, 2 ou 3 ➔ [DC2]	e n V	20 8 1,0	30 8 1,0	25 6 0,9	30 6 0,9
GD1-sol ou GNT ou GDNT1,2 ou 3 (M ou B) ➔ [DC3]	e n V	15 25 1,0	20 8 1,0	20 10 0,9	20 7 0,9
MIDND F61 m	e n V	20 10 1,0	20 7 1,0	20 6 0,9	25 6 0,9
GDTC1-sol, GTC0-sol, GDC0-sol	-	*	*	*	*

* Plan de compactage adapté à la classification géotechnique du matériau chaulé fini.

PIR et zone d'enrobage : objectif de densification q4

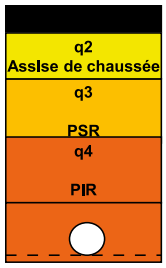
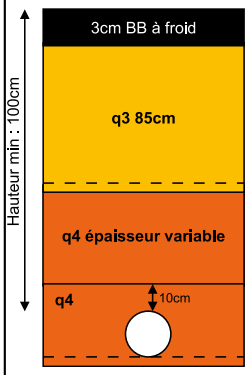
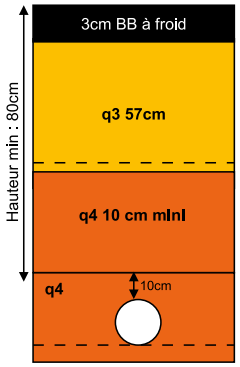
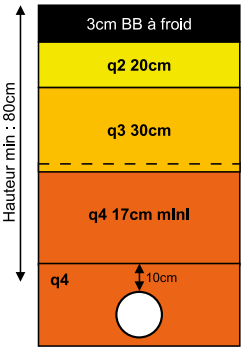
Nature	Para-mètres	Catégorie de compacteurs				
		PQ3	PQ4	PN0	PN2	PN3
Sable classe D1 ou GN classe D31 ➔ [DC1] GNT ➔ [DC2]	e n V	40 6 1,0	55 6 1,0	20 5 0,9	45 5 0,9	55 5 0,9
GD1-sol ou GNT ou GDNT1, 2 ou 3 (m ou b) ➔[DC3]	e n V	30 6 1,0	40 6 1,0	- - -	30 5 0,9	40 5 0,9
MIDND F 61m	e n V	25 5 1,0	35 4 1,0	- - -	25 3 0,9	35 3 0,9
GDTC1-sol, GTC0-sol GDC0-sol	-	*	*	*	*	*

* Plan de compactage adapté à la classification géotechnique du matériau chaulé fini.

Zone d'enrobage des tranchées profondes : objectif de densification q5

Nature	Para-mètres	Catégorie de compacteurs				
		PQ3	PQ4	PN0	PN2	PN3
Sable classe D1	e n	50 2	60 2	30 2	50 2	60 2

Résumé

Type de réseau	FORT	MOYEN	FAIBLE
Hiérarchie structurelle	Rationnelle (HR)		
	Super-LOurde	LOurde	LEgère
Trafic PL/jour/sens	300	25	
Classe de trafic PL	T0, T1	T2, T3, T4	T5
Dimensionnement de la réfection de la chaussée	 		

2.5. Tranchée traversant un ouvrage de rétention et d'infiltration des eaux pluviales

L'ouvrage de rétention et d'infiltration des eaux pluviales impacté par la tranchée doit être reconstitué à l'identique avec les mêmes matériaux (géotextile, granulats d/D, mélange terre/pierre, drain…) afin d'assurer la bonne continuité de son fonctionnement.

2.6. Contrôles de remblayage

2.6.1. Généralités

Toutes les tranchées, quels que soient leurs emplacements et excepté celles situées sous espace vert ou remblayées à l'aide de Matériaux Auto Compactant, doivent être **contrôlées par essai pénétrométrique.** Chaque essai doit être accompagné d'une photo d'environnement et des coordonnées GPS afin de permettre la réalisation de contrôles par les services de la Métropole.

Les essais doivent être réalisés avec des matériels étalonnés et vérifiés annuellement conformément à la réglementation et aux normes en vigueur. Sur demande de la Métropole de Lyon, les entreprises et les organismes de contrôle devront fournir la preuve du suivi de leur(s) matériel(s).

En cas d'impossibilité de réaliser un essai la raison sera clairement explicitée sur la fiche de renseignements délivrée par le laboratoire de la voirie, accompagnée d'une photo de l'encombrement (fourreaux, plaque, dalle béton…), d'une photo de l'environnement de la

tranchée ouverte et des coordonnées GPS pour validation par le laboratoire de la voirie.

Pour les travaux ne nécessitant pas d'essais (réparation de tampon, dépose poteau…) la fiche de renseignement ainsi qu'une photo d'ensemble sera exigée.

2.6.2. Fréquences et modalités des contrôles

	Tranchée ≤ 10m²	**Tranchée >10m²**	**Tranchée profonde** **>=1,30 m de profondeur**
Type de matériel de contrôle	Pénétromètre à énergie variable (type PANDA) ou constante (type Grizzly, SEDIDRILL ou LRS)	Pénétromètre à énergie constante	Pénétromètre à énergie constante
Norme	NF P 94-105 ou NF P 94-063	NF P 94-063	NF P 94-063
Organisme de contrôle	Entreprise de l'intervenant ou organisme de son choix	organisme de son choix	organisme de son choix
Fréquence(s) des essais pénétrométriques	1 essai par tranchée	1 essai tous les 50ml de tranchée	1 si ≤ 10m² : 1 essai Si >10m² : 1 essai tous les 50ml

Note : Les anomalies sont définies comme décrites dans la norme. L'analyse est faite pour chaque objectif de densification.

Note : dans le cas d'une tranchée dont l'emprise se situerait sur trottoir et chaussée, l'entreprise appliquera les fréquences et modalités distinctement sur trottoir et sur chaussée.

2.7. Caractéristiques de la réfection provisoire

Compte tenu des dispositions de l'article 25-3 du Règlement de voirie métropolitain et en complément des prescriptions précisées, l'intervenant procède à la réfection provisoire immédiatement après le remblayage de la tranchée sur le domaine public routier, afin d'en rétablir son usage initial.

La réfection provisoire consiste à appliquer une couche de béton bitumineux à froid 0/6,3 mm ou 0/10 mm sur une épaisseur minimale de 0,03 m compactée et arasée au niveau de la surface de circulation existante ou tout autre procédé préalablement validé par la Métropole de Lyon.

L'intervenant devra remettre en place les bordures en éléments préfabriqués en béton et les caniveaux en béton coulé en place de manière à assurer l'écoulement des eaux de ruissellement et la circulation des usagers.

Dans le cas d'une tranchée réalisée sur une voie avec un trafic agressif (ex : tranchée longitudinale sur une voie à fort trafic poids-lourd ou voie réservée à la circulation des véhicules de transport en commun), afin d'obtenir une réfection provisoire pérenne et ne remettant pas en cause la sécurité des déplacements, la Métropole de Lyon peut préconiser une réfection provisoire avec de l'enrobé à chaud sur une épaisseur adaptée au niveau de trafic considéré.

Chapitre 3. RÉFECTION DÉFINITIVE IMMÉDIATE OU DIFFÉRÉE

3.1. Généralités

La réfection définitive du corps de chaussée consiste à reprendre le corps de chaussée en matériaux bitumineux ou en Grave hydraulique selon le matériau en place conformément à la hiérarchie structurelle de la voie (légère, lourde, super-lourde ou rationnelle). Elle est réalisée par la Métropole de Lyon aux frais de l'intervenant.

La réfection définitive immédiate est réalisée directement après remblayage et contrôle par essais pénétrométriques du remblai de la tranchée.

La réfection définitive différée est réalisée après la réfection provisoire effectuée par l'intervenant et dans un délai maximal d'un an après la date de validation des prescriptions de remise en état du domaine public routier par la Métropole de Lyon.

Elle consiste à réaliser la réfection définitive après décaissement et évacuation de la réfection provisoire et des matériaux sous-jacents sur une profondeur variable en fonction de la hiérarchie structurelle du réseau.

La ou les couche(s) d'accrochage, situées entre 2 couches de matériaux bitumineux et sur les bords verticaux seront mises en œuvre avec un matériel adapté pour une mise en œuvre **homogène** avec un dosage à **300g** de bitume résiduel par mètre carré après rupture de l'émulsion.

La couche d'imprégnation n'est pas nécessaire dès lors que la mise en œuvre des enrobés est réalisée sans délai après avoir enlevé l'enrobé à froid servant temporairement d'étanchéité au support. Si elle est nécessaire, la couche d'imprégnation sur matériau non lié doit être dosée au moins à 600g de bitume résiduel par mètre carré après rupture rapide de l'émulsion. Cette couche d'imprégnation est répandue de façon continue et uniforme sur toute la surface à traiter ainsi que sur les parois verticales.

Pour la couche d'accrochage et la couche d'imprégnation, l'usage de l'arrosoir est proscrit, la couche devant être répartie uniformément sur la surface à réfectionner. Pour les tranchées < 10m², l'usage de l'arrosoir sera exceptionnellement toléré sous condition d'être couplé avec tout type de matériel permettant d'étendre l'émulsion (imprégnation et accrochage) uniformément sur toute la surface de la tranchée et sur les bords verticaux de celle-ci.

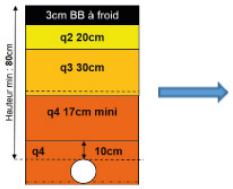
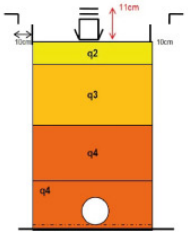
Le type de réfection définitive de tranchées est fonction de la localisation de la tranchée (chaussée, trottoir ou espace public) et de la hiérarchie structurelle de la voie sur chaussée.

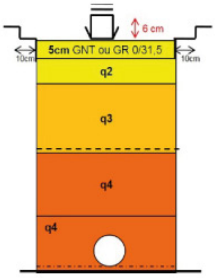
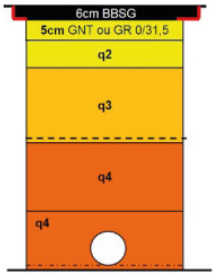
Sur les chaussées bitumineuses, il sera procédé, aux frais de l'intervenant, avant la réfection définitive, à une nouvelle découpe du revêtement au marteau piqueur sur bande périphérique de 10cm.

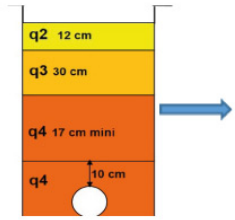
La trancheuse pourra être utilisée sous réserve d'une solution de collage efficace validée par la Métropole de Lyon pour assurer le jointoiement des pans verticaux entre la nouvelle et l'ancienne couche de roulement (bande bitumineuse verticale ou autre…).

3.2. Structure légère (trafic PL : T5)

La réfection définitive sera constituée d'une couche de fin réglage de 5 cm compacté en q3 en grave recyclée de démolition GDNT2 ou 3 0/31,5 mm (Béton ou Mixte) et d'une seule couche de BBSG2 0/10.

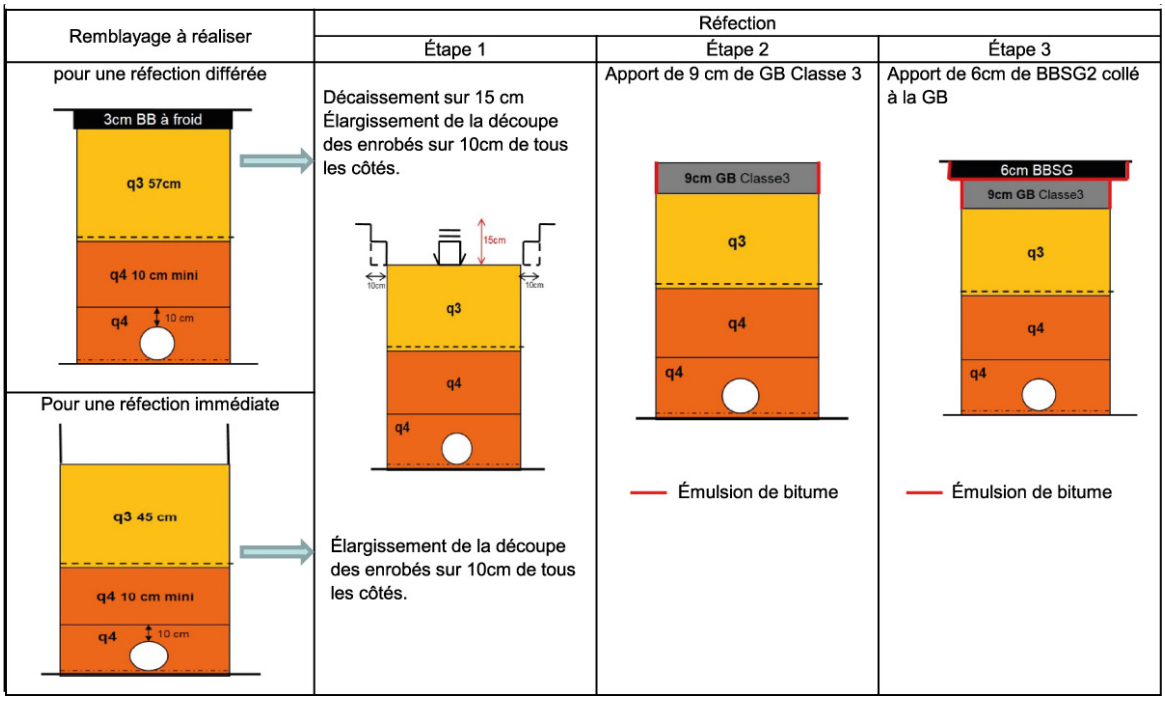
<table>
<tr><th rowspan="2">Remblayage à réaliser</th><th colspan="3">Réfection</th></tr>
<tr><th>Étape 1</th><th>Étape 2</th><th>Étape 3</th></tr>
<tr><td>pour une réfection différée

</td><td rowspan="2">Décaissement sur 11 cm
Élargissement de la découpe des enrobés sur 10cm de tous les côtés.


Élargissement de la découpe des enrobés sur 10cm de tous les côtés.</td><td rowspan="2">Apport de 5cm de GNT 2 ou 3 ou de GD 2 ou 3 (M ou B)

</td><td rowspan="2">Encollage à l'émulsion, des bords de tranchées, et mise en œuvre de l'enrobé.


Émulsion de bitume</td></tr>
<tr><td>pour une réfection immédiate

</td></tr>
</table>

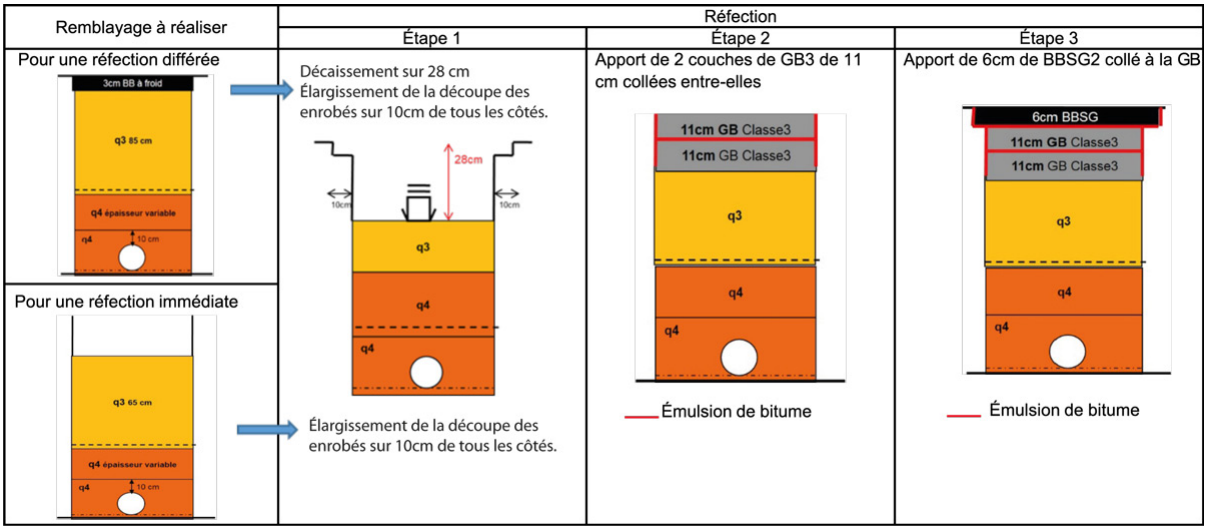
3.3. Structure lourde (trafic PL : T2, T3 et T4)

La réfection définitive de la tranchée est composée de GB3 0/14 et de 6 cm de BBSG2 0/10 dont les épaisseurs sont indiquées sur les schémas ci-après pour les hiérarchies lourdes.



3.4. Structure Super Lourde (trafic PL : T0 et T1)

La réfection définitive de la tranchée sera composée de 2 couches successives et collées de GB3 0/14 de 11 cm chacune collées entre-elles, ainsi que d'une couche de BBSG2 0/10 de 6 cm.



3.5. Structure hiérarchique rationnelle (tout type de trafic)

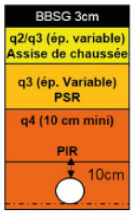
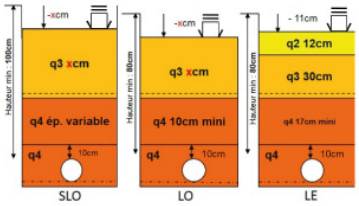
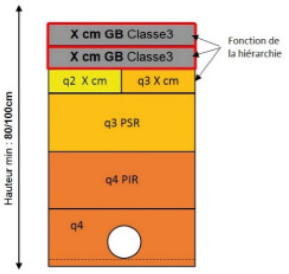
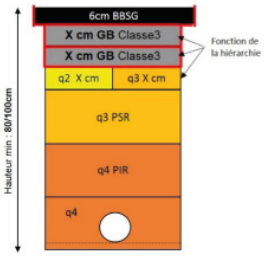
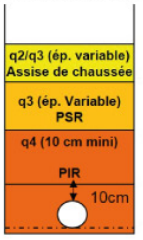
La réfection définitive de la tranchée sera composée d'une couche de GNT/GR, ou bien d'une ou 2 couches successives et collées de GB3 0/14 de X cm chacune collées entre-elles, ainsi que d'une couche de BBSG2 0/10 de 6cm. L'outil de coordination de travaux permet de définir les valeurs à reprendre.

Cas 1 : structure en enrobés « classique » GB et BBSG.

La réfection = majoration de 1cm pour chaque couche

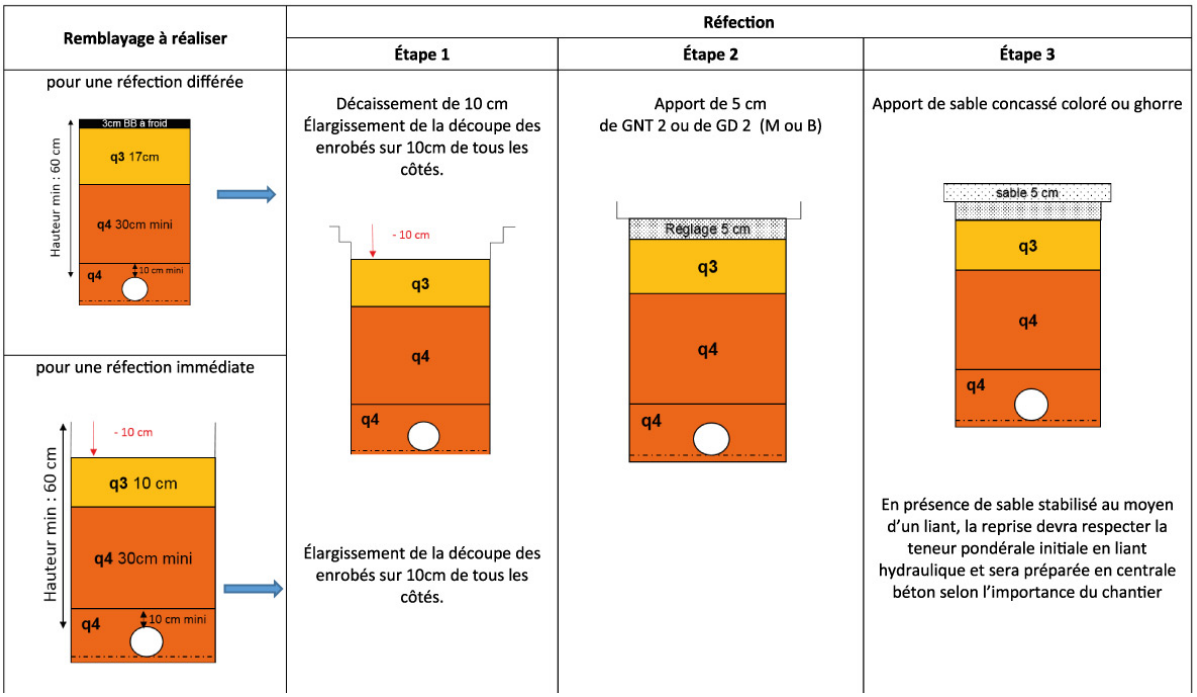
Cas 2 : structure neuve en enrobés « particuliers » (EME, BBME, BBM…).

La réfection = structure équivalente en GB et BBSG calculée à l'aide du logiciel « Alizé » fourni par la Métropole de Lyon, fiches dans PVO et LYvia.

Remblayage à réaliser	Réfection		
	Étape 1	Étape 2	Étape 3
Pour une réfection différée 	Décaissement sur X cm Élargissement de la découpe des enrobés sur 10cm de tous les côtés, fonction de la hiérarchie 	Apport d'une couche de GNT ou bien d'une ou deux couches de GB3 en fonction de la hiérarchie structurelle en place  Émulsion de bitume	Apport de 6 cm de BBSG 2 collé à la GB et aux rebords de tranchées, en fonction de la hiérarchie structurelle.  Émulsion de bitume
pour une réfection immédiate 	Élargissement de la découpe des enrobés sur 10cm de tous les côtés.		

3.6. Cas des Trottoirs

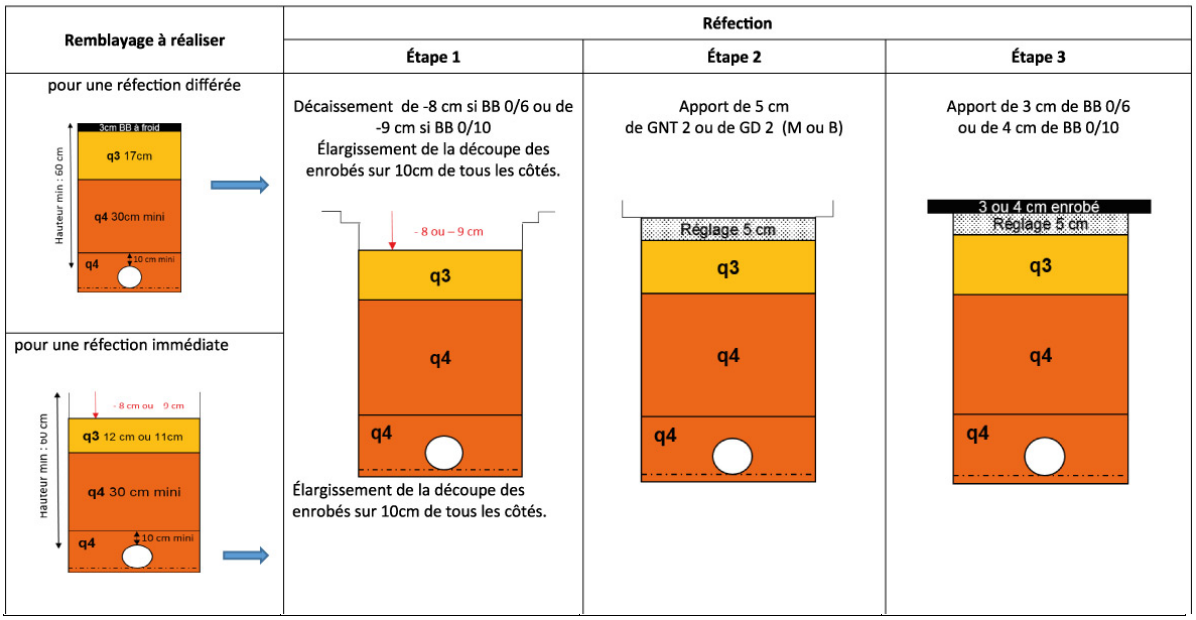
3.6.1. Trottoirs en sable



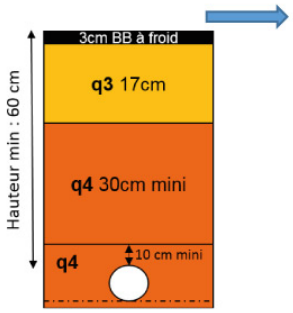
3.6.2. Trottoirs en enrobé

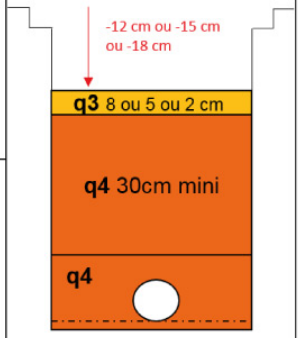
Pour les entrées charretières Poids Lourd (PL), le dimensionnement de la structure en enrobé se fera en fonction du trafic PL équivalent au type de réseau de chaussée FORT, MOYEN ou FAIBLE.

Pour les trottoirs piétons et les entrées charretières Véhicules Légers (VL), le dimensionnement à respecter est le suivant :



3.6.3. Trottoirs en asphalte

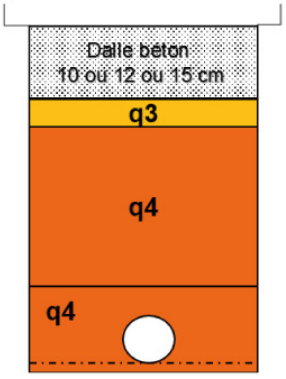
<table>
<tr><th rowspan="2">Remblayage à réaliser</th><th colspan="3">Réfection</th></tr>
<tr><th>Étape 1</th><th>Étape 2</th><th>Étape 3</th></tr>
<tr><td>pour une réfection différée

</td><td rowspan="2">Décaissement sur hauteur variable

Élargissement de la découpe des enrobés sur 10cm de tous les côtés.


Élargissement de la découpe des enrobés sur 10cm de tous les côtés.</td><td rowspan="2">Réalisation d'une dalle béton d'épaisseur variable

Trottoir piéton
Dalle béton (10cm) de formulation : BC3 ou NF EN 206/CN-XF1-C25/30-Dmax10-S2-Cl0,4

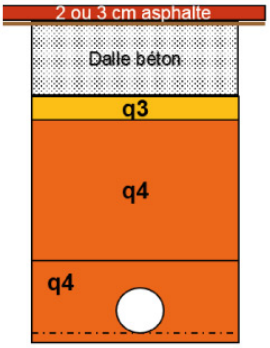
Entrée charretière VL
Dalle béton (12cm) de formulation : BC3 ou NF EN 206/CN-XF1-C25/30-Dmax10-S2-Cl0,4

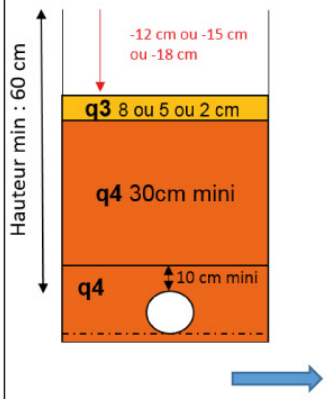
Entrée charretière PL
Dalle béton (15cm) de formulation : BC5 ou NF EN 206/CN-XF1-C35/45-Dmax10-S2-Cl0,4

</td><td rowspan="2">Apport d'une couche d'asphalte

Trottoir piéton
papier kraft +
2 cm Asphalte AT ou ATG$_R$ 0/6mm

Entrée charretière VL
Papier kraft +
3 cm Asphalte AC1 ou AC1G$_R$0/10mm

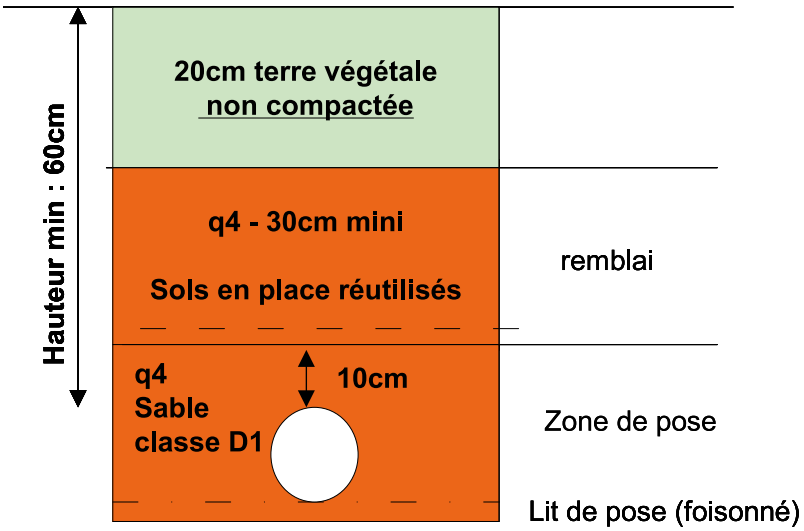
Entrée charretière PL
Grille de verre +
3 cm Asphalte AC2 ou AC2G$_R$0/10mm



Papier kraft
ou grille de verre</td></tr>
<tr><td>pour une réfection immédiate

</td></tr>
</table>

3.7. Cas des espaces verts

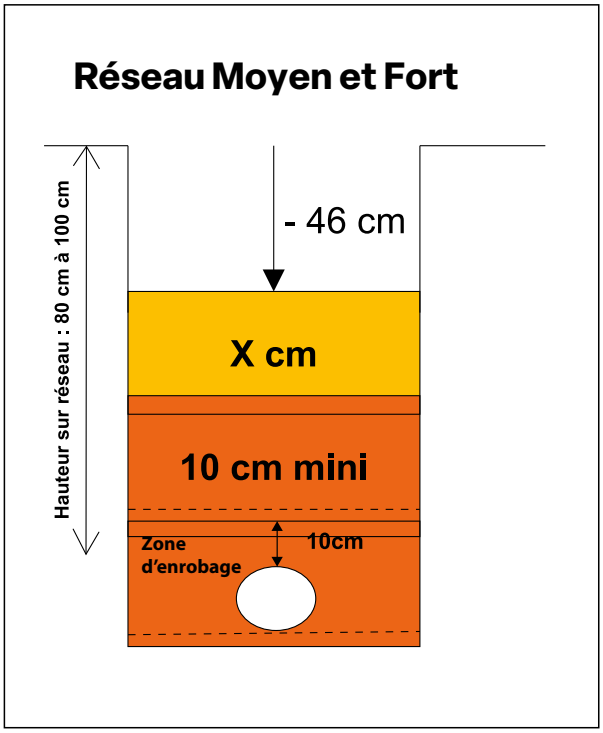
Pour les espaces verts, une remise en place des déblais extraits est autorisée.

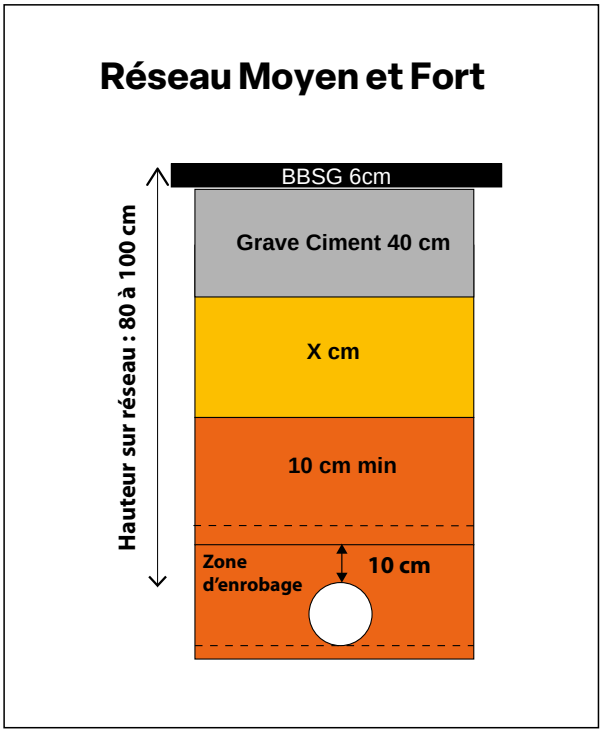


3.8. Cas particuliers

3.8.1. Structure de chaussée en Grave Ciment

La réfection définitive des chaussées dont l'assise est en Grave Ciment sera constituée de 40 cm de Grave Ciment, d'une couche d'accrochage et de 6 cm de BBSG2 0/10.

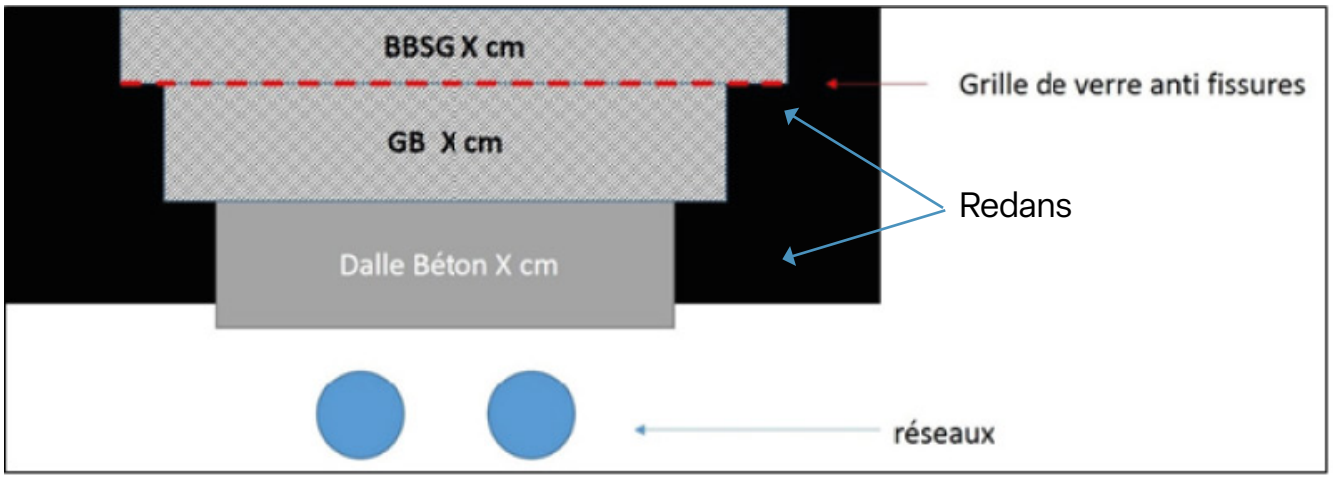




3.8.2. La dalle de répartition

Dans le cas où une dérogation sur les profondeurs d'enfouissement des réseaux est autorisée et une dalle de répartition mise en œuvre, afin de limiter les remontées de fissures, il est demandé la mise en œuvre de **redans pour chaque couche d'enrobé**, ainsi qu'une **grille anti remontée de fissures** entre la couche de GB et de BBSG.

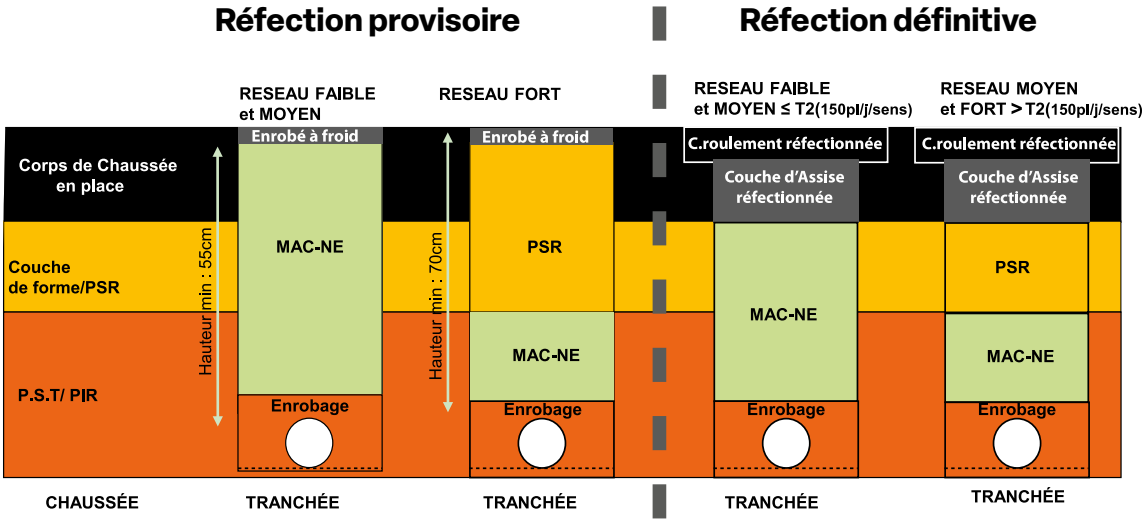
Le schéma ci-après montre une structure type dont le dimensionnement sera à faire valider pour chaque intervention par le laboratoire de la voirie.



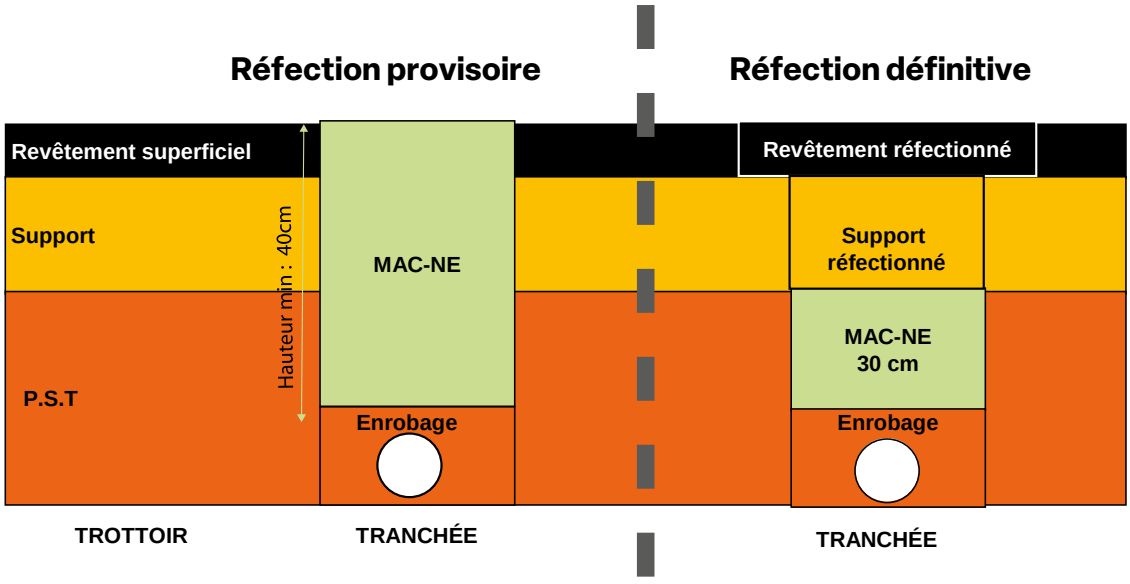
3.9. Cas particulier des mini et micro-tranchées.

Pour mémoire les mini et micro tranchées sont des tranchées inférieures à 0,30m autorisées conformément à l'article 24-5 du règlement de voirie métropolitain. La réfection définitive du corps de chaussée sera réalisée selon les règles décrites ci-après.

3.9.1. Sur chaussée



3.9.2. Sur trottoir



Chapitre 4. CONTRÔLE DES RÉFECTIONS DÉFINITIVES

4.1. Généralités

La Métropole de Lyon procédera, ou fera procéder, par un organisme habilité de son choix, à la vérification de la qualité de la réfection définitive des tranchées.

4.2. Modalité de contrôles

		Tranchées ≤ 10m²	Tranchées > 10m²		
Localisation	**Type de réseau**	**FORT - MOYEN - FAIBLE**			
	Hiérarchie structurelle	**LE - LO - SLO - HR**			
Modalités	**Linéaire de la tranchée contrôlée**	/			
			<= 50ml	≤ 100ml	> 100ml
Modalités	**Nb de carottes par tranchée**	1	1	2	2+1 tous les 100ml
	Vérification sur chaque carotte	1. Nature des matériaux 2. Ep. Couches 3. Nombre de couches 4. Collage couche (si plusieurs couches) 5. Compacité			

4.3. Exigences et tolérances par carotte

Hiérarchie structurelle de réseau	Type de réseau	Ep. totale moyenne de la carotte	Tolérance sur l'épaisseur totale	Tolérance sur l'épaisseur de la couche de roulement	Tolérance sur l'épaisseur de la(les) couche(s) d'assise	Nb mini de couche(s)	Nature de la couche de roulement	Nb de couche(s) de base imposées	Nature de couche(s) de bases
Légère	FAIBLE	6cm	± 1cm	± 1cm	± 1cm	1	BBSG 2 ou 3 0/10 SC (Eb 10 roul 35/50)	0	GB 3 0/14 (Eb 14 assise 35/50)
Lourde	MOYEN	15cm	± 1,5cm			2		1	
Super Lourde	FORT	28cm	± 2cm			3		2	
Rationnelle	FAIBLE	Entre 6 et 10cm	± 1cm			1		0	
	MOYEN	Entre 11 et 18cm	± 1,5cm			2		1 à 2	
	FORT	Supérieur à 18cm	± 2cm			3		2 à 3	

- Les tolérances ne sont pas cumulatives, ce qui signifie que, par exemple, pour une structure en hiérarchie Lourde, la tolérance est au maximum de 1,5cm sur l'ensemble de la carotte, avec une tolérance de 1cm pour chacune des couches.

Type d'enrobé	Compacité selon la NF P 98-150-1 (% de vide)	
	Conformité	Tolérance
BBSG 2 ou 3 0/10	4 à 8%	< 10%
GB 3 0/14	≤ 9%	< 11%

4.4. Conformité de la tranchée

La conformité de la tranchée sera donnée si :

- Pour une tranchée ⩽10m² : la carotte prélevée est conforme
- Pour une tranchée ⩽100ml : les 2 carottes prélevées sont conformes
- Pour une tranchée >100ml : une seule carotte est non-conforme. La non-conformité pouvant concerner un « seul critère » (épaisseur, compacité, nature du matériau ou absence de collage entre 2 couches).

Chapitre 5. RÈGLES DE PRISE DES MÉTRÉS

5.1. Généralités

Le métré contradictoire n'est obligatoire que pour les tranchées > 20m², à raison d'un métré par tranchée. Il est réalisé en présence d'un représentant de la Métropole de Lyon et de l'intervenant.

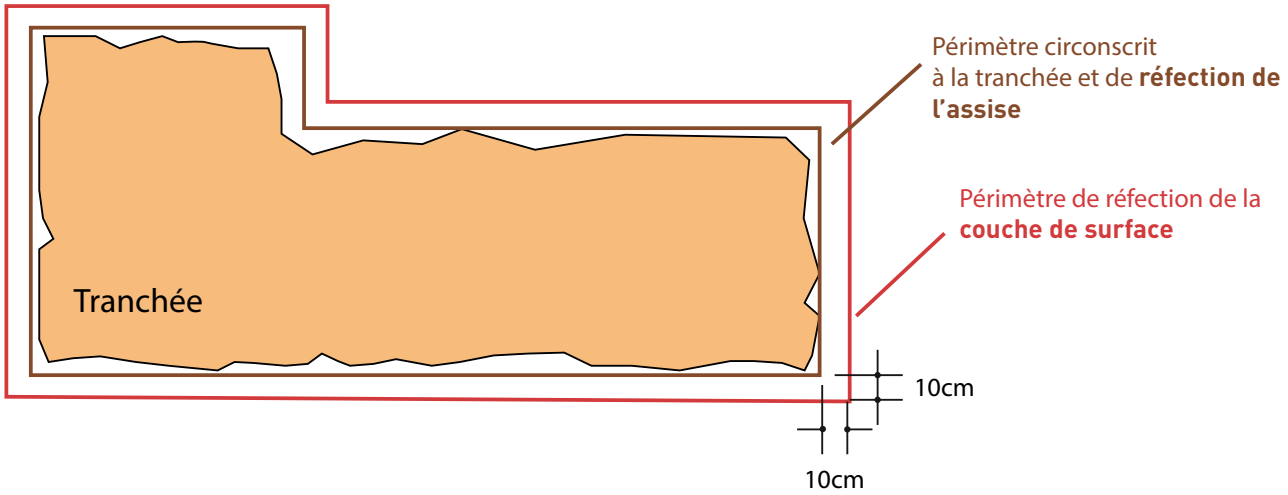
La prise du métré est réalisée par l'intervenant et proposée pour accord à la Métropole de Lyon.

L'intervenant doit déclarer la nature des éléments de la réfection définitive et les éléments faisant partie intégrante de la voie (bordures, pavés…).

5.2. Surfaces à déclarer pour les tranchées sur chaussée ou trottoir de plus de trois ans

5.2.1. Cas généraux

La surface indiquée sur le métré est celle du périmètre circonscrit de la tranchée augmentée de 10cm afin d'assurer l'étanchéité et la liaison mécanique avec l'existant.

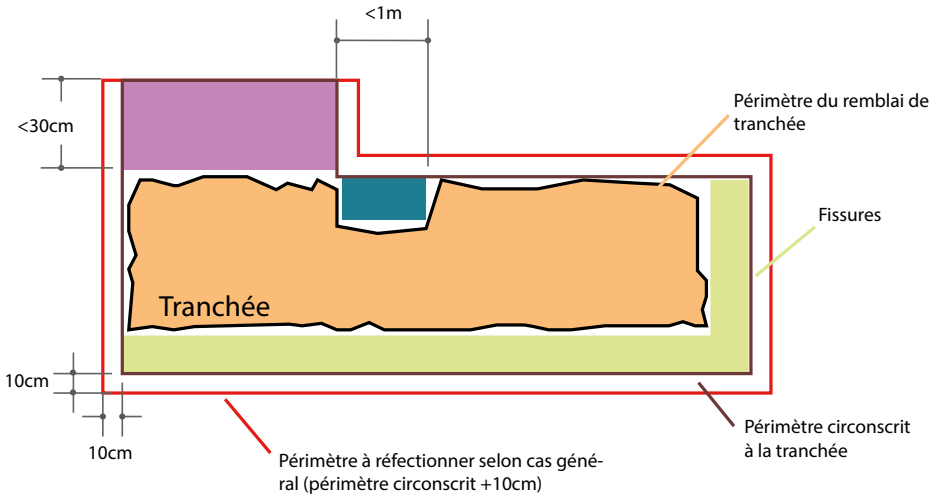


Dans le cas d'une reprise intégrale de la couche de roulement en enrobé programmée par le gestionnaire de voirie, il sera déclaré uniquement la surface de la Grave Bitume circonscrite au contour de la tranchée sans tenir compte de l'épaulement de 10 cm.

5.2.2. Cas particuliers

Le métré sera établi sur la base des principes évoqués ci-dessus mais tiendra également compte :

- Des dégradations périphériques éventuelles pouvant être intervenues conséquemment à cette ouverture de tranchée,
- Des redans inférieurs à 1m,
- De la présence à moins de 0,30 m de la tranchée d'un joint d'une ancienne tranchée, d'une ligne de bordure (caniveau, trottoir ou clôture), ou d'une façade d'immeuble.



- S'il s'est produit des affaissements ou des fissures à la marge de la réfection provisoire, ceux-ci sont inclus dans le périmètre à réfectionner.

- Lorsqu'un des c tés décrit un redan dont la dimension est inférieure à 1m, la surface générée par le redan est intégrée dans le périmètre à réfectionner.
- Lorsqu'un des c tés du périmètre circonscrit est à moins de 0,30 m :
  - → d'un joint d'une ancienne tranchée,
  - → d'une ligne de bordure, de caniveau, de trottoir ou d'une clôture,
  - → d'une façade d'immeuble ou de tout mobilier urbain

Le périmètre à réfectionner intègre cette surface supplémentaire

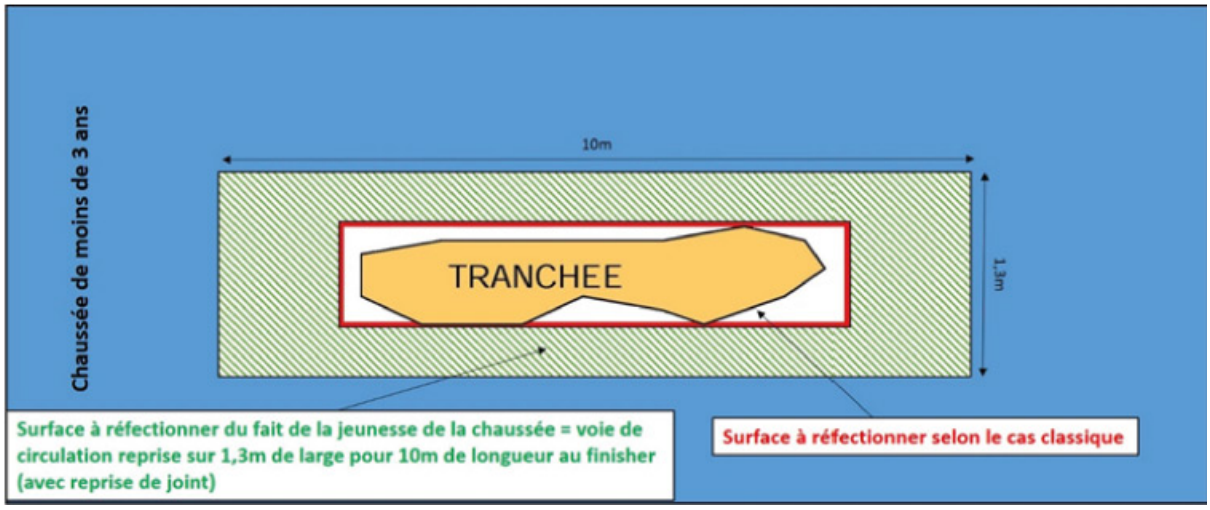
5.3. Surfaces à déclarer pour les tranchées sur chaussée de moins de trois ans

5.3.1. Cas 1 : tranchée longitudinale sur chaussée

La réfection définitive sera obligatoirement réalisée de manière mécanique à l'aide d'un finisseur.

Cette technique est la seule permettant de :

- Garantir une densité uniforme de la chaussée et une pérennité de sa structure, afin d'en assurer un usage conforme à sa destination et d'éviter les déformations ultérieures,
- Rétablir une parfaite planéité de la chaussée afin de garantir la sécurité des déplacements.



Par conséquent, dans ce cas, la reprise se fera sur une largeur minimale de 1,3 m et sur une longueur minimale de 10m.

5.3.2. Cas 2 : Tranchée transversale sur chaussée

Dans le cas d'une tranchée transversale dont l'emprise serait inférieure à une demie chaussée :

La réfection définitive sera obligatoirement réalisée de manière mécanique à l'aide d'un finisseur.

Cette technique est la seule permettant de :

- Garantir une densité uniforme de la chaussée et une pérennité de sa structure, afin d'en assurer un usage conforme à sa destination et d'éviter les déformations ultérieures,
- Rétablir une parfaite planéité de la chaussée afin de garantir la sécurité des déplacements.

Par conséquent, dans ce cas, la reprise se fera au minimum sur une longueur de 10m et sur la largeur d'une demi chaussée (avec reprise de joint).

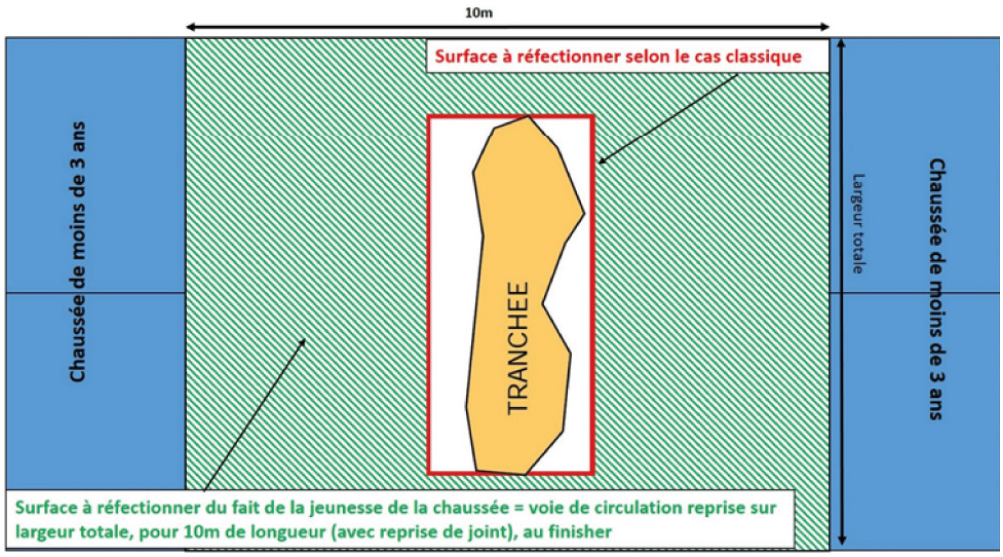
Dans le cas d'une tranchée transversale dont l'emprise serait supérieure à une demie chaussée :

La réfection définitive sera obligatoirement réalisée de manière mécanique à l'aide d'un finisseur.

Cette technique est la seule permettant de :

- Garantir une densité uniforme de la chaussée et une pérennité de sa structure, afin d'en assurer un usage conforme à sa destination et d'éviter les déformations ultérieures,
- Rétablir une parfaite planéité de la chaussée afin de garantir la sécurité des déplacements.

Par conséquent, dans ce cas, la reprise se fera au minimum sur une longueur de 10m et pourra aller jusqu'à la largeur totale de la chaussée.



5.4. Surfaces à déclarer pour les tranchées sur trottoirs de moins de trois ans

5.4.1. Dans le cas d'une tranchée transversale

La reprise se fera au minimum sur une longueur et largeur de la tranchée en tenant compte des règles de prise de métrés décrites précédemment.

Cette surface prescrite pourra être ajustée, pour raison technique, d'un commun accord entre la Métropole de Lyon et l'intervenant, en fonction de la nature du revêtement et/ou de la configuration particulière des lieux.

5.4.2. Dans le cas d'une tranchée longitudinale

La reprise se fera au minimum sur une longueur et largeur de la tranchée en tenant compte des règles de prise de métrés décrites précédemment.

Cette surface prescrite pourra être ajustée, pour raison technique, d'un commun accord entre la Métropole de Lyon et l'intervenant, en fonction de la nature du revêtement et/ou de la configuration particulière des lieux.

2024

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Guide technique
Implantation d'équipements et d'ouvrages sur le domaine public



MÉTROPOLE GRAND LYON

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1. INSTALLATIONS TEMPORAIRES POUR MANIFESTATIONS CULTURELLE, SPORTIVE, COMMERCIALE OU AUTRE 153

Chapitre 2. TERRASSES FERMÉES AVEC ANCRAGE 153

2.1. Forme de la demande d'autorisation 153
2.2. Conditions de délivrance de l'autorisation 154
2.3. Contraintes techniques 154

Chapitre 3. OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC POUR DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION OU DE DÉCONSTRUCTION 155

Chapitre 4. INFRASTRUCTURES 155

4.1. Forme de la demande d'autorisation 155
4.2. Conditions techniques d'exécution des ouvrages 156

Chapitre 5. SUPERSTRUCTURES (PONTS, PASSERELLES...) 156

5.1. Forme de la demande d'autorisation 156
5.2. Contraintes techniques 156

Chapitre 6. OCCUPATIONS EN SURPLOMB ET DÉBORDS 157

6.1. Forme de la demande d'autorisation 157
6.2. Dispositions applicables à tout type de saillie 157
6.3. Dispositions spécifiques applicables aux enseignes telles que définies par le code de l'environnement 158
6.4. Dispositions spécifiques applicables aux dispositifs d'isolation thermique par l'extérieur et/ou de protection contre le rayonnement solaire 158
6.5. Contraintes techniques 158

Chapitre 7. IMPLANTATIONS DES POTEAUX ET RÉSEAUX AÉRIENS 159

7.1. Réseaux aériens 159

7.2. Supports et ouvrages tels que poteaux, clôtures, hors accessoires de voirie 159

Chapitre 8. RAMPES D'ACCÈS POUR PERSONNES HANDICAPÉES OU À MOBILITÉ RÉDUITE 159

8.1. Forme de la demande d'autorisation 160

8.2. Contraintes techniques 160

Chapitre 9. JOURS SUR TROTTOIRS POUR ÉCLAIRER LES SOUS-SOLS 160

Chapitre 10. DISTRIBUTEURS D'ÉNERGIE (CARBURANTS, INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES...) 161

10.1. Contraintes techniques 161

10.1.1. Contraintes générales 161

10.1.2. Distributeurs d'énergie en et hors agglomération 161

Chapitre 11. VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT PARTICULIER 162

11.1. Forme de la demande d'autorisation 162

11.2. Contraintes techniques 162

11.2.1. Conditions d'établissement des voies ferrées 162

11.2.2. Entretien 162

11.2.3. Signalisation et présignalisation 162

Chapitre 1. INSTALLATIONS TEMPORAIRES POUR MANIFESTATIONS CULTURELLE, SPORTIVE, COMMERCIALE OU AUTRE

Dans le respect du guide technique de préservation de l'espace public, lors de la tenue de manifestations ou évènements organisés sur le domaine public de la Métropole de Lyon, toute implantation de matériel sur le domaine public routier métropolitain mettant en cause l'intégrité de ce domaine est soumise à l'obtention préalable d'une permission de voirie, tel que prévu à l'art.11 du règlement de voirie.

Le demandeur doit mentionner le type d'installation, la charge (poids au m²) et toute caractéristique permettant de vérifier le maintien de l'intégrité du domaine.

Si la situation des lieux l'exige, l'organisateur devra, préalablement à toute utilisation ou occupation privative du domaine, obtenir les arrêtés de police des autorités compétentes fixant les conditions de circulation et de stationnement.

Pour permettre la remise en état du domaine public routier métropolitain, un état des lieux préliminaire et un état des lieux en fin d'occupation, pourront être réalisés, en présence d'un agent métropolitain et aux frais exclusifs de l'occupant.

Le cas échéant, l'organisateur doit informer la Métropole de Lyon, avant et après son installation, de la présence d'éventuelles anomalies du domaine public routier.

En l'absence de réalisation d'un état des lieux ou d'une information sur l'état du domaine public routier, l'organisateur de l'évènement ne pourra contester ni la nature, ni le montant, des réparations du domaine public routier nécessaires suite à son occupation. Le montant global des opérations de remise en état du domaine public de voirie (revêtement, déplacements de mobiliers urbains, nettoiement…), sera intégralement mis à la charge financière de l'organisateur.

Chapitre 2. TERRASSES FERMÉES AVEC ANCRAGE

Sauf dérogation expresse, étudiée au cas par cas par la Métropole de Lyon, seuls les débitants de boissons et restaurateurs pourront être autorisés à implanter des terrasses fermées avec ancrage, contigües au bâtiment principal, sur le domaine public routier métropolitain.

2.1. Forme de la demande d'autorisation

En complément des documents exigés à l'article 11 du Règlement de voirie métropolitain, le dossier de demande d'occupation devra comporter un plan indiquant avec précision les dispositifs d'ancrage prévus, les abords, ainsi que les largeurs des voies et du trottoir.

2.2. Conditions de délivrance de l'autorisation

La Métropole de Lyon pourra refuser la délivrance de la permission de voirie pour tout motif d'intérêt général et notamment si l'implantation est de nature à gêner la circulation.

L'emprise de la terrasse occupera au maximum la moitié de la largeur du trottoir tout en laissant libre un passage minimum pour les cheminements piétons respectant la réglementation relative à l'accessibilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite et les usages en place (tels que prévus notamment dans le guide technique « Maintien des usages »).

Il appartiendra au bénéficiaire de l'autorisation d'occupation de prendre toutes dispositions permettant de maintenir l'accessibilité aux réseaux souterrains et à leurs émergences et, le cas échéant, de procéder à leur dévoiement à ses frais, ainsi que de maintenir l'accessibilité aux équipements publics accessoires de voiries, ainsi qu'aux arbres existants, afin de permettre leur entretien.

2.3. Contraintes techniques

La construction doit être légère et particulièrement soignée, constituée d'éléments transparents facilement démontables et disposés de manière à pouvoir être enlevés à la première réquisition dans un délai maximum de 24 heures. Le plancher sera constitué uniquement de panneaux démontables sans attache avec le sol. Il ne pourra servir de support aux écrans perpendiculaires ou parallèles.

La hauteur des parties pleines ne doit pas dépasser le soubassement des commerces voisin. L'ensemble de la structure devra s'intégrer de manière harmonieuse avec les constructions avoisinantes.

La terrasse doit être totalement indépendante de l'établissement lui-même qui doit être muni d'une fermeture l'isolant de la partie terrasse construite sur le domaine public routier métropolitain.

Aucun seuil faisant saillie sur le domaine public routier métropolitain ne sera toléré.

L'ouverture des portes ne doit pas faire saillie sur le domaine public routier métropolitain.

Le bandeau destiné à couronner la terrasse doit faire corps avec l'ossature et sa saillie ne doit pas dépasser 0,05 m.

La terrasse fermée ne doit contenir que du mobilier amovible destiné à la clientèle. Il est interdit d'y installer tout ce qui est susceptible de gêner la transparence ou de constituer une cause d'incommodité.

Les eaux pluviales de la terrasse seront recueillies contre la façade du bâtiment principal et ne pourront pas se déverser sur le trottoir.

Le fil d'eau doit être maintenu.

Le maintien de la salubrité et le nettoyage de la terrasse et de ses abords font partie des obligations à la charge de l'occupant.

Le cas échéant, l'occupant doit apposer sur la façade de la terrasse les plaques de rues conformes au modèle agréé.

Chapitre 3. OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC POUR DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION OU DE DÉCONSTRUCTION

Conformément à l'article 11 du règlement de voirie métropolitain, tous travaux de construction ou de déconstruction entraînant une occupation du domaine public routier métropolitain, doit faire l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire, notamment dans le cas d'implantation d'une clôture de l'emprise du chantier par une palissade rigide ancrée.

L'occupant assurera le nettoiement de l'emprise occupée et fermée par la palissade durant toute la durée de l'occupation et maintiendra les usages en place conformément aux règles édictées dans le guide technique « Maintien des usages ».

Dès la déconstruction effectuée, la clôture doit être repositionnée à l'alignement.

Chapitre 4. INFRASTRUCTURES

Les dispositifs et ouvrages souterrains concernés par cet article comprennent, notamment, les tirants d'ancrage, parois berlinoises, galeries, canalisations, regards, tabourets, pipelines à l'exception des ouvrages et réseaux exploités dans le cadre de contrats de concession ou de délégation de service public.

4.1. Forme de la demande d'autorisation

En complément des documents exigés à l'Article 11 du règlement de voirie métropolitain, le dossier de demande d'occupation devra comporter, a minima, les pièces suivantes :

- Plan de situation, plan-masse et coupes cotées, établis à une échelle suffisante pour en permettre l'étude,
- S'il en est requis, toutes indications nécessaires pour justifier de la solidité des ouvrages, éléments ou dispositifs projetés,
- Pour les canalisations, plans d'implantation à une précision suffisante accompagnés des coupes nécessaires pour faire apparaître les profondeurs de pose et les réseaux existants,
- Pour les parois berlinoises, linéaire précis des ouvrages formant saillie sur le domaine public routier métropolitain,
- Pour les tirants d'ancrage, nombre et caractéristiques techniques des tirants implantés sous le domaine public routier métropolitain.

4.2. Conditions techniques d'exécution des ouvrages

Les berlinoises empiéteront au maximum de 0,30 m sur le domaine public routier métropolitain. Elles seront arasées, sauf prescriptions contraires contenues dans le titre d'occupation, à 1m au minimum au-dessous du trottoir ou de la chaussée quand il n'y a pas de trottoir.

Les canalisations et conduites longitudinales doivent être placées sous les accotements ou sous les trottoirs, le plus loin possible de la chaussée. En cas d'impossibilité dûment constatée et en particulier lorsque l'encombrement des dépendances ne le permet pas, ces implantations pourront, à titre exceptionnel, être placées sous la chaussée.

La Métropole de Lyon peut imposer la mise en place d'une gaine qui permet d'assurer l'entretien et le remplacement éventuel sans ouverture de la tranchée. Elle pourra également imposer que les chambres de tirage, robinets - vannes, bouches à clé, regards et tous ouvrages annexes soient implantés en dehors de l'emprise de la chaussée.

La Métropole de Lyon peut à tout moment exiger, aux frais de l'intervenant, le déplacement de tout ouvrage qui ne respecte pas, tant en planimétrie qu'en altimétrie, l'implantation prescrite.

L'incertitude maximale pour la position de l'axe de ces ouvrages sera analogue à celle fixée par arrêté du ministre chargé de la sécurité des réseaux de transport et de distribution.

Chapitre 5. SUPERSTRUCTURES (PONTS, PASSERELLES...)

5.1. Forme de la demande d'autorisation

En complément des documents exigés à l'Article 11 du Règlement de voirie métropolitain, le dossier de demande devra comporter, a minima, les pièces suivantes :

- Un plan c té de l'installation,
- Un descriptif de l'ouvrage mentionnant les conditions d'exploitation.

5.2. Contraintes techniques

Sous les ouvrages d'art qui franchissent une voie métropolitaine, un tirant d'air d'au moins 4,50 m doit être réservé sur toute la largeur de la chaussée.

Des dispositifs de sécurité protégeront au sol l'ensemble des appuis. Des panneaux de limitation de tonnage et de vitesse appropriés seront mis en place sous la responsabilité de l'intervenant.

Ces ouvrages seront calculés, réalisés, mis en place et entretenus sous la responsabilité et à la charge de l'occupant. Ils doivent faire l'objet d'un contrôle de la part d'un organisme agréé dont le certificat doit être adressé aux services de la Métropole de Lyon.

En cas de modification du nivellement de la voie publique, l'occupant doit mettre son ouvrage en conformité sans pouvoir prétendre à indemnité de la part de la Métropole de Lyon.

Chapitre 6. OCCUPATIONS EN SURPLOMB ET DÉBORDS

6.1. Forme de la demande d'autorisation

En complément des documents exigés à l'Article 11 du Règlement de voirie métropolitain, le dossier de demande devra comporter une coupe verticale cotée permettant de vérifier le gabarit de la saillie ainsi que ses caractéristiques techniques principales.

6.2. Dispositions applicables à tout type de saillie

Définitions :

Le point de référence bas permettant de mesurer la hauteur à partir de laquelle les saillies peuvent être admises selon leur profondeur est constitué par le point de rencontre entre la base de la façade et le niveau du trottoir ou de la voie à l'alignement.

La profondeur maximale des saillies est mesurée horizontalement en tout point du nu général de la façade selon les modalités définies ci-après.

Règles Générales :

Les dimensions maximales des saillies autorisées doivent obligatoirement s'inscrire dans les dimensions définies ci-après :

- Jusqu'à 4,30 m de hauteur au-dessus du trottoir : 0,15 m
- Au-delà de 4,30 m de hauteur au-dessus du trottoir : 0,80 m

Le tout sous la réserve que les parties les plus saillantes des ouvrages soient situées à 0,50 m au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir.

Règles particulières :

- S'il n'existe pas de trottoir, ces saillies ne pourront être autorisées que dans les rues dont la largeur est égale ou supérieure à 8 m et doivent être placées à une hauteur minimale de 4,30 m au-dessus du sol. Pourront toutefois être autorisés les vitrines de commerces en rez-de-chaussée et les éléments décoratifs de façades et autres saillies à caractère ornemental tels que seuils, socles, soubassements, bandeaux, corniches, appuis, encadrements, pilastres et nervures, situés en deçà d'une hauteur de 4,30 m au-dessus du sol, sous réserve que leur saillie soit inférieure à 0,15 m.
- Si la voie est d'une largeur inférieure ou égale à 12 m, les débords des balcons ne pourront être autorisés qu'à compter d'une hauteur de 4,30 m au-dessus du trottoir, sous réserve que leur saillie soit inférieure à 0,60 m.
- Les débords de toiture ne pourront être autorisés qu'à compter d'une hauteur de 4,30 m au-dessus du trottoir, sous réserve que leur saillie soit inférieure à 0,60 m, quelle que soit la largeur de la voie.

6.3. Dispositions spécifiques applicables aux enseignes telles que définies par le code de l'environnement

S'agissant des enseignes, et si le règlement local de publicité n'édicte pas des règles plus restrictives :

- 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 m en dessous d'une hauteur de 4m 30.
- Les enseignes ancrées perpendiculairement à la façade ne doivent pas constituer, par rapport au mur, une saillie supérieure au dixième de la distance séparant les deux alignements de la voie publique sans excéder une saillie de plus d'un mètre. Le bas de l'enseigne ne peut se trouver à moins de 2,50 m du sol. Sur les voies concernées par le passage de convois exceptionnels, les enseignes doivent être amovibles.

S'agissant des dispositifs d'éclairage des devantures, des caissons de volets roulants, des organes fixes des bannes et stores repliables, ils ne doivent pas constituer une saillie supérieure à 0,25 m en dessous d'une hauteur de 4m 30.

6.4. Dispositions spécifiques applicables aux dispositifs d'isolation thermique par l'extérieur et/ou de protection contre le rayonnement solaire

Par dérogation aux dispositions de l'article 6.2. ci-dessus, les dimensions maximales des saillies autorisées pour les ouvrages constituant des dispositifs d'isolation thermique par l'extérieur et/ou de protection contre le rayonnement solaire des constructions existantes sont fixées à 0,30 m au maximum à partir d'une profondeur de 0,30 m en tréfonds.

Pour les constructions neuves, aucun débord pour les ouvrages constituant des dispositifs d'isolation thermique par l'extérieur et/ou de protection contre le rayonnement solaire ne sera autorisé, ces derniers devant être réalisés en respect de l'alignement sur le domaine public routier.

6.5. Contraintes techniques

Les conditions d'établissement des saillies pourront faire l'objet de prescriptions spécifiques, éventuellement plus restrictives, fixées par le titre d'occupation afin de tenir compte, notamment, de la configuration particulière des lieux ou d'impératifs de sécurité ou d'usages.

En tout état de cause, la largeur restante du trottoir ou de l'équivalent trottoir dans les zones de rencontre ou les rues/aires piétonnes doit respecter la réglementation concernant l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Chapitre 7. IMPLANTATIONS DES POTEAUX ET RÉSEAUX AÉRIENS

7.1. Réseaux aériens :

Un tirant d'air d'au moins 4,50 m sera réservé sur toute la largeur de la chaussée et de ses dépendances.

7.2. Supports et ouvrages tels que poteaux, clôtures, hors accessoires de voirie

En cas d'implantation sur les cheminements piétonniers, l'intervenant doit respecter les prescriptions réglementaires relatives à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Les ouvrages seront implantés en limite d'alignement.

Compte tenu des enjeux de sécurité routière, l'implantation (création ou renouvellement) de supports ou ouvrages hors agglomération n'est pas autorisée à moins de 4 m à compter du bord de la chaussée ou, le cas échéant, de la bande de rive.

Toutefois, si la largeur de l'accotement ne permet pas de respecter cette règle, l'implantation pourra être réalisée à l'alignement du domaine public routier après accord de la Métropole de Lyon.

De même, cette règle peut ne pas être respectée si le support ou l'ouvrage est protégé par un dispositif de sécurité existant.

Les poteaux et réseaux aériens doivent impérativement être positionnés en dehors de l'emprise des couronnes des arbres. S'agissant des câbles, ils doivent être positionnés en fonction du développement des arbres existants. Pour les arbres mâtures les câbles doivent passer sous leurs couronnes, pour les jeunes arbres les câbles doivent être positionnés à une distance suffisante pour assurer leur bon développement.

Les positions des réseaux aériens dans l'emprise des couronnes des arbres doivent être validées par un technicien du service gestionnaire des arbres de la Métropole de Lyon.

Chapitre 8. RAMPES D'ACCÈS POUR PERSONNES HANDICAPÉES OU À MOBILITÉ RÉDUITE

En complément de l'Article 10 du Règlement de voirie métropolitain, l'installation de rampes d'accès pour personnes handicapées ou à mobilité réduite sur le domaine public routier métropolitain ne pourra être autorisée que dans la mesure où l'intervenant aura rigoureusement démontré l'impossibilité technique d'aménager les locaux en partie privative (impossibilité liée à la présence d'éléments participant à la solidité du bâtiment tels que murs, plafonds, planchers, poutres ou poteaux). Cette installation restera à la charge de l'intervenant.

Le coût induit par les aménagements en partie privative des locaux ne peut être considéré comme constituant une impossibilité technique.

8.1. Forme de la demande d'autorisation,

En complément des documents exigés à l'Article 11 du Règlement de voirie métropolitain, le dossier de demande devra comporter, a minima :

- Un plan c té de l'installation,
- Un descriptif de l'ouvrage mentionnant les conditions d'exploitation.

8.2. Contraintes techniques

La saillie des rampes sur le domaine public routier métropolitain doit être minimisée et respecter en tout état de cause les normes d'accessibilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite sur le domaine public hors emprise et prendra en compte la configuration particulière des lieux et les impératifs de sécurité ou d'usage.

Chapitre 9. JOURS SUR TROTTOIRS POUR ÉCLAIRER LES SOUS-SOLS

Ce type d'installation n'est plus autorisé.

Les jours de caves existants doivent être mis en sécurité aux conditions suivantes :

- Leur saillie apparente ne dépassera pas 0,60 m mesurés à partir du nu du mur ou du nu du socle de la devanture. Ils seront espacés entre eux d'au moins 1 m,
- Ils seront formés d'un fort châssis en fer soudé, à fleur du trottoir, scellé aux quatre coins,
- Le châssis sera entièrement garni de matériaux résistants et non glissants préalablement validés par les services techniques en charge de la voirie de la Métropole de Lyon. Tout matériau détérioré doit être immédiatement remplacé, sous peine de poursuite.

Il est expressément interdit dans l'intérêt de la sécurité publique, de faire ouvrir lesdits châssis sous forme de trappons.

Chapitre 10. DISTRIBUTEURS D'ÉNERGIE (CARBURANTS, INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES...)

En complément des documents exigés à l'Article 11 du Règlement de voirie métropolitain, le dossier doit comporter, à minima, un plan détaillé des ouvrages en surface et en tréfonds du domaine public routier métropolitain.

Sauf dérogation, l'arrêté d'autorisation a une durée de validité de cinq ans au maximum en ce qui concerne les appareils ou ouvrages situés sur le domaine public routier métropolitain. En tout état de cause, la durée de l'autorisation d'occupation temporaire ne pourra pas excéder celle de l'arrêté d'autorisation d'exploitation requis au titre du code de l'environnement.

Pour obtenir une autorisation d'occupation temporaire le demandeur doit remplir les conditions exigées par la réglementation en vigueur et apporter tous justificatifs sur simple demande de la Métropole de Lyon.

10.1. Contraintes techniques

10.1.1. Contraintes générales

Les réserves alimentant les appareils distributeurs d'énergie doivent être placées hors des emprises du domaine public routier métropolitain.

L'installation doit être maintenue en bon état d'entretien et ses abords en parfait état de propreté.

10.1.2. Distributeurs d'énergie en et hors agglomération

Aucun appareil distributeur d'énergie ne peut être autorisé :

- Dans les voies où le stationnement est interdit ou réglementé par alternance des deux c tés,
- Dans les voies dont la largeur est inférieure à 10 m,
- Quelle que soit la largeur de la voie, lorsque celle de la chaussée est inférieure à 6 m,
- Dans les carrefours ainsi que dans la zone de dégagement de visibilité de ceux-ci.

Chapitre 11. VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT PARTICULIER

11.1. Forme de la demande d'autorisation

En complément des documents exigés à l'Article 11 du Règlement de voirie métropolitain, le dossier de demande devra comporter, à minima, les documents suivants :

- Un plan détaillé des voies empruntées,
- Un profil en long,
- Des profils en travers type avec indication du gabarit,
- Une notice détaillant le projet en ses points généraux et particuliers.

11.2. Contraintes techniques

11.2.1. Conditions d'établissement des voies ferrées

Le profil en long de la voie publique ne doit pas être modifié. Les rails doivent être à ornières ou accompagnés de contrerails. Les rails et contrerails doivent être posés de telle façon que leur table de roulement soit au niveau de la chaussée et qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation. À cet effet, la chaussée, les accotements ou trottoirs sont remaniés, selon les prescriptions du titre d'occupation, de part et d'autre de la voie ferrée, sur une longueur fixée par celui-ci.

L'occupant doit se conformer à toute autre prescription formulée dans l'intérêt de la conservation de la voie et de la sécurité de la circulation.

Tout arrêt des trains dans les emprises de la voie publique est strictement interdit.

11.2.2. Entretien

En complément des règles générales d'entretien prévues à l'Article 4 du Règlement de voirie métropolitain, l'occupant doit entretenir en bon état, à ses frais, l'ensemble des équipements présents sur la plateforme de la voie ferrée listés ci-après de manière non exhaustive : la voie ferrée, la chaussée, les accotements et trottoirs entre les rails et dans une zone dont la largeur lui est prescrite de part et d'autre des rails, ainsi que les ouvrages pour l'écoulement des eaux.

11.2.3. Signalisation et présignalisation

L'occupant doit poser et entretenir en bon état, à ses frais, la signalisation et la présignalisation réglementaire des passages à niveau. L'occupant est tenu de solliciter auprès des autorités de police compétentes les actes nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation sur les voies publiques. Il prévoira une signalisation des rails pour les cyclistes.

2024

RÈGLEMENT DE VOIRIE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Guide technique
Travaux d'aménagement pour compte de tiers



MÉTROPOLE GRAND LYON

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1. GÉNÉRALITÉ 166

Chapitre 2. ENTRÉES CHARRETIÈRES 166

2.1. Contraintes techniques 166
2.2. Maintien des plantations 166
2.3. Procédure de réalisation et de règlement des travaux 167
2.4. Utilisation et suppression de l'ouvrage 167
2.5. Interdiction de stationnement de véhicules sur l'ouvrage 167

Chapitre 3. DISPOSITIFS POUR LA DÉLIMITATION DU STATIONNEMENT 167

3.1. Procédure de réalisation et de règlement des travaux 167
3.2. Utilisation et suppression de l'ouvrage 168
3.3. Interdiction de stationnement de véhicules entre les dispositifs 168

Chapitre 4. DISPOSITIFS ANTI-STATIONNEMENT POUR LA PROTECTION DES AIRES DE TRANSPORTS DE FONDS 168

4.1. Contraintes techniques 168
4.2. Procédure de réalisation et de règlement des travaux 168
4.3. Utilisation et suppression de l'ouvrage 169

Chapitre 1. GÉNÉRALITÉ

Les travaux pour compte de tiers recouvrent toute modification de l'espace public rendue nécessaire par l'implantation des ouvrages objet de la demande. Cette modification est à la charge exclusive du bénéficiaire (au sens de l'article 2-1 du règlement de voirie).

Si la réalisation des travaux nécessite le déplacement ou la modification d'installations appartenant à d'autres occupants du domaine public, le bénéficiaire doit contacter les propriétaires de ces installations et leur commander directement les travaux. Les frais occasionnés par le déplacement ou la modification des installations existantes rendus nécessaires du fait de l'exécution des travaux sont entièrement à la charge du bénéficiaire.

La Métropole de Lyon assure la coordination de ces travaux.

Chapitre 2. ENTRÉES CHARRETIÈRES

2.1. Contraintes techniques

La Métropole de Lyon peut ne pas donner suite à la demande d'entrée charretière si la configuration de l'accès porte atteinte à la sécurité de la circulation et/ou se réserve le droit de les limiter dans l'intérêt de celle-ci.

La réalisation de l'entrée charretière respectera la réglementation en vigueur, et notamment les normes d'accessibilité pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Toutes précautions seront prises pour faciliter l'écoulement des eaux.

En tout état de cause, l'entrée charretière sera construite en même matériau que le revêtement d'origine adapté le cas échéant à la circulation motorisée sur l'accès sauf en cas de trottoirs sablés. Dans ce cas particulier, l'entrée charretière sera réalisée en enrobé, ou tout autre matériau compatible avec la circulation des véhicules.

Le coût de ces travaux est à la charge du bénéficiaire de l'ouvrage.

2.2. Maintien des plantations

Sur les voies bordées d'arbres d'alignement, les entrées charretières devront être placées dans l'intervalle de deux arbres. Si un arbre devait être déplacé pour la réalisation d'une entrée charretière, le bénéficiaire doit prendre en charge l'ensemble des coûts liés à ce déplacement, à savoir :

- Si l'arbre en place n'est pas transplantable, la valeur de l'arbre évaluée selon le barème d'évaluation de la Métropole de Lyon, le coût des travaux de replantation y compris les terrassements et les reprises éventuelles de voirie.
- Si l'arbre est transplantable, le coût de la transplantation y compris les terrassements et les reprises éventuelles de voirie.

2.3. Procédure de réalisation et de règlement des travaux

Après réception de l'accord de la Métropole de Lyon, le bénéficiaire doit confirmer sa demande et accepter expressément le montant du coût des travaux pour permettre la réalisation des travaux. Ce montant est fixé selon les modalités prévues par délibération du conseil de la Métropole de Lyon.

Le coût de ces travaux est calculé sur la base d'un devis correspondant aux travaux de construction de l'entrée charretière et aux travaux connexes impliqués par l'aménagement.

Les travaux sont commandés, dirigés et réglés par les services de la Métropole de Lyon à ses entreprises, titulaires de marchés de travaux.

Les travaux sont réglés après établissement d'un métré contradictoire.

Le bénéficiaire doit s'acquitter du montant du coût des travaux auprès du trésorier principal de la Métropole de Lyon, après achèvement des travaux.

2.4. Utilisation et suppression de l'ouvrage

L'entrée charretière est établie pour permettre l'accès des véhicules à l'intérieur des immeubles. Si, par la suite, la destination de cet ouvrage est modifiée et qu'il n'est plus utilisé pour permettre aux véhicules d'accéder à l'intérieur des immeubles, la Métropole de Lyon se réserve le droit de le supprimer et de remettre les lieux en leur état initial, aux frais du bénéficiaire.

2.5. Interdiction de stationnement de véhicules sur l'ouvrage

L'établissement d'une entrée charretière ne donne en aucun cas le droit de faire stationner les véhicules sur cet emplacement. Le stationnement doit s'effectuer conformément aux dispositions du code de la route.

Chapitre 3. DISPOSITIFS POUR LA DÉLIMITATION DU STATIONNEMENT

3.1. Procédure de réalisation et de règlement des travaux

Après réception de l'accord de la Métropole de Lyon, le bénéficiaire doit confirmer sa demande et accepter expressément le montant du coût des travaux pour permettre la réalisation des travaux.

Ce montant est fixé selon les modalités prévues par délibération du conseil de la Métropole de Lyon.

Le coût des travaux est calculé sur la base d'un devis correspondant aux travaux de fourniture et de pose de dispositifs anti-stationnement et aux travaux connexes impliqués par l'aménagement.

Les travaux sont commandés, dirigés et réglés par les services de la Métropole de Lyon à ses entreprises, titulaires des marchés de travaux.

Les travaux sont réglés après établissement d'un métré contradictoire.

Le bénéficiaire doit s'acquitter du montant du coût des travaux auprès du trésorier principal de la Métropole de Lyon, après achèvement des travaux.

3.2. Utilisation et suppression de l'ouvrage

Les dispositifs servent à délimiter les emplacements de stationnement de part et d'autre d'une entrée charretière. Si cette dernière venait à être supprimée, les dispositifs seraient alors enlevés par la Métropole de Lyon, aux frais du bénéficiaire. Aucun élément de quelque nature que ce soit ne pourra être apposé sur les dispositifs.

Par ailleurs, la Métropole de Lyon pourra procéder à l'enlèvement de ces ouvrages pour tout motif d'intérêt général et en particulier si ceux-ci sont de nature à compromettre la commodité et la sécurité de la circulation.

3.3. Interdiction de stationnement de véhicules entre les dispositifs

L'installation des dispositifs anti-stationnement ne donne en aucun cas le droit de faire stationner les véhicules sur les emplacements délimités entre ces derniers. Les dispositifs sont uniquement destinés à assurer la protection des entrées charretières et le stationnement des véhicules doit s'effectuer conformément aux dispositions du code de la route.

Chapitre 4. DISPOSITIFS ANTI-STATIONNEMENT POUR LA PROTECTION DES AIRES DE TRANSPORTS DE FONDS

Cet article concerne toute demande d'implantation de dispositifs rétractables pour la protection des aires de transports de fonds.

Dans le cas où l'établissement bénéficiaire souhaite l'implantation de dispositifs fixes, les dispositions de l'article 28-2 du règlement de voirie sont applicables.

4.1. Contraintes techniques

La demande du bénéficiaire doit comprendre les éléments techniques nécessaires à son instruction, tels que le plan de masse et le positionnement du réseau électrique, notamment.

Le raccordement électrique de l'installation est réalisé par le bénéficiaire qui assure à ses frais exclusifs l'alimentation du dispositif.

4.2. Procédure de réalisation et de règlement des travaux

Après réception de l'accord de la Métropole de Lyon, le bénéficiaire doit confirmer sa demande et accepter expressément le montant du coût des travaux pour permettre la réalisation des travaux.

Ce montant est fixé selon les modalités prévues par délibération du conseil de la Métropole de Lyon.

Le montant du coût des travaux est calculé sur la base d'un devis correspondant aux travaux de fourniture, à la pose de dispositifs anti-stationnement et aux travaux connexes impliqués par l'aménagement.

Les travaux sont commandés, dirigés et réglés par les services de la Métropole de Lyon à ses entreprises, titulaires des marchés de travaux.

Les travaux sont réglés après établissement d'un métré contradictoire.

Le bénéficiaire doit s'acquitter du montant du coût des travaux auprès du trésorier principal de la Métropole de Lyon, après achèvement des travaux.

4.3. Utilisation et suppression de l'ouvrage

La Métropole de Lyon pourra procéder à l'enlèvement de ces ouvrages pour tout motif d'intérêt général et en particulier si ceux-ci sont de nature à compromettre la commodité et la sécurité de la circulation.

Règlement de voirie

Dispositions administratives et techniques
applicables au 1er janvier 2024

MÉTROPOLE DE LYON
20 rue du Lac
CS 33569 - 69505 Lyon cedex 03

MÉTROPOLE GRAND LYON

grandlyon.com

© Métropole de Lyon, janvier 2024, illustrations : DGEEP, Bruno Guillaume, photos : Métropole de Lyon, Jérémy Cuenin, Thierry Fournier, Laurence Danière, Alpaca- Eric Soudan, Manon Callot, Mariya Beltramelli