

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Administration des Ponts et Chaussées

Permissions de voirie

Cahier des Charges

1^{ère} partie :

les permissions de voirie directes

Vu et présenté

Luxembourg, le 7 janvier 1998
Le directeur des Ponts et Chaussées

[s. Nico Marmann]

Approuvé

Luxembourg, le 19 janvier 1998
Le ministre des Travaux Publics

[s. Robert Goebbels]

SOMMAIRE

I. Objectif.....	7
II. Base légale.....	8
III. Aménagements non soumis à l'octroi d'une permission de voirie.....	10
Mise en place à l'intérieur des agglomérations de signaux routiers et de marques au sol.....	13
Application à l'intérieur des agglomérations de pictogrammes en couleur blanche reproduisant le symbole d'un signal routier.....	14
Mise en place des plaques de nom des rues et des places publiques.....	15
Mise en place de bornes d'incendie et des plaquettes de repérage des couvercles des vannes d'eau.....	15
Mise en place des panneaux de balisage des sentiers touristiques et des sentiers autopédestres ainsi que la signalisation directionnelle des pistes cyclables communales.....	16
Mise en place des enseignes publicitaires amovibles.....	17
Mise en place des enseignes publicitaires des architectes, des bureaux d'études et des entreprises intervenant sur un chantier privé.....	18
Mise en place sur le domaine privé ou public, mais en dehors de la chaussée, d'un conteneur pour matériaux de démolition.....	18
Mise en place d'antennes paraboliques.....	18
Fixation des plaques de numéro des maisons et mise en place des boîtes aux lettres sur des socles existants.....	19
Mise en place d'enseignes publicitaires des architectes, bureaux d'études et entreprises intervenant sur un chantier se déroulant sur le domaine public de la route.....	19

IV. Divers aménagements à destination agricole ou forestière à réaliser à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.	22
Aménagement d'une clôture d'enceinte d'une prairie, d'un verger ou de tout autre terrain à exploitation agricole ou forestière situé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.....	23
Plantation de haies vives sur des terrains privés situés au bord de la chaussée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.	23
Plantation d'arbres de haute tige sur des terrains privés situés au bord de la chaussée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.	24
Accès individuels vers les champs, forêts, prairies et vergers situés au bord de la chaussée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.....	25
Aménagement de dépôts de bois.....	26
V. Aménagements provisoires en relation avec un chantier de construction.....	28
Mise en place sur la chaussée d'un conteneur pour matériaux de démolition.	29
Installation d'un bureau de chantier sur le domaine public.....	29
Aménagement de dépôts de matériaux en bordure des routes de l'Etat.	30
Installation d'un chantier en bordure d'une route de l'Etat.....	31
Mise en place d'agences de vente mobiles.....	32
VI. Travaux de réaménagement et de transformation aux constructions existantes.	36
Travaux de démolition de bâtisses existantes.	37
Travaux de réaménagement ou de transformation d'un immeuble ou de parties d'un immeuble sans apporter des modifications à l'alignement ou à la destination de l'immeuble, ni à la géométrie des accès carrossables.....	39
Construction d'annexes à un immeuble sans en accroître le nombre de logements ou sans en modifier la destination.....	42
Construction d'abris de jardin, de serres, de volières ou de gloriettes.	43
Construction d'auvents et aménagement de marquises.....	44

VII. Infrastructures souterraines.....	49
Réalisation de branchements privés aux conduites d’approvisionnement.	50
Renouvellement des infrastructures dans le cadre de chantiers de voirie placés sous la régie et la surveillance des Ponts et Chaussées.	56
Intervention d’urgence en cas de panne sur un réseau.....	62
VIII. Enseignes publicitaires.	72
Enseignes publicitaires pour bals et fêtes champêtres.....	73
Enseignes publicitaires privées des restaurants, commerces ou autres établissements implantés en bordure de la route.	76
Enseignes pour la promotion et la vente immobilière.	79
IX. Equipements de la voirie.	82
Mise en place de ralentisseurs conventionnels réalisés par simple marquage.	83
Pose de panneaux avertisseurs aux entrées ou à l’intérieur des agglomérations.....	85
Mise en place de bornes, de balustres et de garde-corps sur les trottoirs et les places publiques bordant les routes de l’Etat.....	86
Mise en place de bacs à fleurs posés sur les trottoirs, fixés aux garde-corps des ouvrages d’art ou montés sur des poteaux.....	87
Mise en place de cabines téléphoniques.....	88
Déplacement de candélabres de l’éclairage public.....	89
Installation d’illuminations décoratives.....	91
Prise de courant pour l’éclairage de la voirie vicinale.....	93

X. Avis de la Commission de Circulation de l'Etat.	104
Compétences étatiques et communales en matière de réglementation et de signalisation routières.	104
Avis concernant l'aménagement des parties de la voie publique réservées aux piétons (trottoirs).	108
Avis au sujet d'un projet d'aménagement d'un passage pour piétons à Bissen.....	111
Avis concernant le marquage horizontal annonçant un passage pour piétons à Niederfeulen, sur les N15 et N21.....	113
Avis concernant la mise en place d'une rangée de balustres sur le trottoir longeant la Grand-rue à l'intérieur de Kayl.	115
XI. Signalisation des pistes cyclables.	117
Avis concernant la signalisation directionnelle des pistes cyclables....	117
1. Signalisation verticale des pistes cyclables.	122
XII. Coordonnées des Services Régionaux de l'administration des Ponts et Chaussées.	126

Relevé des schémas graphiques

N°	désignation	page
1	Marquage au sol de pictogrammes	21
2	Pieu avec barbelé distancé	27
3	Installation de chantier : coupe	34
4	Installation de chantier : vue en plan	35
5	Gabarit pour la mise en place des marquises	47
6	Champ de visibilité des accès privés	48
7	Branchements privés : profil-type A	67
8	Branchements privés : profil-type B	68
9	Recouvrement des conduites : rase campagne	69
10	Recouvrement des conduites : agglomération	70
11	Disposition des conduites en agglomération	71
12	Gabarit pour la mise en place des enseignes	81
13	Ralentisseurs : barres transversales type A	94
14	Ralentisseurs : barres transversales type B	95
15	Ralentisseurs : dispositif type entonnoir	96
16	Ralentisseurs : dispositif combiné	97
17	Ralentisseurs : dispositif à chevrons	98
18	Panneau avertisseur	99
19	Bornes, balustres et garde-corps : types	100
20	Bornes et balustres : coupes-types avec trottoirs	101
21	Bornes et balustres : coupes-types sans trottoirs	102
22	Signalisation directionnelle des pistes cyclables	121
23	Signalisation verticale des pistes cyclables	123
24	Marquage horizontal d'un passage de piste cyclable coupant la chaussée à angle droit	124
25	Marquage horizontal d'un passage de piste cyclable coupant la chaussée à angle biais	125
26	Compétences territoriales des Services Régionaux	133

I. Objectif.

Le but recherché par le présent document est la définition précise du champ d'application élargi des permissions de voirie directes, qui sont les permissions accordées aux bénéficiaires directement par les préposés des douze Services Régionaux de l'administration des Ponts et Chaussées sans passer par le ministère des Travaux Publics. Le transfert d'une plus grande partie de dossiers aux différents services régionaux de l'administration des Ponts et Chaussées vise une amélioration des services rendus aux usagers tout en allégeant les procédures et en réduisant par là le temps de réponse.

Le présent document dresse un inventaire des domaines de travaux et d'aménagements qui seront libérés de l'octroi d'une permission de voirie ministérielle, sous condition toutefois de respecter les clauses et règles établies pour chaque catégorie d'aménagement et réunies dans le présent cahier des charges.

Dans tous les cas où les clauses du cahier des charges ne peuvent pour une raison ou une autre pas être respectées, l'avantage de la permission de voirie directe est perdu et le projet est à instruire suivant la procédure conventionnelle de la permission de voirie ministérielle.

Il appartient également de façon exclusive au ministre des Travaux Publics de prononcer un **refus** de permission de voirie, même si ce refus est basé sur le non-respect des dispositions du présent cahier des charges.

Pour faciliter l'application des nouvelles procédures et pour mieux saisir la limite tracée entre les aménagements et travaux à autoriser par voie de permission de voirie directe et ceux à instruire suivant la procédure conventionnelle, chaque catégorie contient une énumération non-exhaustive d'aménagements et de travaux analogues à autoriser par voie de permission de voirie ministérielle.

II. Base légale.

Le principe de la permission de voirie est ancré dans les articles 4 et 5 de la loi du 13 janvier 1843 portant sur la compétence des tribunaux pour juger les contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des plantations le long des routes.

"Art. 4. Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer ou améliorer des édifices, maisons, bâtiments, murs, ponts, ponceaux, aqueducs, faire des plantations ou autres travaux quelconques le long des grandes routes, soit dans les traversées des villes, bourgs ou villages, soit ailleurs, dans la distance ci-après fixée, devra préalablement y être autorisé par le ministre des Travaux Publics, autorisation sur laquelle il devra être statué dans les deux mois de la demande, sans autres frais que ceux du timbre. Le bénéficiaire aura à se conformer aux conditions et à suivre les alignements qui lui seront prescrits par ce collège, sauf le droit à une juste et préalable indemnité, dans les cas déterminés par les lois et nommément dans celui où une partie de sa propriété devrait, par suite des nouveaux alignements adoptés, être incorporée dans la voie publique.

Art. 5. L'autorisation ci-dessus ne sera requise que lorsque les constructions, plantations ou travaux ont lieu sur la propriété voisine à la distance de six mètres ou moins, à compter de l'arête extérieure du fossé de la route."

La distance de **six mètres** définie à l'article 5 ci-dessus a été portée à **dix mètres** par les dispositions de la loi du 22 février 1958 portant modification de la loi du 13 janvier 1843.

Pour les routes ou pour les parties de routes pour lesquelles il existe un plan définitif d'alignement général élaboré par l'administration des Ponts et Chaussées, la distance soumise à autorisation est même de **25 mètres**.

Les règlements grand-ducaux du 14 octobre 1963, du 6 mai 1966 et du 29 octobre 1968 établissant un plan définitif d'alignement général des routes, définissent les tronçons de route pour lesquels s'applique la règle des 25 mètres :

1. Route N 1 de Luxembourg à Trèves.
2. Route N 3 de Luxembourg à Frisange.

3. Route N 5 de Luxembourg à Longwy.
4. Route N 6 de Luxembourg à Arlon.
5. Route N 7 entre Luxembourg et Diekirch.
6. Route N 10 entre Schengen et Wasserbillig.
7. Route N 31 de Luxembourg par Bettembourg à Dudelange.
8. Route E 29 de Luxembourg à Remich (N 2).
9. Route E 29 de Luxembourg à Echternach (N 11).

Le point de repère à partir duquel ces distances sont à appliquer n'est pas autrement défini que par l'article 5 de la loi du 13 janvier 1843, qui stipule que les distances sont « à compter de l'arête extérieure du fossé de la route ».

Si à l'époque de l'entrée en vigueur de cette loi le fossé était un équipement universel destiné à évacuer tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités aussi bien les eaux de surface que les eaux de drainage du corps de la chaussée, il faut utiliser aujourd'hui d'autres repères pour définir l'emplacement des bandes latérales soumises à la législation des permissions de voirie. C'est à partir de la limite entre la propriété publique et la propriété privée qu'il faut calculer les distances de respectivement 10 et 25 mètres, correspondant à :

la limite postérieure du trottoir, ou à défaut de trottoir, à la limite extérieure de l'accotement de la route.

La loi du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat fixait à chaque extrémité de la localité des points kilométriques au-delà desquels toute construction avec accès direct à la voirie de l'Etat était prohibée. Comme cette loi ne s'applique cependant pas aux localités pourvues d'un plan d'aménagement, ce qui est aujourd'hui le cas pour l'ensemble des Communes, elle tombe de plus en plus en désuétude.

Seul l'article concernant l'aménagement de lotissements importants situés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation et équipés d'une propre voirie de desserte interne avec un seul accès commun sur la voirie publique pour les projets d'au moins 50 ares et avec deux accès pour les projets de 100 ares reste d'application.

III. Aménagements non soumis à l'octroi d'une permission de voirie.

A Résumé.

1. Liste des aménagements non soumis à l'octroi d'une permission de voirie.

Les aménagements suivants ne sont pas soumis à la législation sur les permissions de voirie :

I. Aménagements entrant dans la compétence des Communes.

- (A) l'application, à l'intérieur des agglomérations, du marquage routier en couleur blanche, y compris les passages à piétons, les arrêts pour autobus, les emplacements de stationnement, etc. ;
- (B) l'application, à l'intérieur des agglomérations, du marquage routier en couleur jaune à la hauteur des chantiers routiers, ainsi que l'application de la peinture jaune sur les bordures aux endroits d'interdiction de stationnement ;
- (C) la mise en place, à l'intérieur des agglomérations, des panneaux de la signalisation routière avec leurs supports ;
- (D) l'application sur la chaussée, à l'intérieur des agglomérations, de pictogrammes de couleur blanche reprenant les symboles des signaux placés sur le bord de la route ;
- (E) la mise en place, à l'intérieur des agglomérations, des plaques de nom des rues et des places publiques, sous condition de les monter de façon parallèle à l'axe de la route ;
- (F) la mise en place de bornes d'incendie et des plaquettes de repérage des vannes d'eau ou d'autres infrastructures souterraines à l'intérieur des agglomérations ;
- (G) la mise en place de panneaux de balisage des sentiers touristiques et des circuits autopédestres ainsi que la signalisation directionnelle des pistes cyclables communales.

N.B. Le terme « **agglomération** » s'entend au sens de l'article 2 du Code de la Route, qui fournit la définition suivante :

Espace :

- a) dont les entrées et les sorties sont spécialement désignées comme telles par des signaux de localisation placés, dans la mesure où la configuration des lieux le permet, à moins de 100 m du premier et du dernier immeuble bâti,
- b) qui comprend au moins dix maisons d'habitation dont les limites sont constituées par le premier et le dernier groupe de trois maisons, distantes l'une de l'autre de moins de 100 m, et
- c) dont au moins dix maisons ont un accès sur la voie publique où sera placé le signal de localisation.

II. Aménagements en rapport avec des propriétés privées.

- (H) la mise en place d'enseignes publicitaires amovibles sur le domaine public devant les magasins et autres commerces ;
- (I) la mise en place d'enseignes publicitaires des architectes, des bureaux d'études et des entreprises intervenant sur un chantier privé entrepris sur un terrain attenant aux routes de l'Etat ;
- (J) la mise en place sur le domaine privé ou public, mais en dehors de la chaussée, d'un conteneur pour matériaux de démolition ;
- (K) la fixation d'antennes paraboliques sur les façades des maisons ;
- (L) la fixation des plaques de numéro des maisons et la mise en place des boîtes aux lettres sur des socles existants ;

III. Aménagements en rapport avec un chantier routier.

- (M) la mise en place d'enseignes publicitaires des architectes, des bureaux d'études et des entreprises exécutantes intervenant sur un chantier se déroulant sur le domaine public de la route ;

2. Aménagements analogues soumis à l'octroi d'une permission de voirie.

a. Permissions de voirie directes :

- (a) dispositifs d'apaisement suivant modèles joints à réaliser en couleur blanche à l'entrée d'une agglomération ou à l'approche d'un point dangereux (voir pages 94 à 98) ;
- (b) panneaux d'avertissement rappelant aux usagers de la route roulant trop vite la vitesse maximale autorisée ;
- (c) enseignes publicitaires privées de restaurants, commerces et autres établissements implantés en bordure de la route ;
- (d) enseignes publicitaires pour la promotion et la vente immobilières ;

b. Permissions de voirie ministérielles :

- (1) l'aménagement de passages à piétons combinés à des mesures constructives telles que l'abaissement des bordures ou l'application de revêtements spéciaux ;
- (2) la mise en place de tout panneau de sensibilisation des usagers de la route qui n'est pas prévu au Code de la Route, comme p.ex. « *Fraiwëlleg 30 km/h* » ;
- (3) la mise en place de panneaux de protestation contre ou d'encouragement pour la réalisation d'un projet, comme p. ex. « *d'Fangere weg vum Grengewald* » ou « *d'Nordstrooss elo* » ;
- (4) l'application sur la chaussée de pictogrammes ou de marques quelconques réalisés dans une autre couleur que la couleur blanche, à l'exception du fond des passages à piétons, si la délimitation dans la direction de l'axe de la route de ce fond ne dépasse des deux côtés l'alignement des barres blanches de plus d'un mètre et du marquage routier en couleur jaune au droit des chantiers routiers ;
- (5) la mise en place de ralentisseurs sonores ;
- (6) l'équipement de passages à piétons ou de carrefours d'une installation de feux tricolores ;

- (7) la mise en place de tous panneaux directionnels, qui en application de l'article 111 du Code de la Route est de la seule compétence du ministre des Travaux Publics ;
- (8) la mise en place ou le déplacement de panneaux de localisation, prestations qui en application de l'article 111 du Code de la Route sont de la seule compétence du ministre des Travaux Publics.

B. Conditions à respecter pour les aménagements non soumis à l'octroi d'une permission de voirie.

(A) + (B) *Mise en place à l'intérieur des agglomérations de signaux routiers et de marques au sol.*
+ (C) :

Aux termes des articles 3 et 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, commentés et expliqués par la Commission de Circulation de l'Etat dans son avis du 1^{er} août 1996, avis distribué sous forme de circulaire à toutes les Communes du pays conjointement par le ministre de l'Intérieur et le ministre des Transports et reproduit à la page 104 du présent document, il appartient aux autorités communales de s'occuper à l'intérieur des agglomérations de la réglementation et mise en place et de la signalisation verticale (signaux routiers) et de la signalisation horizontale (marquage routier).

Si cette signalisation se fait sous le respect des dispositions afférentes du Code de la Route, à savoir les articles 107 et 108 pour les signaux routiers et l'article 110 pour le marquage routier, les travaux de mise en place (panneaux et supports, marques) sont dispensés d'une permission de voirie.

La fixation des signaux peut se faire sur les candélabres de l'éclairage public conventionnels en acier galvanisé, à condition d'utiliser pour la fixation des bandes d'acier inoxydable qui sont à disposer de manière à ne pas entraver les travaux d'entretien de l'éclairage public.

Pour les travaux de marquage, il y a lieu de se servir d'un produit agréé par le Laboratoire d'essai des matériaux de

l'administration des Ponts et Chaussées.

En cas de modification du marquage au sol, l'ancien marquage doit être effacé soit par fraisage, soit par l'application sur toute la surface concernée d'un enduit superficiel. L'effacement par l'application d'une ou de plusieurs couches de peinture de couleur grise est à considérer comme procédé inapproprié à cause :

- des reflets irritant les usagers de la route par obscurité et particulièrement sur une chaussée humide ;
- des risques de glissement et de dérapage des deux roues sur ces plages de rugosité amoindrie.

Exception faite de la signalisation horizontale à la hauteur d'un chantier, qui est réalisée en marques de couleur jaune, le marquage routier doit se faire par des produits de couleur blanche.

Les seules et uniques exceptions sont les passages à piétons, qui peuvent se faire sur un fond d'une autre couleur, sous condition que ce fond ne dépasse pas les barres de ces passages de chaque côté de plus d'un mètre.

Le recours à cette technique est à limiter dans la mesure du possible, vu que ces revêtements accusent une rugosité moins bonne que la chaussée environnante et constituent de ce fait un danger et une source potentielle d'accident pour les cyclistes et les motocyclistes.

(D) : Application à l'intérieur des agglomérations de pictogrammes en couleur blanche reproduisant le symbole d'un signal routier.

L'exécution de ces marques, reproduisant les symboles des signaux routiers entourés ou non d'un cadre de la même forme que le panneau, doit être faite avec une couleur blanche ou un autre produit de teinte blanche agréé par le Laboratoire d'essai des matériaux de l'administration des Ponts et Chaussées. Un schéma graphique avec quelques exemples se trouve à la page 21. Voir aussi l'avis de la Commission de Circulation de l'Etat reproduit à la page 113.

Le recours à cette technique d'avertissement des automobilistes est à limiter au plus strict nécessaire, vu que ces marques représentent des plaques de moins bonne rugosité que la chaussée environnante et constituent de ce fait un danger et une source potentielle d'accidents pour les cyclistes et les motocyclistes.

(E) : *Mise en place des plaques de nom des rues et des places publiques.*

Les plaques avec le nom des rues et des places publiques doivent soit être fixées aux façades de bâtiments, ou à des aménagements d'enceinte tels que mur, clôture ou autre, soit être montées sur leur propre support. Dans ce dernier cas elles doivent être orientées de façon parallèle à l'axe de la route.

L'emplacement des plaques doit être conforme aux dispositions du Code de la Route, c'est-à-dire il y a lieu de respecter un écart minimal de **0,50 m** entre la ligne d'aplomb du côté du panneau tourné vers la chaussée et le bord de la chaussée (article 108). L'implantation du poteau doit être choisie de manière à garantir un libre passage d'au moins **1,00 mètre** pour la circulation des piétons sur le trottoir (article 105).

La fixation des plaques sur les candélabres et lampadaires de l'éclairage public ou sur tout autre équipement de la voirie est interdite.

Au droit des carrefours les plaques de nom des rues et des places publiques sont à implanter de manière à ne pas constituer un obstacle à la libre vue des usagers de la route sur la circulation, sur les signaux routiers ou sur les panneaux de la signalisation directionnelle.

(F) : *Mise en place de bornes d'incendie et des plaquettes de repérage des couvercles des vannes d'eau.*

Les bornes d'incendie sont à implanter de manière à respecter un recul d'au moins **0,50 m** par rapport au bord de la chaussée, les rigoles et revers étant considérés comme faisant partie de la chaussée. L'implantation de la borne doit être choisie de manière à garantir un libre passage d'au

moins **1,00 mètre** pour la circulation des piétons sur le trottoir (article 105 du Code de la Route).

Les plaquettes de repérage, à placer de façon parallèle à l'axe de la route, sont à fixer sur des constructions, murs et clôtures existants, ou à monter sur de propres supports à mettre en place en conformité avec les règles du Code de la Route.

La fixation des signaux peut se faire sur les candélabres de l'éclairage public conventionnels en acier galvanisé, à condition d'utiliser pour la fixation des bandes d'acier inoxydable qui sont à disposer de manière à ne pas entraver les travaux d'entretien de l'éclairage public.

(G) : *Mise en place des panneaux de balisage des sentiers touristiques et des sentiers autopédestres ainsi que la signalisation directionnelle des pistes cyclables communales.*

Les dimensions des panneaux de balisage des sentiers touristiques et des circuits autopédestres, s'adressant exclusivement aux piétons, sont à limiter au strict nécessaire, sans dépasser **20 cm** en hauteur et **35 cm** en largeur par panneau. Les panneaux peuvent avoir une forme pointue, la flèche étant comprise dans les dimensions maximales indiquées ci-dessus.

Pour éviter tout risque de blessure, les tôles des panneaux ne doivent pas avoir des bords tranchants, mais sont à équiper de rebords arrondis pliés en arrière.

A l'intérieur des agglomérations et des lieux-dits, l'emplacement des panneaux doit être conforme aux dispositions du Code de la Route, c'est-à-dire respecter un écart minimal de **0,50 m** entre la ligne d'aplomb du bord du panneau situé du côté de la chaussée et le bord de la chaussée. L'implantation du poteau doit être choisie de manière à garantir un libre passage d'au moins **1,00 m** pour la circulation des piétons sur le trottoir.

Les panneaux sont à implanter de manière à ne pas constituer un obstacle à la libre vue des usagers de la route sur la circulation, sur les signaux routiers ou sur les panneaux de la signalisation directionnelle.

A l'extérieur des agglomérations les poteaux supportant les panneaux doivent avoir un recul d'au moins **2,00 m** par rapport au bord stabilisé de la chaussée.

La fixation des panneaux de balisage sur les arbres d'alignement, sur les poteaux et les cadres de la signalisation directionnelle et des panneaux de localisation est interdite.

La fixation des panneaux peut se faire sur les candélabres de l'éclairage public conventionnels en acier galvanisé, à condition d'utiliser pour la fixation des bandes d'acier inoxydable qui sont à disposer de manière à ne pas entraver les travaux d'entretien de l'éclairage public.

La signalisation directionnelle des pistes cyclables doit se faire suivant le Code de la Route. Une copie de l'avis afférent de la Commission de Circulation de l'Etat ainsi qu'une représentation graphique des panneaux à utiliser se trouvent aux pages 117 - 121.

(H) : *Mise en place des enseignes publicitaires amovibles.*

Par enseignes publicitaires amovibles, on entend des panneaux publicitaires montés sur trépied ou sur roulettes, posés devant un commerce pendant les heures d'ouverture.

Ces enseignes peuvent être mises en place soit sur le domaine privé soit sur le domaine public autre que celui réservé à la circulation et au stationnement des véhicules. Dans le cas du domaine privé, celui-ci doit obligatoirement faire partie de l'emprise de l'établissement et appartenir au propriétaire du commerce. Dans le cas de l'utilisation du domaine public, l'enseigne publicitaire amovible doit obligatoirement se trouver du même côté de la rue que l'établissement. La mise en place d'enseignes publicitaires sur des terrains privés ou publics situés sur le côté opposé de la rue, ou sur des îlots situés au milieu de la chaussée, est strictement interdite.

Les enseignes amovibles sont à placer de manière à ne pas gêner la libre circulation des piétons et de façon à ne pas cacher la vue des usagers de la route sur les signaux routiers et les panneaux directionnels.

Les dispositions des articles 105, 108 et 113 du Code de la Route sont à respecter.

(I) : *Mise en place des enseignes publicitaires des architectes, des bureaux d'études et des entreprises intervenant sur un chantier privé.*

Les enseignes publicitaires des bureaux et entreprises intervenant sur un chantier de construction sont à implanter sur le terrain privé sur lequel est réalisée la construction.

Les enseignes sont à mettre en place de façon à ne pas cacher la vue des usagers de la route sur les signaux routiers et sur les panneaux de la signalisation directionnelle.

(J) : *Mise en place sur le domaine privé ou public, mais en dehors de la chaussée, d'un conteneur pour matériaux de démolition.*

Les conteneurs pour matériaux de démolition sont à installer de préférence sur la propriété privée. Leur mise en place sur les trottoirs, les bandes de stationnement ou sur toute autre dépendance de la voirie peut être tolérée sous condition de respecter un écart minimal de **0,50 m** du bord de la chaussée et de ne pas gêner la circulation des piétons qui doit être garantie sur un passage d'au moins **1,00 m** de largeur.

La mise en place sur la chaussée de conteneurs pour matériaux de démolition doit faire l'objet d'une permission de voirie directe.

(K) : *Mise en place d'antennes paraboliques.*

Les antennes paraboliques sont à monter sur des supports solides ou à fixer soit aux toitures, soit aux façades des bâtiments par des ancrages appropriés qui sont à maintenir constamment dans un bon état d'entretien.

Lorsque les antennes paraboliques empiètent sur le domaine public, les conditions suivantes sont à respecter :

- La hauteur de libre circulation sur le trottoir doit être de **2,50 m** au moins.
- Les antennes paraboliques sont à aménager de manière à respecter les distances indiquées ci-dessous entre la ligne d'aplomb de l'extrémité de l'antenne côté rue et le

bord de la chaussée. La rigole, le revers, l'arrêt pour bus et la bande de stationnement font partie de la chaussée :

0,50 m : distance minimale prévue au Code de la Route,

0,60 m : lorsque l'antenne parabolique se trouve à l'intérieur d'un virage avec un dévers de chaussée supérieur à 4% ou lorsque la chaussée est démunie de trottoir aménagé en surélévation par rapport à la chaussée,

1,00 m : lorsque l'antenne parabolique se trouve à l'angle de deux rues, au droit d'un arrêt pour bus aménagé en encoche ou le long d'une bande de stationnement.

Les antennes paraboliques sont à implanter de manière à ne pas masquer la vue des usagers de la route sur les signaux routiers et sur les panneaux de la signalisation directionnelle.

(L) : *Fixation des plaques de numéro des maisons et mise en place des boîtes aux lettres sur des socles existants.*

Les boîtes aux lettres sont à mettre en place de manière à ne pas entraver les conditions de visibilité du conducteur d'une voiture quittant le domaine privé sur la circulation sur le trottoir et sur la chaussée.

(M) : *Mise en place d'enseignes publicitaires des architectes, bureaux d'études et entreprises intervenant sur un chantier se déroulant sur le domaine public de la route.*

Les enseignes publicitaires ne doivent contenir d'autres informations que le nom et les coordonnées des organismes intervenants. L'affichage d'offres de services ou de listes de références est interdit.

Les enseignes publicitaires sont à regrouper sur un panneau collectif ou à mettre en place de façon ordonnée.

L'emplacement des enseignes est à choisir de manière à ne pas déranger le déroulement des travaux ou à obstruer la vue des usagers de la route sur les activités du chantier ou sur la circulation routière.

Il est particulièrement interdit de mettre ces enseignes publicitaires :

- sur l'îlot central d'un giratoire, même s'il est en construction,
- à moins de 50 m d'un carrefour, d'un passage pour piétons ou d'un passage pour cyclistes,
- de manière à gêner la libre circulation des piétons,
- de façon à cacher la vue des usagers de la route sur les signaux routiers ou sur les panneaux de la signalisation directionnelle.

Les enseignes sont à mettre obligatoirement sur l'emprise du chantier.

La mise en place sur et le long de la voirie de l'Etat **d'enseignes publicitaires** concernant un chantier se déroulant à l'écart du domaine public de cette route ou d'une parcelle directement y attenante est interdite.

La mise en place sur et le long de la voirie de l'Etat de **panneaux publicitaires directionnels** vers un chantier situé plus loin sur cette même route ou desservi par un chemin vicinal ou privé partant de cette route, comme par exemple « *Chantier entreprise XY à 200 mètres* » est soumise à l'octroi préalable d'une permission de voirie ministérielle.

Graphique N°1 :

**Application sur la chaussée, à l'intérieur des agglomérations,
de pictogrammes de couleur blanche reprenant les
symboles des signaux placés sur le bord de la route**



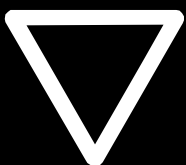
Pictogramme du signal A,13
à apposer à l'approche d'un
passage pour cyclistes



Pictogramme du signal A,12
à apposer à l'approche d'un
passage pour piétons

50

Pictogramme du signal C,14
sans cadre, généralement
apposé aux entrées d'agglomération



Pictogramme du signal B,1
à apposer à l'approche d'un
carrefour où la priorité doit
être cédée

N. B.

Les pictogrammes sont représentés à une échelle normale.
Sur la chaussée ils sont simplifiés et étirés dans le sens de la
longueur pour les rendre mieux saisissables aux automobilistes.

IV. Divers aménagements à destination agricole ou forestière à réaliser à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

A. Résumé.

1. Domaine de la permission de voirie directe.

- (a) aménagement d'une clôture d'enceinte d'une prairie, d'un verger ou de tout autre terrain à exploitation agricole ou forestière ;
- (b) plantation de haies vives sur les terrains privés longeant la voirie de l'Etat ;
- (c) plantation d'arbres de haute tige sur les terrains privés longeant la voirie de l'Etat ;
- (d) accès individuels vers les champs, forêts, prairies et vergers ;
- (e) aménagement de dépôts de bois sur l'accotement de la route.

2. Aménagements analogues soumis à l'octroi d'une permission de voirie ministérielle.

- (1) aménagement de dispositifs d'enceinte réalisés en dur (maçonnerie, béton, etc.) ;
- (2) réalisation de fermes, étables, granges, silos ou autres exploitations agricoles autorisées en zone verte, avec leurs accès ;
- (3) aménagement d'aires de stationnement et d'aires de récréation ;
- (4) nouvelle implantation ou extension de cimetières ;
- (5) raccordement de chemins vicinaux, ruraux et forestiers à la voirie de l'Etat ;
- (6) réalisation de pistes cyclables communales longeant ou traversant la voirie de l'Etat ;
- (7) mise en place d'exploitations commerciales ambulantes ou fixes en bordure de la chaussée des routes de l'Etat, telles que friteries, points de vente de produits divers, etc. ;

- (8) travaux de plantation à réaliser par les riverains sur l'accotement des routes de l'Etat ;
- (9) aménagement d'abribus et d'aubettes en bordure des routes de l'Etat ;
- (10) d'une façon générale toutes les nouvelles constructions avec accès et enceinte à destination industrielle, artisanale, commerciale, sportive, culturelle ou à des fins d'habitation permanente ou temporaire.

B. Conditions à respecter pour l'établissement des permissions de voirie directes.

- (a) : ***Aménagement d'une clôture d'enceinte d'une prairie, d'un verger ou de tout autre terrain à exploitation agricole ou forestière situé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.***

Pour des raisons de sécurité l'utilisation de fils de fer barbelés sur les clôtures longeant la voirie de l'Etat est strictement interdite. Si l'exploitant désire en utiliser quand-même, il doit les monter sur des écarteurs d'au moins **20 cm** de longueur fixés aux poteaux d'une première clôture se trouvant du côté de la chaussée et réalisée par des grillages ou des fils lisses. Un croquis d'un tel aménagement se trouve à page 27.

La clôture doit avoir une hauteur uniforme qui ne doit pas dépasser **1,30 m** en contre-haut du sol et elle est à ériger à une distance d'au moins **0,50 m** de la limite extérieure de l'accotement de la route.

Dans l'intérêt de la sécurité des usagers de la route les distances minimales suivantes sont à respecter entre la clôture et le bord stabilisé de chaussée sur les sections de route n'accusant qu'un accotement de très faible largeur :

2,00 m sur les chemins repris,

3,00 m sur les routes nationales.

- (b) : ***Plantation de haies vives sur des terrains privés situés au bord de la chaussée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.***

Les haies vives longeant la voirie de l'Etat sont à planter de manière à respecter un écart minimal de **0,50 m** à partir de la limite extérieure de l'accotement de la route. Aux abords d'un accès carrossable vers la propriété privée la hauteur de la haie est à maintenir à une hauteur plus ou moins uniforme de **1,30 m** à contre-haut du sol sur une longueur de **5,00 m** de part et d'autre de l'accès.

Dans l'intérêt de la sécurité des usagers de la route les distances minimales suivantes sont à respecter entre le côté extérieur de la haie et le bord stabilisé de chaussée sur les sections de route n'accusant qu'un accotement de très faible largeur :

2,50 m sur les chemins repris,

3,50 m sur les routes nationales.

Pour garantir le maintien dans le temps de ces zones de visibilité, le propriétaire ou l'exploitant de la parcelle doit régulièrement et au moins une fois par an tailler la haie du côté de la voie publique.

Au droit des intersections et à l'intérieur des courbes du tracé de la route de long de la quelle la haie est plantée, l'implantation des haies est à faire de manière à ne pas dégrader les conditions de visibilité des usagers de la route sur le déroulement de la circulation.

(c) : *Plantation d'arbres de haute tige sur des terrains privés situés au bord de la chaussée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.*

Les arbres de haute tige sont à planter de façon à ce que le tronc se trouve à une distance d'au moins **2,00 m** à compter à partir de la limite du domaine public (article 671 du Code Civil).

Lorsque la route de l'Etat est bordée d'arbres d'alignement, cette distance de 2,00 m est à augmenter jusqu'à respecter une distance minimale de **6,00 m** entre les troncs des deux rangées d'arbres.

Les arbres de haute tige sont à tailler ou élaguer aussi souvent que besoin en est pour éviter que les branches ne

s'étendent au-dessus du domaine public.

N.B. Lorsqu'on veut obtenir un effet tunnel par des arbres de haute tige plantés sur les domaines privés attenants à la chaussée des routes de l'Etat, il suffit de prescrire que la taille ou l'élagage doivent se faire de manière à ce que les branches ne pénètrent pas dans le gabarit réservé à la circulation (hauteur libre à garantir au-dessus de la voie charretière : ³ **4,50 m**).

(d) : Accès individuels vers les champs, forêts, prairies et vergers situés au bord de la chaussée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

L'emplacement du ou des accès doit être défini par le **P. R.** (**P**oint de **R**epère) et par une indication précise sur un plan de situation à joindre à la permission de voirie.

L'accès doit être réalisé de manière à ne pas perturber le libre écoulement des eaux du domaine public et à ne pas interrompre les fossés, cunettes ou autres dispositifs d'assainissement assurant l'évacuation des eaux de ruissellement le long de la route de l'Etat. La continuité de cet écoulement doit être assurée par l'aménagement sous le nouvel accès d'une traversée réalisée par un tuyau en béton armé d'une ouverture minimale de **30 cm** et d'une épaisseur de paroi minimale de **4 cm**. Aux deux extrémités cette traversée est à équiper de têtes de buse, dont l'arête supérieure ne doit pas dépasser le niveau du bord de la chaussée.

Les portails des terrains clôturés sont à aménager de façon à ce qu'ils n'ouvrent pas du côté du domaine public.

La déclivité des rampes d'accès privées doit respecter sur les premiers six mètres une fourchette allant de **-10% à +10%**. Pour des raisons de sécurité des usagers circulant sur les routes de l'Etat, la rampe d'accès doit seulement commencer à partir d'une distance minimale de **1,00 m** à compter à partir du bord stabilisé de la chaussée.

Exception faite de l'accotement de la route et de l'amorce de la rampe sur une longueur maximale de **6,00 m**, l'accès aux champs, prairies, vergers et forêts ne doit pas être stabilisé.

L'accès est à concevoir de manière à éviter un déversement

concentré des eaux de surface sur le domaine public au droit des entrées. Les eaux tombant sur les rampes ascendantes sont à évacuer vers le système de drainage de la chaussée.

L'utilisateur de la rampe doit prendre soin à ne pas salir la chaussée en quittant la propriété privée. En cas de salissure accidentelle, il doit procéder à un nettoyage de la chaussée.

(e) : Aménagement de dépôts de bois.

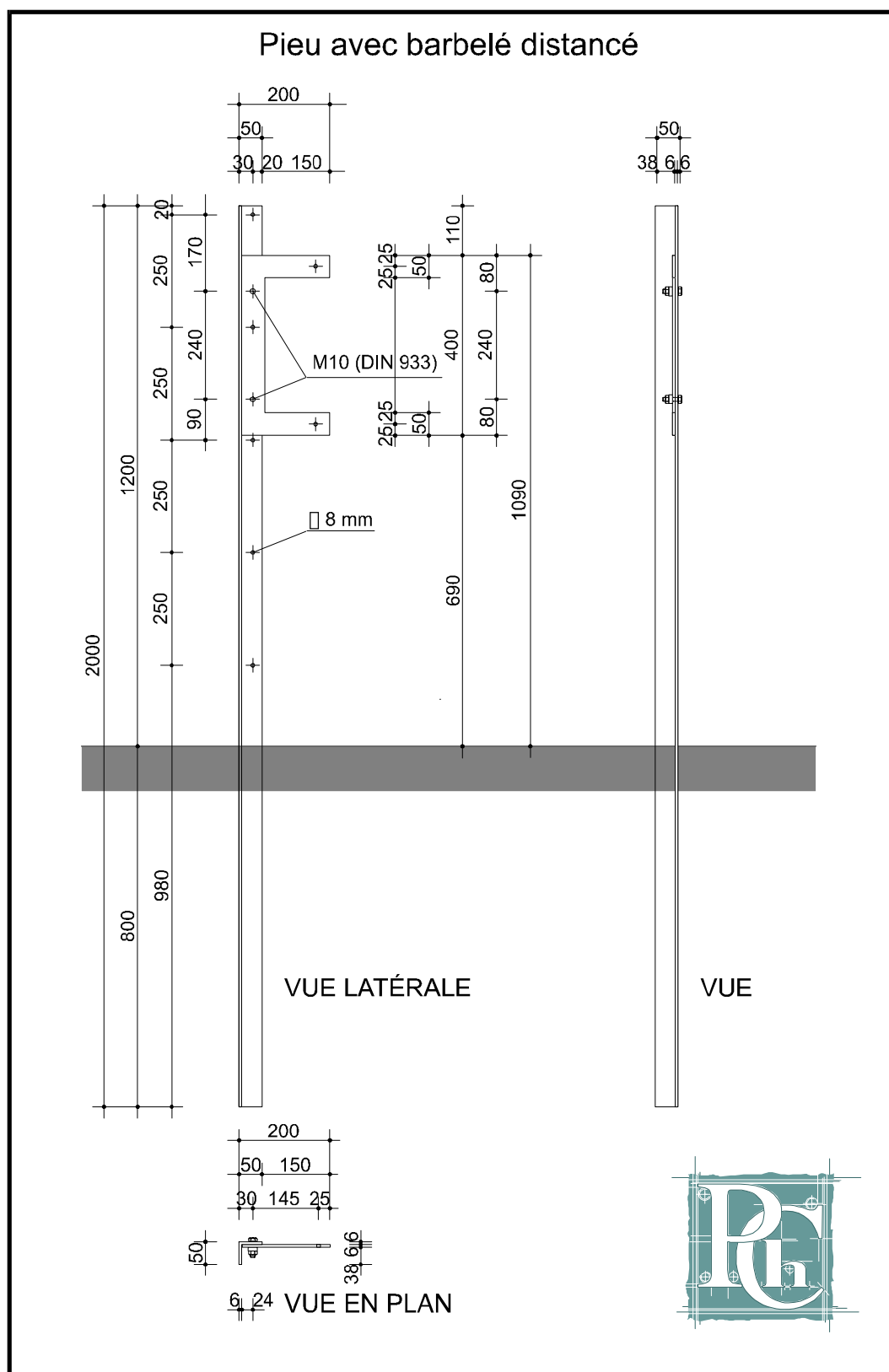
L'occupation de l'accotement de la route pour la réalisation de dépôts provisoires de bois en cas de coupes importantes dans les forêts attenantes à la voirie de l'Etat est mise en compte par le versement à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines d'une taxe d'encombrement calculée à raison de trois francs par jour d'occupation et par mètre courant de dépôt, avec une longueur minimale admise de **5,00 m**.

Le dépôt de bois doit être réalisé en tas réguliers d'une hauteur maximale de **2,00 m** et de manière à ce que les faces antérieures soient parallèles à l'axe de la route. Un écart minimal de **1,00 m** est à respecter entre les faces antérieures des tas et le bord de la chaussée.

L'implantation du dépôt est à faire de manière à ne pas encombrer les zones de visibilité des usagers de la route et les troncs ou bûches sont à mettre en place de façon à ne pas déranger le système d'évacuation des eaux de surface de la chaussée. Au besoin les fossés ou cunettes sont à équiper de buses ou de dalots provisoires.

Toutes les mesures nécessaires sont à prendre pour garantir la sécurité des usagers de la route, particulièrement lors de la constitution et de l'enlèvement du dépôt.

Graphique N° 2 :



V. Aménagements provisoires en relation avec un chantier de construction.

A. Résumé.

1. Domaine de la permission de voirie directe.

- (a) mise en place sur la chaussée d'un conteneur pour matériaux de démolition ;
- (b) installation d'un bureau de chantier sur le domaine public ;
- (c) aménagement d'un dépôt de matériaux en bordure de la chaussée ;
- (d) installation d'un chantier en bordure d'une route de l'Etat ;
- (e) mise en place d'agences de vente mobiles.

2. Aménagements analogues soumis à l'octroi d'une permission de voirie ministérielle.

- (1) accès, même provisoire, vers un chantier de construction ;
- (2) installation d'un chantier occupant une partie des voies réservées à la circulation des véhicules ;
- (3) réalisation d'un trottoir provisoire empiétant de plus de 1,00 m sur l'assise de la chaussée ;
- (4) pose des infrastructures d'approche provisoires ou définitives vers un lotissement ou vers une construction éloignée des réseaux existants ;
- (5) mise en place d'une signalisation directionnelle vers un chantier éloigné se trouvant à l'écart des routes de l'Etat ;
- (6) travaux de remblayage de terrain et aménagement de décharges pour matériaux inertes en bordure des routes de l'Etat ;
- (7) travaux d'infrastructure réalisés par les Communes, les concessionnaires ou par des entreprises privées dans les trottoirs et les accotements de la route ou sous la chaussée.

B. Conditions à respecter pour l'établissement des permissions de voirie directes.

(a) : *Mise en place sur la chaussée d'un conteneur pour matériaux de démolition.*

Une permission de voirie directe est requise pour la mise en place d'un conteneur pour matériaux de démolition sur les parties de la chaussée réservées à la circulation des voitures.

Les conteneurs sont à placer de façon parallèle à l'axe de la chaussée, de manière à entraver le moins possible la circulation routière et à garantir en permanence un passage d'une largeur minimale de **1,00 m** à la circulation des piétons.

Le conteneur est à signaler conformément aux dispositions de l'article 102 (chantiers fixes) du Code de la Route.

Le bénéficiaire doit prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir en tout temps et particulièrement lors des opérations d'amenée, d'échange et d'enlèvement du conteneur la sécurité de tous les usagers de la route.

(b) : *Installation d'un bureau de chantier sur le domaine public.*

Le bureau de chantier est à aménager de façon à ne pas gêner le passage des usagers de la route et de manière à garantir un libre passage d'une largeur d'au moins **1,00 m** pour la circulation des piétons sur les trottoirs. Une distance de **3,00 m** est à respecter par rapport aux arbres de haute tige. La porte d'entrée du bureau ne doit pas s'ouvrir du côté du trottoir.

Si le bureau est équipé de toilettes, celles-ci doivent être à décomposition chimique. Il est strictement interdit de déverser les égouts dans la nature, dans un fossé ou dans le revers de la chaussée.

Les places de stationnement aménagées sur l'accotement de la route doivent être consolidées par une couche de concassé de grès 0/50 d'une épaisseur minimale de **30 cm**.

Les surfaces visibles des bureaux ne doivent pas être

utilisées à des fins publicitaires, exception faite de la publicité pour les bureaux et les entreprises intervenant sur le chantier.

Après enlèvement du bureau, les lieux doivent être remis dans leur pristin état aux seuls frais du bénéficiaire.

(c) : Aménagement de dépôts de matériaux en bordure des routes de l'Etat.

Par dépôt de matériaux on entend la constitution de stocks de tuyaux, câbles, gaines ou autres destinés à être posés dans le cadre de travaux d'extension ou de renouvellement d'infrastructures, travaux qui eux sont soumis à l'octroi d'une permission de voirie ministérielle.

La permission de voirie directe concerne les stocks qui sont constitués longtemps avant le démarrage des travaux, ou qui se font sur des terrains non compris dans l'emprise des travaux.

Les dépôts sont à constituer et à enlever sans entraver la circulation sur les routes de l'Etat. Les aires de stockage sont à égaliser et à consolider en fonction du volume et du poids des matériaux à entreposer. Les dépôts sont à aménager de façon à respecter entre l'extrémité extérieure du stock et le bord stabilisé de la chaussée un **recul minimal de 2,00 m**, un recul de **3,00 m** étant souhaité. Le stockage des tuyaux doit se faire de façon parallèle à l'axe de la route. Les entredistances entre les différents tas d'un stock sont à définir de façon à rendre chaque tas accessible par les engins de manutention.

Les rouleaux à câbles ou à gaines sont à caler solidement au sol.

Il est strictement interdit de stocker sur ces dépôts des carburants, des lubrifiants ou tout autre produit dangereux ou polluant.

L'implantation des stocks est à faire de manière à ne pas encombrer les zones de visibilité des usagers de la route et de façon à ne pas déranger le système d'évacuation des eaux de surface de la chaussée. Au besoin les fossés ou cunettes sont à équiper de buses ou de dalots provisoires.

En cas de besoin les dépôts de matériaux sont à signaler conformément aux dispositions de l'article 102 (chantiers fixes) du Code de la Route.

Après la vidange des stocks les terrains sont à remettre dans leur pristin état aux seuls frais du bénéficiaire.

(d) : *Installation d'un chantier en bordure d'une route de l'Etat.*

Le champ d'application de la permission de voirie directe comprend les installations de chantier pouvant s'avancer jusqu'à la limite des parties de la chaussée réservée à la circulation, le trottoir pouvant empiéter sur les voies de circulation. Si l'installation de chantier proprement dite empiète sur les voies réservées à la circulation, l'autorisation afférente doit faire l'objet d'une permission de voirie ministérielle.

L'installation de chantier est à entourer d'une clôture réalisée en planches jointives rabotées ou en panneaux lisses, pouvant cependant être équipée de l'une ou l'autre ouverture aménagée à hauteur d'œil pour offrir aux passants une vue sur les travaux. Un passage d'une largeur d'au moins **1,00 m**, se trouvant sur le trottoir existant ou s'avançant sur la chaussée, doit être réservé à la libre circulation des piétons. Ce passage pour piétons doit être équipé d'un plafond solide et étanche réalisé à l'aide de madriers jointifs et incliné vers le chantier. La hauteur libre minimale au point le plus bas est de **2,50 m**.

Le trottoir provisoire s'avançant sur la chaussée doit être exécuté en béton maigre coulé sur un géotextile posé sur la chaussée et aménagé de façon à être au même niveau que le trottoir environnant. Le trottoir provisoire est à réaliser de façon à ne pas bloquer le libre écoulement des eaux sur la chaussée. Un tuyau d'évacuation est à mettre au fond du revers avant la mise en place du béton. Si un avaloir se trouve sur la section de route concernée, il doit être rendu accessible à l'écoulement des eaux de surface tombant sur la chaussée.

Du côté de la chaussée le trottoir provisoire est à équiper d'un garde-corps d'une hauteur minimale de **1,00 m**. Exception faite de la publicité pour les bureaux et les

entreprises intervenant sur le chantier, les surfaces visibles de la clôture ne peuvent pas être utilisées pour l'apposition d'affiches quelconques.

L'approvisionnement du chantier doit se faire par l'aval par rapport au sens de circulation sur la voirie attenante au chantier. Des croquis illustrant l'aménagement d'une installation de chantier avec trottoir provisoire se trouvent aux pages 34 et 35.

Le chantier est à approvisionner de manière à ne pas encombrer ou salir la voie publique. Il est particulièrement défendu d'y aménager des dépôts, mêmes provisoires, de matériaux ou d'y garer des engins de chantier ou camion attendant leur intervention. En cas de salissure accidentelle de la chaussée, l'entreprise chargée de l'exécution des travaux doit procéder à des nettoyages réguliers de la chaussée.

Le chantier est à signaler conformément aux dispositions de l'article 102 (chantiers fixes) du Code de la Route.

A la fin des travaux les terrains publics occupés temporairement par le bénéficiaire sont à remettre dans leur pristin état.

(e) : *Mise en place d'agences de vente mobiles.*

Un conteneur d'agence ou de vente mobile peut être installé temporairement sur le domaine privé ou public pour fonctionner comme lieu d'activité provisoire pendant la réalisation de travaux de transformation ou de rénovation des locaux de l'immeuble abritant ce commerce (par exemple une agence bancaire mobile).

Le conteneur doit être implanté à proximité directe de l'immeuble faisant l'objet des travaux de transformation et ne peut servir à d'autres activités que celles exercées dans les locaux sujets à transformation.

Le conteneur mobile doit être implanté de manière à gêner le moins possible la circulation routière. Toutes portes d'entrée, tant celles réservées au personnel que celles destinées à la clientèle, doivent être aménagées de façon à ne pas se trouver du côté de la chaussée. Un passage d'une largeur minimale de **1,00 m** est à réserver à la circulation des

piétons. Si les portes du conteneur ouvrent du côté de la voie réservée aux piétons, elles doivent être aménagées de manière à ne pas empiéter, lors de leur manœuvre d'ouverture, sur le gabarit réservé à la circulation piétonne.

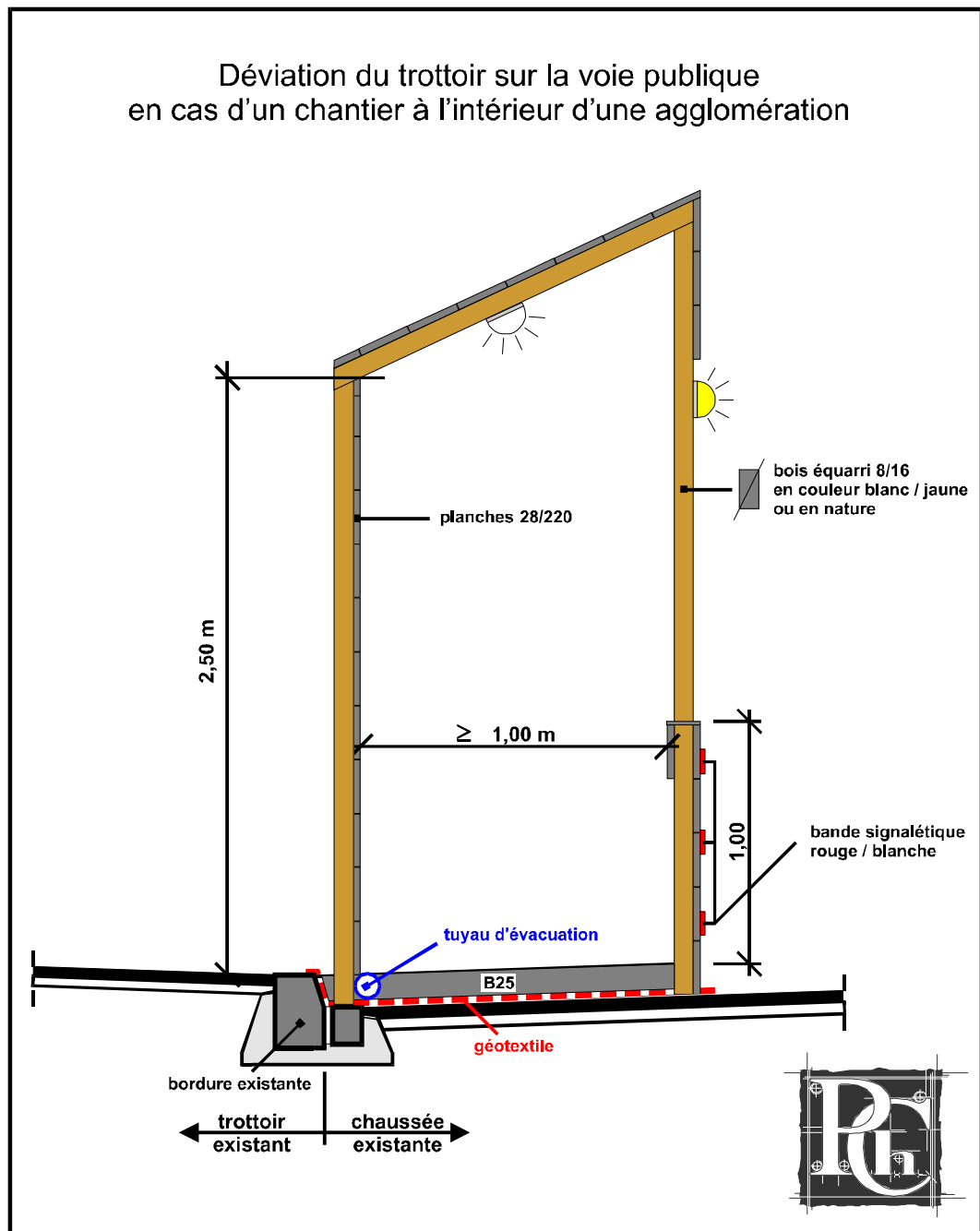
Les conteneurs doivent respecter une distance de **3,00 m** des arbres de haute tige. Si les locaux des conteneurs sont équipés de toilettes, celles-ci doivent être à décomposition chimique ou être raccordées à la canalisation publique. Il est strictement interdit de déverser les eaux usées dans la nature, dans un fossé ou dans le revers de la chaussée.

Les faces visibles du conteneur mobile ne doivent pas être utilisées à d'autres publicités que celles en rapport avec les activités exercées dans le conteneur.

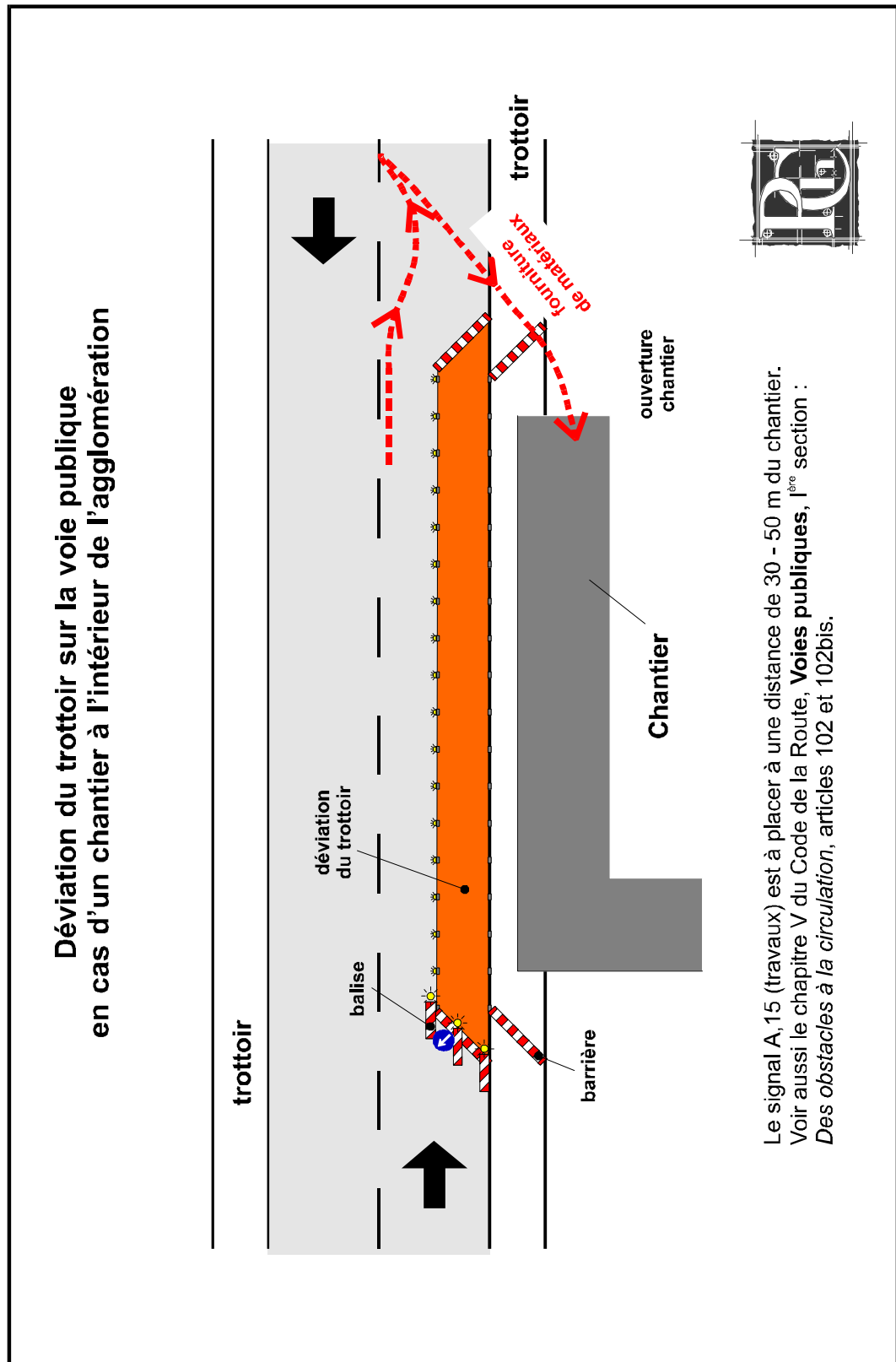
Le bénéficiaire est tenu à limiter l'occupation du domaine public au strict nécessaire et à faire tous les efforts nécessaires pour accélérer les travaux de transformation ou de rénovation.

Indemnité pour l'occupation temporaire du domaine public
<p>Pour les aménagements réalisés en application des points (b), (c), (d) et (e) ci-dessus, une indemnité, à définir par les instances compétentes et à verser à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines, peut être exigée du bénéficiaire pour l'occupation temporaire du domaine public appartenant à l'Etat, à savoir les accotements et les dépendances des routes nationales ou les autres terrains appartenant à l'Etat et situés dans la bande soumise à l'octroi de la permission de voirie.</p>

Graphique N° 3 :



Graphique N° 4 :



VI. Travaux de réaménagement et de transformation aux constructions existantes.

A. Résumé.

1. Domaine de la permission de voirie directe.

- (a) travaux de démolition de bâtisses existantes ;
- (b) travaux de réaménagement ou de transformation d'un ou de parties d'un immeuble, sans apporter des modifications à l'alignement ou à la destination de l'immeuble, ni à la géométrie des accès carrossables ;
- (c) construction d'annexes à un immeuble sans en accroître le nombre de logements et sans en modifier la destination ;
- (d) construction d'abris de jardin, de serres, de volières ou de gloriettes ;
- (e) construction d'auvents et aménagement de marquises dans l'espace du recul antérieur ou au-dessus du domaine public.

2. Aménagements analogues soumis à l'octroi d'une permission de voirie ministérielle.

- (1) construction d'un nouvel immeuble et reconstruction d'un immeuble en remplacement d'une ancienne bâtisse dont les parois portantes ont été entièrement ou partiellement démolies ;
- (2) transformation ou agrandissement d'une bâtisse avec modification totale ou partielle du recul antérieur ;
- (3) construction de garages avec ou sans aménagement de nouveaux accès carrossables ;
- (4) aménagement de places de stationnement sur une propriété, même si des accès existants sont profités pour y accéder ;
- (5) réalisation de places de stationnement dans l'espace du recul antérieur ;
- (6) modification géométrique (largeur, déclivité) des accès existants ;

- (7) déplacement des accès carrossables ;
- (8) construction dans le champ de visibilité défini à la page 48 de murs, de clôtures et d'autres dispositifs d'enceinte (y compris les haies vives) d'une hauteur supérieure à 0,80 m ; construction de murs d'enceinte en fond de parcelle, si ce fond de parcelle touche à une route de l'Etat ;
- (9) aménagement de dispositifs susceptibles de dégrader les conditions de visibilité soit des usagers de la route, soit des conducteurs d'engins quittant le domaine privé pour s'engager sur une route publique ;
- (10) plantation, élagage ou déplacement des arbres et arbustes se trouvant sur le domaine public ;
- (11) transformation des devantures de magasin ;
- (12) travaux de terrassement visant à remblayer, à excaver ou à égaliser un terrain à urbaniser ou une place à bâtir singulière.

B. Conditions à respecter pour l'établissement des permissions de voirie directes.

(a) : *Travaux de démolition de bâtisses existantes.*

Les travaux de démolition sont à entreprendre avec les précautions nécessaires pour ne pas mettre en danger les usagers de la route passant devant le chantier.

Au besoin, et particulièrement lors de la démolition de bâtiments dont les façades s'avancent jusqu'à la limite du domaine public, des constructions de protection sont à ériger. Dans cette occurrence, l'espace réservé à la circulation des piétons, d'une largeur minimale de **1,00 m**, aménagé sur le trottoir existant ou s'avançant sur la chaussée attenante, est à équiper d'un plafond solide et étanche réalisé en madriers jointifs, incliné vers le chantier. La hauteur libre minimale au point le plus bas est de **2,50 m**. Les trottoirs provisoires sont à réaliser en béton maigre coulé sur un géotextile posé sur la chaussée et aménagé de façon à être au même niveau que le trottoir environnant.

Le trottoir provisoire est à réaliser de façon à ne pas bloquer

le libre écoulement des eaux sur la chaussée. Un tuyau d'évacuation est à mettre au fond du revers avant la mise en place du béton. Si un avaloir se trouve sur la section de route concernée, il doit être rendu accessible à l'écoulement des eaux de surface tombant sur la chaussée. Du côté de la chaussée, le trottoir provisoire est à équiper d'un garde-corps d'une hauteur minimale de **1,00 m**.

Les matériaux de démolition sont à évacuer vers une décharge à fournir par le bénéficiaire. Aucun dépôt de matériaux, même provisoire, ne peut se faire sur la voie publique. Les matériaux de démolition sont à évacuer sans endommager ou salir la voie publique. En cas de salissure accidentelle, l'entreprise chargée de l'exécution des travaux doit procéder immédiatement à un nettoyage de la chaussée.

Si les travaux de démolition ne sont pas suivis directement d'une reconstruction, les cavités se trouvant en-dessous du niveau de la chaussée sont à remblayer avec des matériaux appropriés et la surface est à égaliser. Les eaux de ruissellement ne peuvent en aucun cas être déversées sur le domaine public. A la fin des travaux le chantier est à clôturer soit par un grillage soit par une palissade en planches de bois d'une hauteur d'au moins **3 mètres**. Les terrains publics, occupés temporairement par le bénéficiaire, sont à remettre dans leur pristin état. Exception faite de la publicité pour les bureaux et les entreprises intervenant sur le chantier, les surfaces visibles des clôtures ne peuvent pas être utilisées pour l'apposition d'affiches quelconques.

Le chantier est à signaler conformément aux dispositions de l'article 102 (chantiers fixes) du Code de la Route.

L'occupation temporaire d'une partie de la voirie publique étatique (assise des routes nationales) peut être mise en compte par le paiement à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines d'une indemnité dont le montant est à définir par les instances compétentes.

- (b) : ***Travaux de réaménagement ou de transformation d'un immeuble ou de parties d'un immeuble sans apporter des modifications à l'alignement ou à la destination de l'immeuble, ni à la géométrie des accès carrossables.***

L'intérêt principal du département des Travaux Publics concernant l'urbanisation le long de la voirie de l'Etat est la fixation des alignements et la réglementation des accès carrossables.

Soucieux de préserver aux routes de l'Etat leur fonction primaire d'artères de circulation tout en garantissant les meilleures conditions de sécurité tant aux usagers de la route qu'aux résidents habitant en bordure des routes, le nombre des accès collectifs ou individuels sur la voirie de l'Etat doit être limité au strict nécessaire, et leurs disposition et géométrie sont à concevoir de manière à permettre les mouvements d'entrée et de sortie sans mettre en danger les usagers de la route.

La réalisation de certaines transformations aux bâtisses existantes, qui ne modifient pas les alignements et ne changent rien au nombre et à la géométrie (largeur et déclivité) des accès carrossables, bénéficient de l'avantage de la permission de voirie directe, sous condition :

- de préserver la destination de l'immeuble,
- de ne pas dégrader les conditions de visibilité sur le trottoir et sur la route au chauffeur d'une voiture quittant le domaine privé concerné ou attendant pour s'engager dans le trafic,
- de limiter aux dimensions fournies ci-dessous les saillies empiétant sur le domaine public ;

Il s'agit principalement des travaux suivants :

- la mise en place d'un échafaudage empiétant sur le domaine public,
- les transformations aux parties constructives des bâtisses allant au delà du simple entretien,
- la réfection du revêtement d'accès carrossables existants ainsi que le réaménagement des accès non carrossables, de cours ou d'autres aménagements extérieurs,

- la construction ou la reconstruction de murs, de palissades de clôture ou d'autres dispositifs d'enceinte,
- la plantation de haies vives et la réalisation de travaux de plantation dans l'espace du recul antérieur,
- l'abaissement du trottoir au droit des entrées de garages existants.

Pour la réalisation de ces aménagements, les règles suivantes sont à appliquer :

Pour les maisons sans recul ou avec un très faible recul antérieur par rapport à la limite du domaine public, **les échafaudages** doivent respecter une saillie maximale de **1,30 m** par rapport au parement extérieur de la façade. Les aménagements sont à faire de façon à laisser aux piétons un passage d'une largeur d'au moins **1,00 m**. Si ce passage passe sous l'échafaudage, il doit disposer d'une libre hauteur d'au moins **2,20 m** et être couvert d'un plafond étanche protégeant les piétons contre les éclaboussures et la chute de tout débris. S'il passe à côté de l'échafaudage, il doit être balisé sur toute la longueur et être équipé d'une protection latérale du côté de la rue.

Pour éviter des éclaboussures de toutes sortes du côté du domaine routier, l'échafaudage doit être équipé d'une bâche étanche solidement ancrée.

L'échafaudage est à signaler conformément aux dispositions de l'article 102 (chantiers fixes) du Code de la Route. Il est à enlever directement à la fin des travaux.

Pour **la transformation ou la nouvelle ouverture de baies de fenêtre ou de porte d'entrée non carrossable, le renouvellement des façades et la réfection ou le rehaussement de la toiture**, il n'existe pas de condition technique particulière sauf que les alignements existants sont à respecter. Pour les bâtiments construits sans recul antérieur sur l'arête postérieure du trottoir, il est interdit de réaliser de nouvelles saillies à l'exception de celles désignées ci-après :

socle ou linteau :	saillie maximale de 5 cm
rebord des fenêtres :	saillie maximale de 15 cm
corniche :	saillie maximale de 50 cm

Le renouvellement des revêtements des **accès carrossables existants** est à faire de manière à n'apporter aucune modification à l'alignement, à la déclivité et à la largeur de l'accès. Si la rampe est inclinée vers le domaine public, un caniveau recueillant les eaux de surface est à installer obligatoirement.

Pour la réfection d'autres aménagements extérieurs tels que le renouvellement ou le réaménagement des **accès piétonniers, des cours ou des escaliers**, la géométrie peut au besoin être légèrement modifiée, sous condition toutefois de ne pas entraver les conditions de visibilité du chauffeur d'une voiture quittant le domaine privé pour s'engager dans la circulation et de ne pas dégrader les conditions de visibilité des usagers de la route à la hauteur d'une intersection ou au droit d'un passage à piétons.

La hauteur maximale à donner aux **murs, palissades, clôtures** ou à tout autre dispositif d'enceinte, y compris les haies vives, se trouvant dans le champ de visibilité d'une voiture quittant le domaine privé, tel que défini au croquis reproduit à la page 48, est de **0,80 m** par rapport au niveau du trottoir. Dans cette zone toute construction d'enceinte plus élevée, que ce soit dans la masse ou par l'aménagement d'un garde-corps sur les murs, doit faire l'objet d'une permission de voirie ministérielle. Aux extrémités de la propriété et des deux côtés des accès carrossables ou piétonniers, des piliers d'une hauteur maximale de **1,60 m** et d'une largeur n'excédant pas l'épaisseur du mur peuvent être autorisés.

Les murs sont à construire entièrement sur le domaine privé du bénéficiaire et, sauf disposition contraire dans le texte de la permission de voirie, directement à la limite extérieure du domaine public. Seule une saillie de **5 cm** pour la réalisation des socles de fondation ou des tablettes de couverture peut être acceptée par rapport à cet alignement.

Du côté du domaine public les murs sont à construire par assises réglées proprement rejointoyées, à l'aide de béton vu ou de béton architectural ou sont à revêtir d'un crépissage soigné, qui est à maintenir dans un bon état d'entretien.

Les haies vives plantées dans l'espace du recul antérieur à l'intérieur du champ de visibilité défini au croquis reproduit à la page 48 sont à limiter à une hauteur de **80 cm** à compter à partir du niveau du trottoir pour les rampes descendantes et à partir des niveaux du profil en long de l'accès lui-même pour les rampes ascendantes.

Si l'accès carrossable existant vers une propriété privée se trouve au droit d'un **trottoir** équipé d'une bordure haute, celle-ci peut être abaissée pour la ramener à une hauteur n'étant pas inférieure à **4 cm**.

Les travaux sont à réaliser de manière à préserver un bon écoulement des eaux dans le revers de la route.

Le trottoir est à aménager en forme de coque de bateau avec des pentes maximales de **15%** pour reprendre le niveau entre la partie abaissée du trottoir et la partie du trottoir laissée dans son état d'origine. Le passage des piétons doit être garanti durant l'exécution des travaux.

Le chantier est à signaler conformément aux dispositions de l'article 102 (chantiers fixes) du Code de la Route.

(c) : Construction d'annexes à un immeuble sans en accroître le nombre de logements ou sans en modifier la destination.

Un accroissement du nombre de logements génère généralement une demande accrue de places de stationnement, qui conduit soit à une multiplication des accès ou à la construction de parkings privés, soit à un encombrement du domaine public. Il en est de même pour un changement de destination, tel que la transformation de volumes d'habitation en locaux commerciaux, par exemple pour l'établissement d'un magasin, d'un restaurant ou d'un hôtel ou pour l'installation d'un complexe de bureaux. Pour cette raison ces formes de transformation ou d'extension sont soumises à l'octroi d'une permission de voirie ministérielle.

Au cas où ces occurrences sont exclues, des annexes peuvent être autorisées par voie de permission de voirie directe si les conditions suivantes sont respectées :

- les alignements existants sont à conserver, sauf réalisation d'avant-corps d'une saillie maximale de **1,00 m** sur une largeur n'excédant pas **1/3** de la largeur de la façade côté rue. Si les avant-corps empiètent sur le domaine public, une hauteur libre de **4,50 m** est à respecter entre le dessous de l'avant-corps et le niveau du trottoir. Tout avant-corps est à réaliser de manière à respecter une distance minimale de **0,50 m** entre son extrémité située du côté de la chaussée et une ligne d'aplomb du bord de la chaussée, la rigole ou le revers étant à considérer comme faisant partie de la chaussée ;
- les conditions de visibilité des usagers de la route circulant sur la voirie de l'Etat ne doivent pas être entravées par l'annexe à construire, p. ex. à l'intérieur d'un virage ou au droit d'un carrefour ;
- le règlement des bâtisses de la Commune est à respecter, particulièrement en ce qui concerne le respect du recul latéral et de la profondeur maximale à donner à une construction ainsi que de son emprise maximale au sol.

(d) : Construction d'abris de jardin, de serres, de volières ou de gloriettes.

La construction d'abris de jardin, de serres, de volières ou de gloriettes, qui ne doivent pas être accolés aux constructions principales, peut être autorisée par voie de permission de voirie directe, si ces aménagements n'entravent ni les conditions de visibilité des usagers circulant sur les routes de l'Etat, ni celles des chauffeurs de voiture quittant les propriétés privées.

Aucun aménagement projeté dans l'espace du recul antérieur ne doit empiéter dans le champ de visibilité défini au croquis reproduit à la page 48, que se soit celui de la propriété du requérant ou celui d'une propriété voisine y attenante.

(e) : Construction d'auvents et aménagement de marquises.

I. Les marquises.

Au sens du présent cahier des charges, il faut entendre par marquise un dispositif amovible en toile fixé à la façade frontale et aménagé devant les vitrines de magasins, au-dessus des étagères provisoires de vente ou au-dessus des terrasses de café.

Les marquises sont à fixer par des ancrages appropriés et à maintenir constamment dans un bon état d'entretien.

Pour les marquises empiétant sur le domaine public, les conditions suivantes sont à respecter :

- La hauteur libre de circulation sur le trottoir doit être de **2,20 m** au moins.
 - Si une partie de l'espace sous les marquises est encombrée par des étagères de vente ou par des terrasses de café, un passage d'au moins **1,00 m** de largeur doit être réservé sur le trottoir à la libre circulation des piétons.
 - Les marquises sont à aménager de manière à respecter les distances suivantes entre la ligne d'aplomb de l'extrémité de la marquise côté rue et le bord de la chaussée, la rigole, le revers, l'arrêt pour bus ou la bande de stationnement étant à considérer comme faisant partie de la chaussée :
 - 0,50 m** : distance minimale prévue au Code de la Route,
 - 0,60 m** : lorsque la marquise se trouve à l'intérieur d'un virage avec un dévers de la chaussée supérieur à 4% ou lorsque la route est démunie de trottoir aménagé en surélévation par rapport à la chaussée,
 - 1,00 m** : lorsque la marquise se trouve à l'angle de deux rues ou au droit d'un arrêt pour bus aménagé en encoche.
- ➔ Les gabarits à respecter sont indiqués sur un schéma-type représenté à la page 47.

- Les marquises sont à aménager de manière à ne pas masquer la vue des usagers de la route sur les signaux routiers et sur les panneaux de la signalisation directionnelle.

II. Les auvents.

Au sens du présent cahier des charges, il faut entendre par auvent un avant-toit fixe monté aux façades au-dessus des entrées. Il peut être équipé de parois latérales.

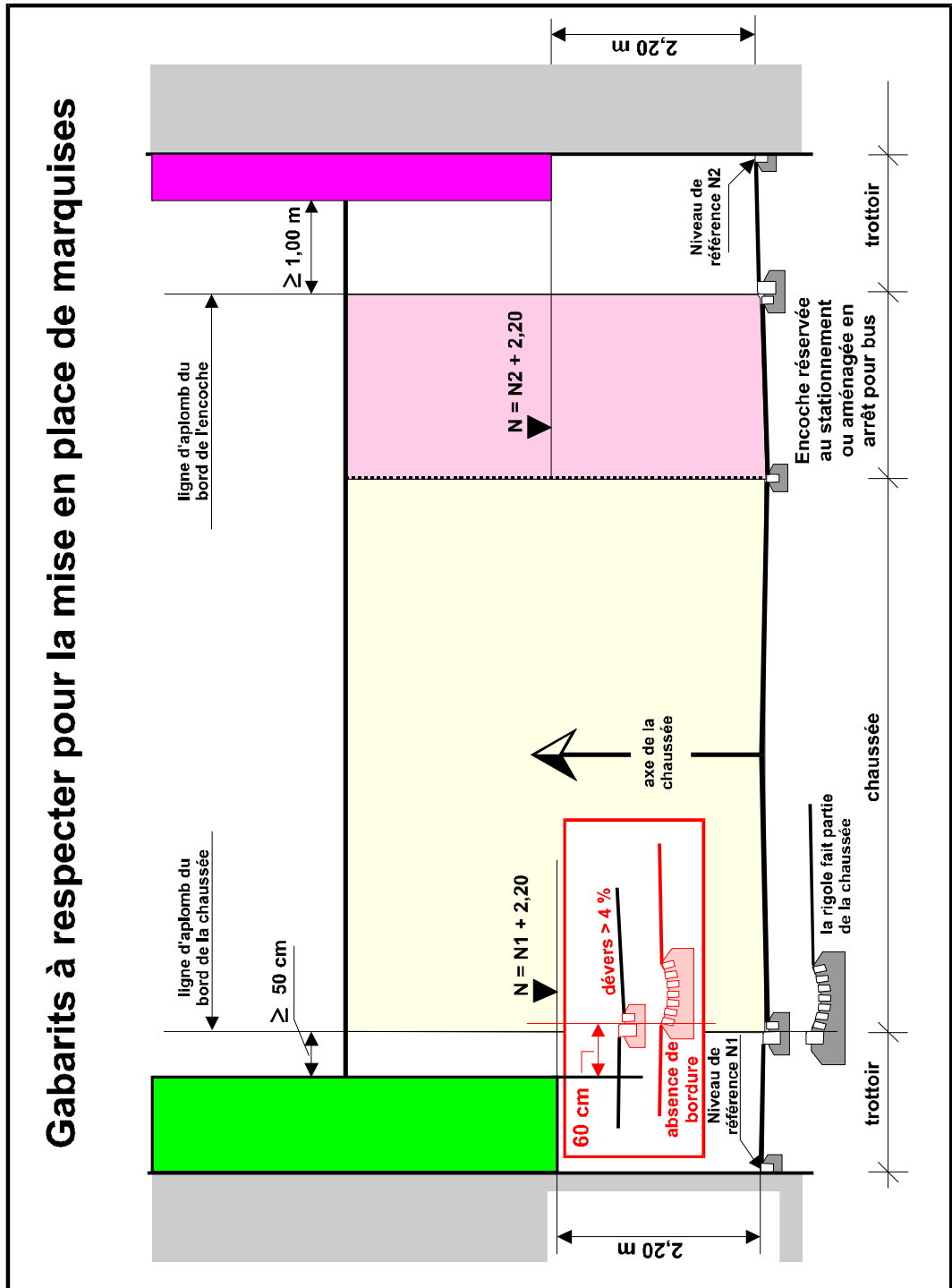
Lorsque les auvents **empiètent sur le domaine public**, les conditions suivantes sont à respecter :

- Les auvents sont à aménager de façon à respecter une saillie maximale de **1,00 m** par rapport à l'alignement de la façade antérieure.
- Il est strictement interdit d'aménager des parois latérales ou des supports empiétant sur le domaine public.
- La hauteur de libre circulation sur le trottoir doit être de **2,50 m** au moins.
- Les auvents sont à aménager de manière à respecter les distances suivantes entre la ligne d'aplomb de l'extrémité de l'auvent côté rue et le bord de la chaussée, la rigole, le revers, l'arrêt pour bus ou la bande de stationnement étant à considérer comme faisant partie de la chaussée :
 - 0,50 m** : distance minimale prévue au Code de la Route,
 - 0,60 m** : lorsque l'auvent se trouve à l'intérieur d'un virage avec un dévers de chaussée supérieur à 4% ou lorsque la route est démunie de trottoir aménagé en surélévation par rapport à la chaussée,
 - 1,00 m** : lorsque l'auvent se trouve à l'angle de deux rues ou au droit d'un arrêt pour bus aménagé en encoche.
- Les eaux de la toiture de l'auvent sont à recueillir dans des gouttières munies de tuyaux de descente à

raccorder à la canalisation.

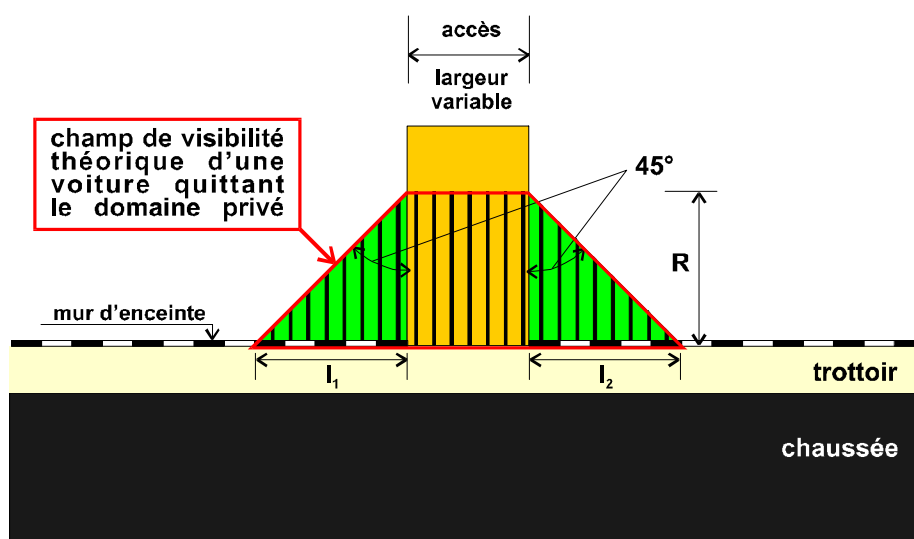
- Les auvents sont à aménager de manière à ne pas cacher la vue des usagers de la route sur les signaux routiers ou sur les panneaux de la signalisation directionnelle.

Graphique N° 5 :



Graphique N° 6 :

Champ de visibilité théorique d'une voiture quittant le domaine d'une propriété privée



R = 5,00 m respectivement
R = recul antérieur, si le recul antérieur < 5,00 m

Sur les longueurs I₁ et I₂ la hauteur du mur d'enceinte est à limiter à 80 cm.
Cette contrainte ne vaut pas sur la partie du champ de visibilité qui empiète sur le terrain de la propriété voisine.

Sur les deux triangles latéraux la hauteur des plantations est à limiter à 80 cm par rapport au niveau du trottoir pour les rampes descendantes et par rapport aux niveaux du profil de l'accès carrossable pour les rampes ascendantes.

VII. Infrastructures souterraines.

A. Résumé.

1. Domaine de la permission de voirie directe.

- (a) réalisation de branchements privés aux conduites d'approvisionnement logées dans les trottoirs, la chaussée ou les accotements de la route ;
- (b) renouvellement des infrastructures souterraines dans le cadre d'un chantier de voirie placé sous la régie et la surveillance des agents des Ponts et Chaussées ;
- (c) intervention d'urgence en cas de panne sur un réseau.

2. Aménagements analogues soumis à l'octroi d'une permission de voirie ministérielle.

- (1) travaux d'infrastructure réalisés par les Communes, les concessionnaires ou par des entreprises privées dans les trottoirs, les accotements de la route et sous la chaussée ;
- (2) pose des infrastructures d'approche provisoires ou définitives vers un lotissement ou vers une construction isolée éloignée des réseaux existants ;
- (3) mise en place d'infrastructures dans les ouvrages d'art ou leur fixation sur les ouvrages d'art ;
- (4) réalisation de traversées ou de fonçages de conduites sous la chaussée d'une route de l'Etat ;
- (5) opérations de re-lining (= mise en place d'une gaine synthétique continue dans un ancien tube défectueux) ;
- (6) mise en place de chambres d'épissures, de chambres de vannes et de regards de visite ;
- (7) réalisation de fouilles de recherche ;

- (8) mise en place de câbles aériens ;
- (9) exécution de traversées sous chaussée servant à relier entre elles deux constructions réalisées de part et d'autre d'une route de l'Etat.

N.B. Tous les travaux de la CEGEDEL sont dispensés de l'octroi d'une permission de voirie et se font en application de la Convention du 3 mai 1996 conclue entre la CEGEDEL et l'administration des Ponts et Chaussées.

B. Conditions à respecter pour l'établissement des permissions de voirie directes.

(a) : *Réalisation de branchements privés aux conduites d'alimentation.*

Le raccordement aux infrastructures d'approche de chaque nouvel immeuble doit faire l'objet d'une permission de voirie à solliciter soit par le promoteur soit par le nouveau propriétaire. Dans ce contexte, il y a lieu de signaler que l'Entreprise des P. et T. dispose d'une permission de voirie générale (N° 37/95 du 24 mars 1995) valable sur le territoire du pays et l'autorisant à faire des fouilles singulières à l'intérieur des agglomérations en vue de raccorder les abonnés au réseau téléphonique.

A côté de cette facilité, la présente procédure concerne les raccordements à tous les réseaux tels que :

- la canalisation pour eaux usées et eaux de surface,
- la conduite d'eau potable,
- les réseaux électriques,
- les conduites de gaz naturel,
- les infrastructures de télétransmission et d'antenne collective,
- le chauffage urbain.

La procédure de la permission de voirie directe peut seulement être appliquée lorsque les conduites d'approche

se trouvent dans la chaussée le long de laquelle est érigé le nouvel immeuble. Chaque fois que les conduites de raccordement doivent être amenées de plus loin et nécessitent la pose de conduites le long de la voirie, que ce soit dans les terrains privés attenants, dans l'accotement de la route, dans les trottoirs ou dans la chaussée, l'autorisation doit se faire par voie de permission de voirie ministérielle.

Dans la mesure du possible les conduites sont à rassembler dans une ou plusieurs tranchées communes.

L'exécution doit se faire de façon à gêner le moins possible le déroulement de la circulation. Les travaux sont à terminer, une fois commencés, dans des délais très courts. Pour cela le bénéficiaire doit mettre en place en nombre suffisant du personnel qualifié et des engins appropriés.

Si la tranchée traverse la chaussée sur toute la largeur, il faut procéder par étapes pour réserver en permanence un passage à la circulation routière. Sur les routes à grande intensité de trafic, la réalisation des travaux pendant le samedi est souhaitée.

Pour garantir une bonne qualité d'exécution des travaux de remblayage des tranchées et de réfection de la chaussée et des structures stabilisées, les travaux doivent être réalisés par une entreprise spécialisée. Il y a notamment lieu de respecter les règles suivantes :

❖ **Réalisation des tranchées.**

- Avant d'entamer la tranchée dans la chaussée ou dans le trottoir, les bords sont à couper suivant des lignes parallèles au tracé de la tranchée, respectivement des surfaces rectangulaires pour les regards.
- Les matériaux déblayés non réutilisables ou mélangés avec des terres impropres sont à évacuer vers une décharge à fournir par le bénéficiaire.
- Les tranchées sont à étayer de manière à garantir la sécurité des ouvriers et de façon à éviter tout éboulement des parois sous l'effet des sollicitations du trafic.
- Les infrastructures sont à enrober par des matériaux

appropriés.

- Le remblayage des fouilles doit se faire par des matériaux nobles. Sous les trottoirs et sous la chaussée jusqu'à 80 cm au-dessous de la surface de roulement ce matériau peut être soit une grave de grès calibrée 0/50, soit du laitier Hauts Fourneaux calibre 0/50. Sur les 80 cm supérieurs de la chaussée, l'utilisation de laitier H.F. calibre 0/50 est obligatoire. Dans les chaussées comprenant une assise en grave laitier, celle-ci doit être rétablie, pour ne pas perdre l'effet de dalle, par la mise en place soit d'une grave laitier soit de béton maigre.
- Le remblayage de la tranchée est à faire par couches de 30 cm d'épaisseur qui sont à damer à refus.
- La réfection de la couche de roulement comprend deux phases, à savoir une réfection provisoire et une réfection définitive (voir coupes types aux pages 67 et 68).

❖ Réfection de la chaussée.

En fonction de la constitution de la chaussée en place, on distingue deux techniques différentes :

I. Réfection provisoire.

a. chaussée *sans* revêtement en béton bitumineux.

La tranchée est à remblayer avec les matériaux définis ci-dessus jusqu'à 3 cm au-dessous du niveau de la chaussée. L'application d'un revêtement provisoire est de rigueur dans tous les cas. La couche de roulement de 3 cm d'épaisseur est à réaliser à l'aide d'enrobés hydrocarbonés ouverts à froid. Elle doit être bien compactée et elle est à raccorder soigneusement au niveau supérieur de la chaussée. Le bénéficiaire ou son délégué est tenu à contrôler périodiquement l'état de la réfection provisoire. Si des dénivellations étaient constatées, celles-ci doivent être redressées sans retard par des interventions successives.

b. chaussée *avec* revêtement en béton bitumineux.

La tranchée est à remblayer avec les matériaux définis ci-dessus jusqu'à 15 cm au-dessous du niveau de la

chaussée. L'application d'un revêtement provisoire est de rigueur dans tous les cas. Ce revêtement de 15 cm d'épaisseur est à réaliser en deux couches de respectivement 7 cm et 8 cm à l'aide d'enrobés chauds semi-grenus 0/16 EF3. Elles doivent être bien compactées et elles sont à raccorder soigneusement au niveau supérieur de la chaussée. Le bénéficiaire ou son délégué est tenu à contrôler périodiquement l'état de la réfection provisoire. Si des dénivellations étaient constatées, celles-ci doivent être redressées sans retard par des interventions successives.

II. Réfection définitive.

La réfection définitive de la chaussée comprend la confection d'une couche de support et d'une couche de roulement. Elle est à réaliser de façon à obtenir un raccordement parfait avec les revêtements existants.

La réfection définitive ne se limite pas à la largeur de la tranchée, mais elle s'étend sur deux bandes latérales supplémentaires, chacune d'une largeur minimale de 20 cm, une largeur plus grande pouvant être ordonnée sur place par les agents des Ponts et Chaussées. La surface ainsi définie doit être découpée à l'aide d'une tronçonneuse, suivant des lignes parfaitement parallèles au tracé de la tranchée, soit sous forme rectangulaire pour les regards.

Les couvercles et les trappes doivent être posés au même niveau que la chaussée avoisinante. La réfection définitive est à réaliser lorsque tout tassement s'est perdu, de préférence dans un délai compris entre quatre mois et un an après la réfection provisoire.

a. *pour les chaussées **sans** revêtement en béton bitumineux, la réfection définitive comprendra les opérations suivantes :*

- enlèvement du remblai provenant de la réfection provisoire sur une épaisseur d'au moins 15 cm ;
- badigeonnage des bords de la tranchée par l'application de liant à base de bitume chaud 80/100 ;

- mise en œuvre et compactage d'une couche de base de 10 cm d'épaisseur en enrobés chauds semi-grenus 0/16 EF3 ;
- mise en œuvre et compactage d'une couche de roulement de 5 cm d'épaisseur en enrobés chauds denses 0/12, 0/8 EF2 ;

b. pour les chaussées *avec* revêtement en béton bitumineux, la réfection définitive comprendra les opérations suivantes :

- enlèvement mécanique, de préférence par fraisage, de la couche de binder 0/16 provenant de la réfection provisoire sur une épaisseur de 5 cm ;
- badigeonnage des bords de la tranchée par l'application de liant à base de bitume chaud 80/100 ;
- mise en œuvre et compactage d'une couche de roulement de 5 cm d'épaisseur en Splittmastix ou en enrobés chauds denses 0/12 ou 0/8 EF2, selon le revêtement existant ;

❖ **Réfection des structures stabilisées.**

- La réfection des **structures stabilisées** autres que la chaussée telles que trottoirs, bandes de stationnement ou autres dépendances de la voirie se fait d'après les règles suivantes :

I. Remise en état provisoire.

La fouille est à remblayer avec les matériaux définis ci-dessus jusqu'à 3 cm au-dessous du niveau de la superstructure stabilisée. L'application d'un revêtement provisoire est de rigueur dans tous les cas. La couche supérieure de 3 cm d'épaisseur est à réaliser à l'aide d'enrobés hydrocarbonés ouverts à froid. Elle doit être bien compactée et elle est à raccorder soigneusement au niveau supérieur de la chaussée. Le bénéficiaire ou son délégué est tenu à contrôler périodiquement l'état de la réfection provisoire. Si des dénivellations sont constatées, elles doivent être redressées sans retard par

des interventions successives.

II. Réfection définitive.

La réfection définitive de la fouille comprend la réparation de la couche d'usure sur la même épaisseur et par les mêmes matériaux qu'initialement en place, tels dallage, pavé, béton bitumineux, « Rasengittersteine », etc. Elle doit se faire de manière à épouser parfaitement le niveau des surfaces environnantes. La couche de réfection se fait sur toute la partie endommagée par les travaux de fouille. Des revêtements fissurés ou des pavés cassés sont à remplacer et à remettre en place aux frais du bénéficiaire.

Le bénéficiaire restera responsable de tout dommage causé à des tiers suite aux travaux de fouilles, et particulièrement de celui dû aux défauts d'exécution de la remise en état provisoire ou au manque d'entretien de la tranchée jusqu'à la réfection définitive.

Il est strictement interdit de réaliser des « bosses d'affaissement », c'est-à-dire de donner au revêtement supérieur de la tranchée une surélévation en forme de dos d'âne pour prévenir un tassement ultérieur.

Les épaisseurs de recouvrement des conduites, c'est-à-dire la distance entre le collet supérieur de la conduite et le niveau fini de la chaussée, varient suivant le type de l'infrastructure à poser. Sous la chaussée il y a lieu de respecter un recouvrement minimal de **1,30 m** pour les raccordements à l'égout et un recouvrement minimal de **1,00 m** pour les autres conduites, à moins que des raisons techniques, comme l'emplacement de l'infrastructure à laquelle il faut se raccorder, ne s'y oppose.

Aucun couvercle et aucune trappe en relation avec un raccordement privé ne peuvent être mis en place dans la chaussée sur les pistes réservées à la circulation.

(b) : ***Renouvellement des infrastructures dans le cadre de chantiers de voirie placés sous la régie et la surveillance des Ponts et Chaussées.***

I. **Conduites à l'extérieur des agglomérations.**

Les concessionnaires et les entreprises de distribution essayent de profiter au maximum pour la pose de leurs infrastructures respectives des routes de l'Etat, qui constituent des couloirs idéaux pour traverser le paysage sans devoir se soucier des droits de passage. Pour certaines conduites de refoulement, comme p.ex. l'adduction des eaux de sources, ou pour les canalisations gravitaires, comme à titre d'exemple un collecteur évacuant les eaux usées vers une station d'épuration, la forme aplaniée des profils en long des routes représente un terrain parfait puisque libéré à priori de bon nombre de points hauts ou de points bas.

La réalisation de travaux de redressement de la voirie fournit l'occasion pour renouveler ou pour étendre ces réseaux d'infrastructure.

Le tracé à donner aux câbles et aux conduites est à choisir de manière à utiliser préférentiellement les accotements des routes et à éviter la voie charretière. Sous les **accotements** les câbles et conduites sont à poser avec un recouvrement minimal de **1,00 m** à mesurer entre le niveau supérieur du câble le plus haut, respectivement du collet supérieur de la conduite la plus haute, et le niveau de l'accotement. Les couvercles des chambres de vannes, chambres d'épissures ou regards de visite sont à implanter de manière à se trouver parallèlement à l'axe de la chaussée. Il est défendu de placer une trappe ou un couvercle à cheval entre la route et l'accotement.

Comme en rase campagne les routes sont souvent renforcées par simple rechargement d'une couche de béton bitumineux, toute trappe et tout couvercle constitue un obstacle gênant exigeant une onéreuse opération de remise à niveau. Pour cette raison seules des conduites sans regards ou chambres intermédiaires équipés de trappes d'accès peuvent être acceptées sous le corps de la chaussée.

Si des raisons techniques exigent la mise en place de

couvercles ou de trappes dans la chaussée, l'infrastructure correspondante doit faire l'objet d'une permission de voirie ministérielle, même si elle était réalisée dans le cadre d'un chantier de redressement de la route concernée. Il en est de même pour la réalisation sous la chaussée des ouvrages souterrains suivants : les déversoirs, les bassins d'orage et de rétention, les bassins de décantation ou de traitement des eaux de surface, etc.

Toutes les infrastructures posées sous la **chaussée**, qu'il s'agisse de traversées ou de conduites posées dans le sens de la longueur, doivent respecter un recouvrement minimal de **1,20 m**. De cette manière il sera garanti que les infrastructures ne seront pas endommagées lors de la réalisation des travaux de voirie, que ce soit pendant le chantier ou lors d'une intervention ultérieure.

Pour la mise en place de leurs infrastructures, les concessionnaires et les entreprises concernées peuvent profiter du terrassement général exécuté par les maîtres d'œuvre des travaux de voirie jusqu'au fond du coffre dont l'épaisseur usuelle est de ca 80 cm. A partir de ce niveau de fond de coffre, il appartient aux bénéficiaires de réaliser les tranchées, de poser leurs câbles et conduites et de remblayer les tranchées jusqu'au fond de coffre. Pour la réalisation de ces travaux, les conditions suivantes sont à respecter :

- Les travaux peuvent seulement commencer lorsque les câbles et tuyaux à poser sont sur place.
- Les tranchées ne peuvent être ouvertes que si le bénéficiaire est à même de déployer les moyens suffisants en main d'œuvre et en machines pour poser les infrastructures et pour remblayer les tranchées jusqu'au niveau du fond de coffre dans des délais raisonnables.
- Les matériaux d'excavation non réutilisables sont à évacuer à une décharge à fournir par le bénéficiaire.
- Les infrastructures sont à poser et à enrober avec un matériau approprié. Le remblayage des fouilles doit se faire soit avec du laitier H.F., calibre 0/50, soit avec du concassé de carrière, calibre 0/50, jusqu'au niveau du fond de coffre. Il est formellement interdit d'inonder la tranchée pendant le remblayage, d'y basculer

directement les chargements complets de matériaux, d'utiliser des matériaux gelés ou de remblayer sur des terrains gelés. Le compactage des matériaux est à réaliser par couches de remblayage de 30 cm d'épaisseur. Le compactage peut être contrôlé par le laboratoire d'analyse et d'essai de matériaux des Ponts et Chaussées, suivant les méthodes en vigueur (soit par un essai à la plaque, soit par la détermination du degré de compactage exprimé en pour-cent de la densité « Proctor » (DPR%)).

Un profil type indiquant les recouvrements minimaux à donner aux infrastructures à poser dans l'assise des routes de l'Etat à l'extérieur des agglomérations se trouve à la page **Error! Bookmark not defined..**

II. Conduites à l'intérieur des agglomérations.

La satisfaction des besoins d'hygiène, d'énergie, de sécurité et de confort de l'homme exige la pose de multiples infrastructures souterraines à l'intérieur des agglomérations. Il s'agit de l'amenée de l'eau potable, de l'électricité, du téléphone, du gaz, de l'antenne collective et tout récemment du chauffage urbain ainsi que de l'évacuation des eaux usées et des eaux de surface. Aujourd'hui où, exception faite de la canalisation d'égout qui se trouve sous la chaussée puisqu'elle sert également à évacuer les eaux de ruissellement recueillies sur la plate-forme de celle-ci, toutes les autres infrastructures d'approche, le plus souvent dédoublées de chaque côté de la rue, sont logées dans les trottoirs, on peut facilement s'imaginer l'ampleur des problèmes de coordination pour attribuer à chacun des concessionnaires, respectivement des entreprises de distribution, une place bien définie pour y mettre son infrastructure. L'exigence des propriétaires de maintenir l'espace au-dessus de leurs infrastructures dégagé de toute autre conduite qu'ils devraient déplacer avant de pouvoir atteindre leurs propres réseaux, tout comme le respect des distances de sécurité prescrites par les normes techniques, sont de nature à compliquer ces problèmes. A cela s'ajoute que les infrastructures doivent contourner les escaliers, les cours anglaises, les socles de fondation des candélabres et des poteaux de signalisation, les chambres d'épissures et les regards de branchements.

Même si l'excavation complète de la chaussée et des trottoirs constitue l'occasion idéale pour réorganiser l'ensemble des réseaux d'infrastructures d'approche, il faut se soumettre à certaines règles pour concilier les intérêts souvent divergents des différents intervenants et pour trouver une solution acceptable pour tout le monde :

- Les conduites de la distribution locale avec un nombre élevé de branchements particuliers sont à mettre le plus près possible des maisons à raccorder. Une conduite de distribution peut exceptionnellement être placée sous la chaussée si tous les raccordements privés, tant ceux vers les maisons existantes que ceux vers les places à bâtir libres, peuvent être réalisés dans le cadre des travaux de voirie.
- En cas de manque de place dans les trottoirs, certaines conduites peuvent être placées sous les dépendances de la voirie telles que bandes de stationnement et pistes cyclables.
- Les infrastructures sans branchements particuliers, comme les câbles de réserve ou les conduites maîtresses, peuvent être posées sous la partie de la chaussée réservée à la circulation.
- Les câbles et les conduites mis hors service sont à enlever pour créer de la place pour de nouvelles infrastructures.
- Les tracés des câbles et des conduites sont à choisir de manière à contourner les arbres existants et les trous d'arbres nouveaux prévus au projet routier.
- Les trappes d'entrée des chambres de vannes, des chambres d'épissures et des regards de visite sont à placer de façon parallèle à l'axe de la voirie publique et de manière à ce qu'elles épousent les formes normales de la chaussée environnante. Il est interdit de poser une trappe à cheval sur deux surfaces attenantes de niveaux ou de revêtements différents.
- Il est strictement interdit d'aménager une chambre de vannes, une chambre d'épissures ou des regards de visite au milieu d'un carrefour, dans l'anneau de circulation d'un giratoire, dans la chaussée d'une route à sens unique avec une seule voie de circulation ou à

l'approche d'un carrefour réglementé par feux tricolores à une distance inférieure à 50 mètres de la ligne d'arrêt devant les feux.

- Les couvercles des regards de visite des canalisations pour eaux usées ou eaux de surfaces sont à placer de manière à gêner le moins possible la circulation ; de préférence il y a lieu de les implanter au milieu d'une piste de roulement.
- Dans l'intérêt de la sécurité des deux roues, il faut obligatoirement utiliser des couvercles du type « béton-fonte » constitués d'un cadre en fonte rempli de béton.
- Les concessionnaires et les entreprises de distribution sont tenus à s'occuper du maintien à niveau des trappes et couvercles des chambres de vannes, des chambres d'épissures, des regards de visite, des bouches d'incendie, des vannes d'eau, etc.
- L'utilisation de pavés pour faire le raccordement des couvercles à la chaussée environnante ainsi que le regroupement de plusieurs couvercles de vannes d'eau ou autres dans une plage de pavés sont strictement interdits.

Les infrastructures posées dans les parties de la chaussée accessibles au trafic roulant (piste de circulation) ou à l'arrêt (bande de stationnement) doivent respecter les recouvrements minimaux suivants entre le collet supérieur de l'infrastructure et le niveau fini de la chaussée :

1,20 m	.. tous les câbles flexibles : télé-transmission, électriques ou autres,
	.. les conduites d'eau potable ou de gaz naturel basse et moyenne pression,
	.. les canalisations du chauffage urbain.
1,60 m	.. les multitubulaires rigides constitués d'une enveloppe en béton,
	.. les conduites de gaz naturel haute pression,
1,80 m	.. les canalisations d'eaux usées et d'eaux de surface, à moins que les niveaux des points de raccordements ne s'y opposent.

La profondeur de pose des infrastructures dans les trottoirs est à définir sur place lors de la réalisation des travaux. Les normes techniques européennes sont à respecter.

Des profils types indiquant les recouvrements minimaux à donner aux infrastructures à poser dans l'assise des routes de l'Etat à l'intérieur des agglomérations sont donnés aux pages 69 et 70.

Pour la mise en place de leurs infrastructures, les concessionnaires et les entreprises de distribution peuvent profiter du terrassement général exécuté par les maîtres d'œuvre des travaux de voirie jusqu'au fond du coffre situé à une profondeur de ca 80 cm au-dessous de la chaussée et de ca 40 cm au-dessous des trottoirs. A partir de ce niveau de fond de coffre il appartient aux bénéficiaires de réaliser leurs tranchées, de poser leurs câbles et conduites et de remblayer les tranchées jusqu'au fond du coffre. Pour la réalisation de ces travaux, les conditions suivantes sont à respecter :

- Les travaux peuvent seulement commencer lorsque les câbles et tuyaux à poser sont sur place.
- Les tranchées ne peuvent être ouvertes que si le bénéficiaire est à même de déployer les moyens suffisants en main d'œuvre et en machines pour poser les infrastructures et pour remblayer les tranchées jusqu'au niveau du fond de coffre dans des délais raisonnables.
- Les matériaux d'excavation non réutilisables sont à évacuer à une décharge à fournir par le bénéficiaire.
- Les infrastructures sont à poser et à enrober avec un matériau approprié. Le remblayage des fouilles doit se faire soit avec du laitier H.F., calibre 0/50, soit avec du concassé de carrière, calibre 0/50, jusqu'au niveau du fond de coffre. Il est formellement interdit d'inonder la tranchée pendant le remblayage, d'y basculer directement les chargements complets de matériaux, d'utiliser des matériaux gelés ou de remblayer sur des terrains gelés. Le compactage des matériaux est à réaliser par couches de remblayage de 30 cm d'épaisseur. Le compactage peut être contrôlé par le

laboratoire d'analyse et d'essai de matériaux des Ponts et Chaussées, suivant les méthodes en vigueur (soit par un essai à la plaque, soit par la détermination du degré de compactage exprimé en pour-cent de la densité « Proctor » (DPR%)).

(c) : *Intervention d'urgence en cas de panne sur un réseau.*

En cas d'une panne sur un câble ou une conduite de distribution ou sur un raccordement privé, interrompant l'approvisionnement ou mettant en danger l'infrastructure elle-même, le public ou les riverains, telle qu'une rupture ou une fuite, le propriétaire du réseau peut intervenir directement pour réparer son infrastructure.

Les concessionnaires ou les entreprises de distribution sont toutefois tenus à informer sans retard le préposé du Service Régional territorialement compétent de l'administration des Ponts et Chaussées et de solliciter dans les meilleurs délais une permission de voirie.

Une permission de voirie directe pourra seulement être accordée pour la réalisation de sondages et pour la réparation des dégâts constatés. Si une réfection plus importante doit être entreprise, comprenant le renouvellement de sections de conduite d'un réseau exigeant la confection de tranchées continues et s'étendant sur une période d'intervention dépassant un délai de deux mois, une permission de voirie ministérielle est à octroyer au concessionnaire ou à l'entreprise de distribution.

Les travaux de réparation sont à organiser de manière à gêner le moins possible la circulation routière. Si pour des raisons techniques la réparation ne peut se faire de façon définitive, les fouilles de sondage ouvertes dans la voie charretière sont à fermer provisoirement et la circulation est à rétablir.

Pour la réalisation des travaux, les règles suivantes sont à observer :

- Les fouilles et les tranchées sont à étayer de manière à garantir la sécurité des ouvriers et à éviter tout éboulement des parois sous l'effet de la circulation.
- La réparation des câbles ou des conduites doit se faire

dans les meilleurs délais possibles. En cas de fuite sur une conduite d'eau ou sur une canalisation, l'entrepreneur chargé des travaux doit mettre en place des pompes et évacuer de la fouille les eaux sortant des tuyaux endommagés.

- Avant le remblayage des fouilles et des tranchées, les parois sont à couper à la verticale et les parties des structures de chaussée affouillées par des eaux sont à extraire.
- Le remblayage des fouilles doit se faire avec des matériaux nobles. Jusqu'à 0,80 m au-dessous de la surface de roulement, ce matériau peut être soit une grave de grès calibrée 0/50, soit du laitier Hauts Fourneaux calibre 0/50. Sur les 80 cm supérieurs, l'utilisation de laitier H.F. calibre 0/50 est obligatoire. Dans les chaussées comprenant une assise en grave laitier, celle-ci doit, pour ne pas perdre l'effet de dalle, être rétablie par la mise en place soit d'une grave laitier soit de béton maigre.
- Le remblayage de la tranchée est à faire par couches de 30 cm d'épaisseur qui sont à damer à refus.
- **La réfection de la couche de roulement** comprend deux phases, à savoir une réfection provisoire et une réfection définitive.

En fonction de la constitution de la chaussée en place, on distingue deux techniques différentes :

I. Réfection provisoire.

a. chaussée *sans* revêtement en béton bitumineux.

La tranchée est à remblayer avec les matériaux définis ci-dessus jusqu'à 3 cm au-dessous du niveau de la chaussée. L'application d'un revêtement provisoire est de rigueur dans tous les cas. La couche de roulement de 3 cm d'épaisseur est à réaliser à l'aide d'enrobés hydrocarbonés ouverts à froid. Elle doit être bien compactée et elle est à raccorder soigneusement au niveau supérieur de la chaussée. Le bénéficiaire ou son délégué est tenu à contrôler périodiquement l'état de la réfection provisoire. Si des dénivellations étaient

constatées, celles-ci doivent être redressées sans retard par des interventions successives.

b. chaussée avec revêtement en béton bitumineux.

La tranchée est à remblayer avec les matériaux définis ci-dessus jusqu'à 15 cm au-dessous du niveau de la chaussée. L'application d'un revêtement provisoire est de rigueur dans tous les cas. Ce revêtement de 15 cm d'épaisseur est à réaliser en deux couches de respectivement 7 cm et 8 cm à l'aide d'enrobés chauds semi-grenus 0/16 EF3. Elles doivent être bien compactées et elles sont à raccorder soigneusement au niveau supérieur de la chaussée. Le bénéficiaire ou son délégué est tenu à contrôler périodiquement l'état de la réfection provisoire. Si des dénivellations étaient constatées, celles-ci doivent être redressées sans retard par des interventions successives.

II. Réfection définitive.

La réfection définitive de la chaussée comprend la confection d'une couche de support et d'une couche de roulement. Elle est à réaliser de façon à obtenir un raccordement parfait avec les revêtements existants.

La réfection définitive ne se limite pas à la largeur de la tranchée, mais elle s'étend sur deux bandes latérales supplémentaires, chacune d'une largeur minimale de 20 cm, une largeur plus grande pouvant être ordonnée sur place par les agents des Ponts et Chaussées. La surface ainsi définie doit être découpée à l'aide d'une tronçonneuse, suivant des lignes parfaitement parallèles au tracé de la tranchée, soit sous forme rectangulaire pour les regards.

Les couvercles et les trappes doivent être posés au même niveau que la chaussée avoisinante. La réfection définitive est à réaliser lorsque tout tassement s'est perdu, de préférence dans un délai compris entre quatre mois et un an après la réfection provisoire.

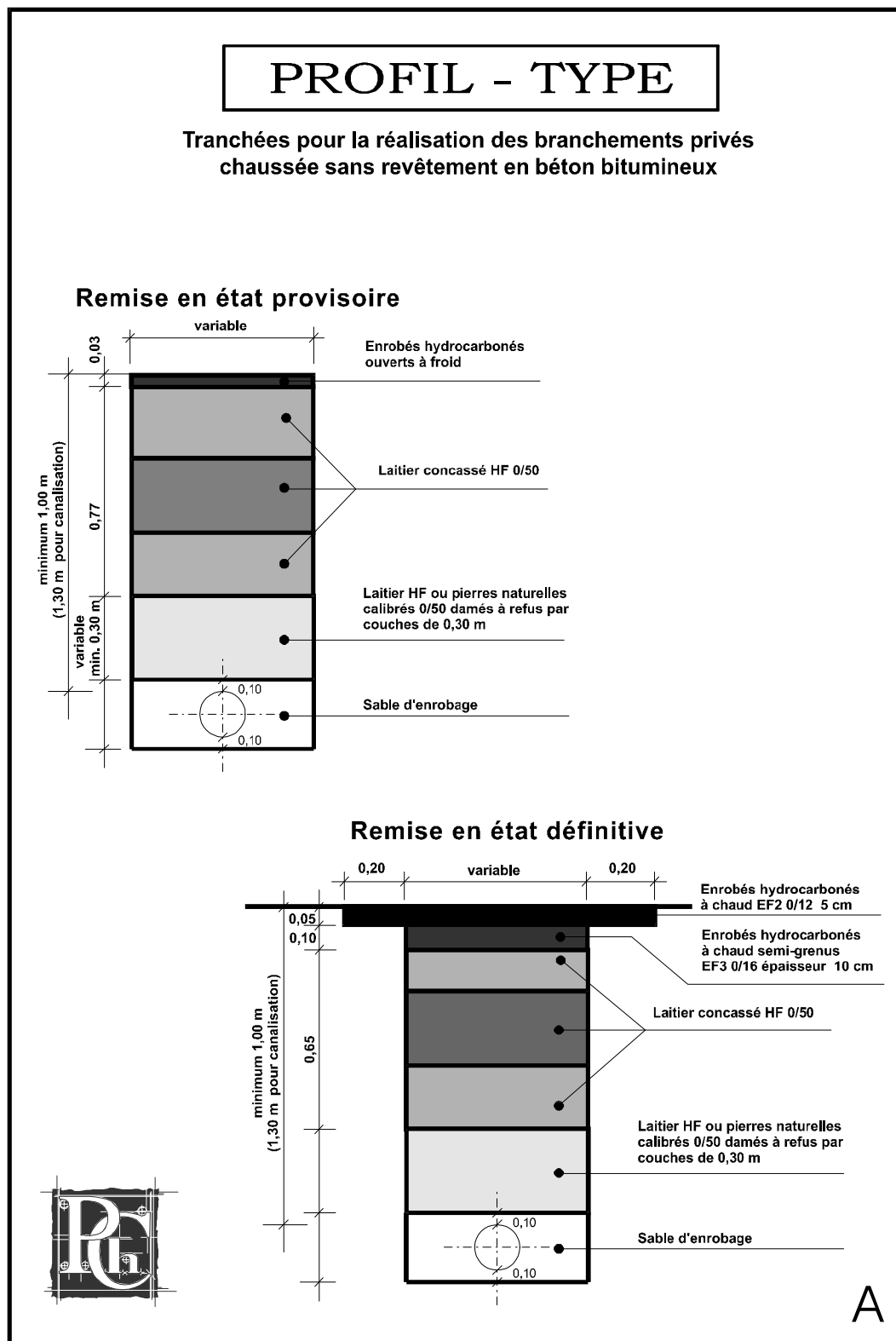
- a. *pour les chaussées **sans** revêtement en béton bitumineux, la réfection définitive comprendra les opérations suivantes :*
- enlèvement du remblai provenant de la réfection provisoire sur une épaisseur d'au moins 15 cm ;
 - badigeonnage des bords de la tranchée par l'application de liant à base de bitume chaud 80/100 ;
 - mise en œuvre et compactage d'une couche de base de 10 cm d'épaisseur en enrobés chauds semi-grenus 0/16 EF3 ;
 - mise en œuvre et compactage d'une couche de roulement de 5 cm d'épaisseur en enrobés chauds denses 0/12 ou 0/8 EF2 ;
- b. *pour les chaussées **avec** revêtement en béton bitumineux, la réfection définitive comprendra les opérations suivantes :*
- enlèvement mécanique, de préférence par fraisage, de la couche de binder 0/16 provenant de la réfection provisoire sur une épaisseur de 5 cm ;
 - badigeonnage des bords de la tranchée par l'application de liant à base de bitume chaud 80/100 ;
 - mise en œuvre et compactage d'une couche de roulement de 5 cm d'épaisseur en enrobés chauds denses 0/12 ou 0/8 EF2, selon le revêtement existant ;
- **La réfection des structures stabilisées** autres que la chaussée telles que trottoirs, bandes de stationnement ou autres dépendances de la voirie se fait d'après les règles suivantes :
- I. **Remise en état provisoire.**
- La fouille est à remblayer avec les matériaux définis ci-dessus jusqu'à 3 cm au-dessous du niveau de la superstructure stabilisée. L'application d'un revêtement

provisoire est de rigueur dans tous les cas. La couche supérieure de 3 cm d'épaisseur est à réaliser à l'aide d'enrobés hydrocarbonés ouverts à froid. Elle doit être bien compactée et elle est à raccorder soigneusement au niveau supérieur de la chaussée. Le bénéficiaire ou son délégué est tenu à contrôler périodiquement l'état de la réfection provisoire. Si des dénivellations étaient constatées, celles-ci doivent être redressées sans retard par des interventions successives.

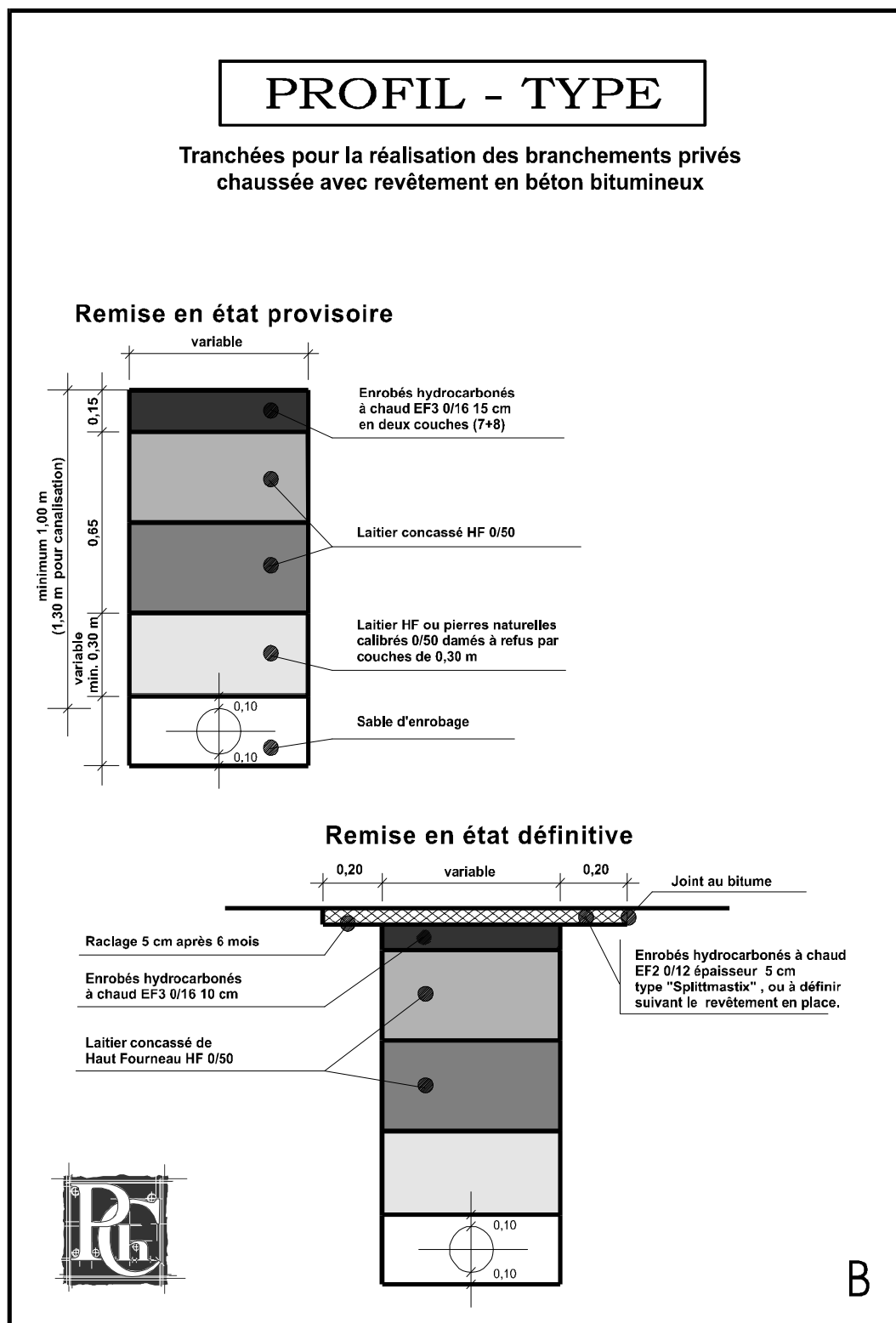
II. Réfection définitive.

La réfection définitive de la fouille comprend la réparation de la couche d'usure sur la même épaisseur et par les mêmes matériaux qu'initialement en place, tels dallage, pavé, béton bitumineux, « Rasengittersteine », etc. Elle doit se faire de manière à épouser parfaitement le niveau des surfaces environnantes. La couche de réfection se fait sur toute la partie endommagée par les travaux de fouille. Des revêtements fissurés ou des pavés cassés sont à remplacer et à remettre en place aux frais du bénéficiaire.

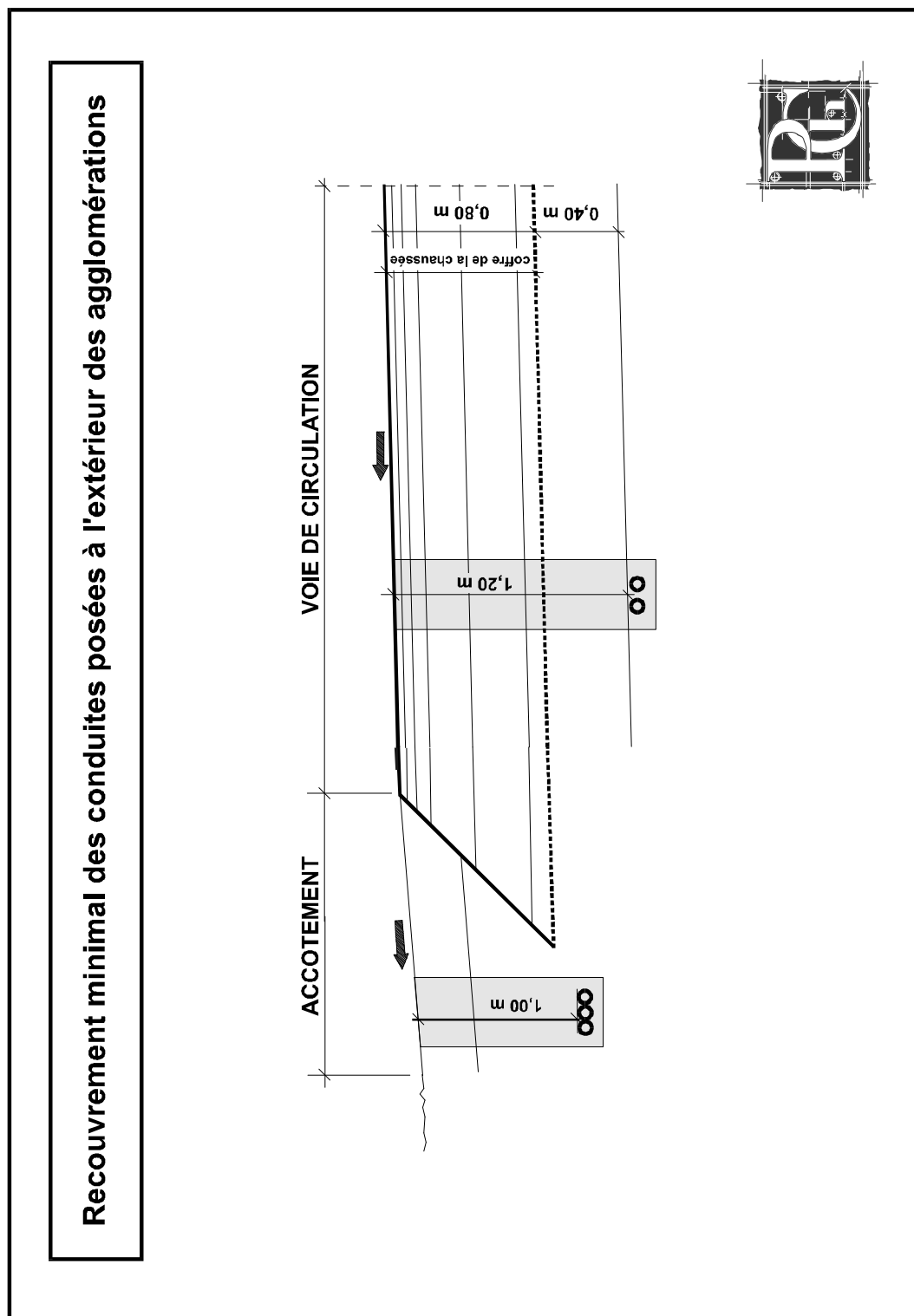
Graphique N° 7 :



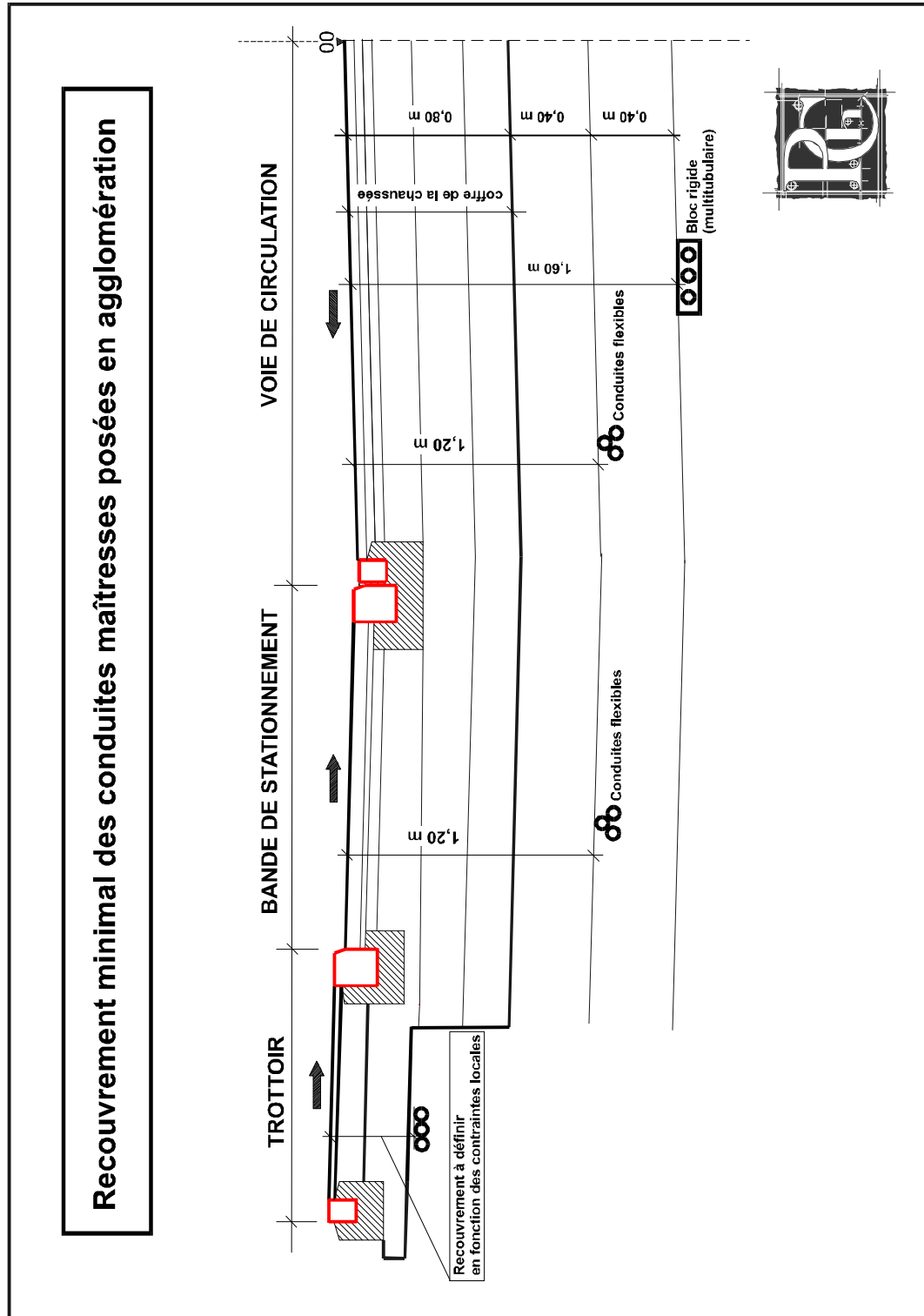
Graphique N° 8 :



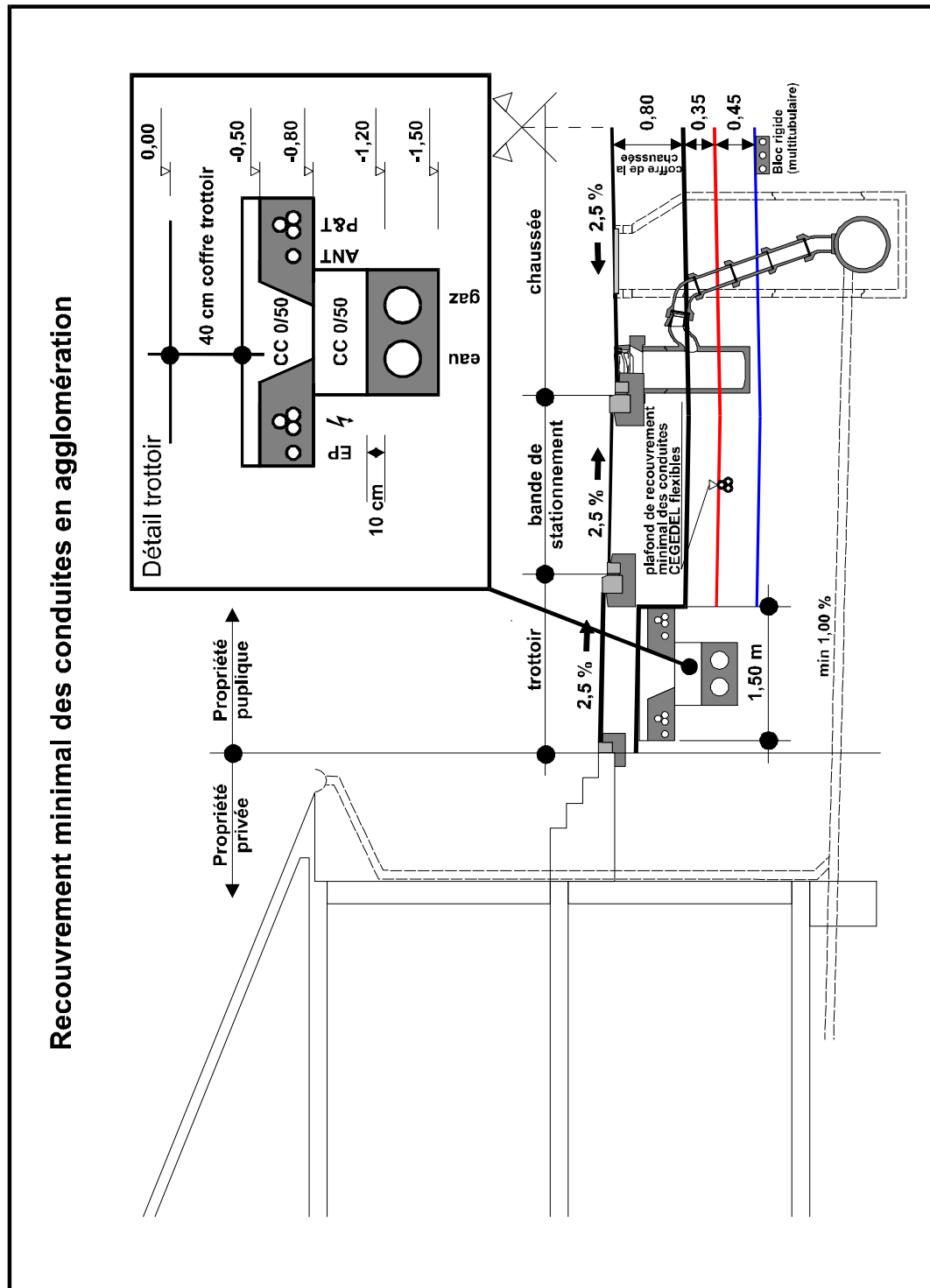
Graphique N° 9 :



Graphiques N° 10 :



Graphique N° 11 :



VIII. Enseignes publicitaires.

A. Résumé.

1. Domaine de la permission de voirie directe.

- (a) enseignes publicitaires pour bals et fêtes champêtres ;
- (b) enseignes publicitaires privées des restaurants, commerces et autres établissements implantés en bordure de la route ;
- (c) enseignes publicitaires pour la promotion et la vente immobilière ;

2. Aménagements analogues soumis à l'octroi d'une permission de voirie ministérielle.

- (1) la mise en place de tout panneau de sensibilisation des usagers de la route qui n'est pas prévu au Code de la Route, comme p.ex. « *Fraiwëlleg 30 km/h* » ;
- (2) la mise en place de panneaux de protestation contre un projet quelconque ou d'encouragement pour un projet quelconque, comme p.ex. « *Nordstrooss elo* » ou « *D'Fangere weg vum Gréngewald* » ;
- (3) la mise en place sur le domaine public ou privé de panneaux de publicité générale, comme par exemple les réclames pour des boissons ou pour des sociétés dans des caissons type planimètre, ou de publicité pour un établissement implanté plus en recul par rapport à la voirie de l'Etat ou plus loin sur une même route ;
- (4) la mise en place des affiches publicitaires à l'occasion d'élections législatives, communales, syndicales ou autres.

B. Conditions à respecter pour l'établissement des permissions de voirie directes.

(a) : Enseignes publicitaires pour bals et fêtes champêtres.

Les enseignes publicitaires doivent respecter les prescriptions de l'instruction ministérielle du 6 mars 1991 portant réglementation de la signalisation directionnelle.

Ce règlement limite le nombre de panneaux à **six** unités et détermine le temps d'affichage : les enseignes peuvent être montées au **plus tôt 15 jours** avant l'événement et doivent être enlevées **au plus tard 3 jours** après la manifestation.

Les permissions de voirie sont à octroyer par le préposé du service régional sur le territoire duquel a lieu la manifestation, même si quelques panneaux sont prévus d'être implantés sur le territoire d'autres services régionaux. Dans cette occurrence, une copie de la permission de voirie directe est à envoyer pour information aux préposés des services régionaux concernés.

Il existe deux types d'enseignes :

- les panneaux rigides montés sur des supports ancrés au sol,
- les calicots suspendus au-dessus de la route.

Le but recherché par chaque panneau de publicité placé en bordure de la voirie ou suspendu au-dessus de la chaussée est d'attirer l'attention des usagers et de leur communiquer un message. Leur présence provoque donc indubitablement une distraction des chauffeurs de véhicules et une concentration moins élevée sur le déroulement de la circulation.

Pour limiter au strict minimum cette phase de distraction des chauffeurs, les messages communiqués doivent être clairs et précis et saisissables d'un seul coup. Un soin particulier est à apporter à la forme et au type de lettrage qui doivent être choisis de manière à être lisibles à la vitesse de circulation normale d'un véhicule.

Pour les panneaux placés au bord de la chaussée, les recommandations suivantes peuvent être données aux organisateurs des manifestations :

- utiliser des pictogrammes et donner aux panneaux des formes caractéristiques sans cependant recourir aux pictogrammes et aux formes des signaux routiers ;
- mettre des textes aussi courts que possibles se limitant à la désignation de la fête ainsi qu'au lieu et à la date de la manifestation ;
- donner, en fonction de la vitesse autorisée sur le tronçon de route en bordure duquel sera mis en place le panneau, aux lettres les hauteurs minimales suivantes :

50 km/h : 90 mm

70 km/h : 130 mm

90 km/h : 180 mm

- renoncer aux inscriptions manuscrites, mais utiliser des lettres d'imprimerie minuscules, sauf première lettre majuscule en cas de besoin.

Il est interdit de poser des panneaux publicitaires aux endroits suivants :

- sur le domaine des autoroutes ainsi que dans la zone non-aedificandi de 25 mètres de largeur bordant les autoroutes des deux côtés ;
- à moins de 50 mètres de distance des carrefours, des passages à piétons et des passages pour cyclistes ;
- sur l'îlot central des carrefours giratoires.

Il est défendu de fixer les panneaux sur les arbres d'alignement et sur les équipements de la voirie, tels que les poteaux et les cadres de la signalisation routière, les ouvrages d'art et les candélabres de l'éclairage public ; à l'intérieur des agglomérations une fixation sur les candélabres conventionnels en acier galvanisé peut être tolérée, si celle-ci se fait par des bandes en acier inoxydable ou en matière synthétique et de façon à ne pas entraver l'entretien de l'éclairage public. L'emploi de fil de fer, même

plastifié, comme moyen de fixation n'est pas autorisé.

En outre il y a lieu de respecter les conditions suivantes :

- il est défendu d'employer des modèles qui par leurs formes, couleurs ou dimensions peuvent être confondus avec des panneaux de la signalisation routière ;
- il est interdit de recourir à des produits à effet réfléchissant, tels que le « scotchlite » ;
- à l'extérieur des agglomérations les panneaux sont à placer à une distance de **1,50 m** à compter à partir du bord stabilisé de la route et de manière à ne pas entraver les conditions de visibilité sur la route ;
- à l'intérieur des agglomérations les panneaux placés sur le domaine public peuvent être posés par terre ou montés sur des poteaux ;
 - les panneaux posés par terre ne doivent pas avoir une hauteur supérieure à **0,80 m** à compter à partir du niveau du trottoir et sont à implanter de manière à garantir un libre passage d'au moins **1,00 m** pour la circulation des piétons ;
 - les panneaux montés en hauteur doivent garantir un libre passage de **2,50 m** sous les panneaux ;
- pour tous les panneaux il y a lieu de respecter un recul de **0,50 m** entre l'extrémité du panneau côté rue et la ligne d'aplomb du bord de la chaussée, la rigole et le revers étant à considérer comme faisant partie de la chaussée ;
- les panneaux sont à implanter de manière à ne pas masquer la vue des usagers de la route sur les signaux routiers et sur les panneaux de la signalisation directionnelle ;
- les calicots sont à suspendre de manière à garantir une hauteur libre d'au moins **6,00 m** au-dessus du niveau de l'axe de la chaussée et à fixer sur des supports distants d'au moins **1,00 m** du bord stabilisé de la chaussée.

Il est strictement interdit d'utiliser ces types d'enseignes publicitaires pour faire de la publicité illicite pour des établissements tels que bistrots, restaurants, discothèques, etc., où se tiennent à court intervalle des bals, soirées ou autres manifestations, organisés dans le but principal de pouvoir afficher presque sans interruption le nom de ces établissements.

(b) : ***Enseignes publicitaires privées des restaurants, commerces ou autres établissements implantés en bordure de la route.***

I. Dispositions générales.

Une enseigne publicitaire peut seulement être autorisée pour les établissements implantés en bordure directe d'une route de l'Etat et dont l'accès carrossable se fait à partir de cette route.

Les enseignes doivent respecter les dispositions de l'article 113 du Code de la Route.

Article 113 du Code de la Route

Les signaux mentionnés dans le présent arrêté et ceux qui sont créés dans la suite, resteront réservés exclusivement à la signalisation routière. Il est défendu d'y apposer des réclames ou signes quelconques.

Il est défendu aux particuliers, non autorisés par l'autorité compétente, de placer à proximité de la voie publique des signaux ayant trait à la circulation routière.

Il est défendu de placer des signaux ou panneaux qui, par leurs formes, couleurs ou dimensions, peuvent être confondus avec ceux de la signalisation routière ou d'installer à proximité des signaux réglementaires des panneaux ou sources lumineuses qui peuvent nuire à leur visibilité ou à leur efficacité.

Les règles suivantes sont à observer :

- Il est strictement interdit de fixer les enseignes publicitaires sur les candélabres de l'éclairage public et sur les poteaux de la signalisation routière.
- Les enseignes doivent être implantées de manière à ne pas masquer à la vue des usagers de la route les signaux et les panneaux directionnels.
- Il est défendu d'employer des modèles qui par leurs formes, couleurs ou dimensions peuvent être confondus avec les panneaux de la signalisation routière. Il n'est pas permis de recourir à des produits à effet réfléchissant tels que le scotchlite.
- Les foyers lumineux éclairant les enseignes et leurs contours sont à installer de façon à ne pas éblouir les usagers de la route ou à nuire à la visibilité ou à l'efficacité des panneaux de la signalisation routière.
- La mise en place d'enseignes clignotantes est interdite.
- Il est défendu de profiter des enseignes en général, et particulièrement de celles montées aux façades et pignons de façade orientés perpendiculairement à la route, pour faire de la publicité pour un autre établissement que celui sur le site duquel se trouve l'enseigne publicitaire, comme p. ex. « *Salon de dégustation à 500 mètres* ».

II. Enseignes à fixer sur le plan des façades.

Une enseigne peut être fixée à la façade d'un établissement, même si celui-ci empiète sur le domaine public.

Les enseignes sont à placer de manière soit à ne pas être en saillie de plus de **15 cm** par rapport au plan des façades, soit à ne pas dépasser l'alignement des devantures des magasins, si celles-ci sont en saillie de plus de 15 cm par rapport au plan des façades.

III. Enseignes à fixer en porte-à-faux sur les façades.

A. Plage des hauteurs de 2,50 - 4,50 m (gabarits G₂, G₃).

Pour une hauteur libre minimale de **2,50 m** par rapport au point le plus haut du trottoir, la distance entre l'extrémité de l'enseigne située du côté de la chaussée et une ligne d'aplomb du bord de la chaussée ne peut pas être inférieure à **50 cm**. La rigole et le revers sont à considérer comme faisant partie de la chaussée.

Pour les cas suivants cette distance est à augmenter de **10 cm** pour atteindre une valeur totale de **60 cm** :

- à l'intérieur d'un virage accusant un dévers de chaussée supérieur à 4 %,
- le long des sections de route démunies de bordures placées en surélévation.

Une distance minimale de **1,00 m** est à respecter entre l'extrémité de l'enseigne et une ligne d'aplomb du bord carrossable des équipements suivants :

- bande de stationnement
- arrêt pour autobus aménagé en forme d'encoche.

B. Plage des hauteurs supérieures à 4,50 m au-dessus du niveau de la chaussée (gabarit G₁).

La mise en place d'enseignes publicitaires au-dessus de la chaussée et de ses dépendances carrossables telles que bandes de stationnement et arrêts pour autobus est interdite. La limite extérieure de l'enseigne peut s'avancer jusqu'à la ligne d'aplomb du bord de la chaussée, la rigole et le revers étant à considérer comme faisant partie de la chaussée.

Le respect du gabarit G₁ est à prescrire aux endroits suivants :

1. aux coins de rues sur une distance de **10 m** à calculer à partir du point d'intersection des plans de façades;
2. à l'amont et à l'aval des accès carrossables sur une distance de **2 m** à calculer à partir du bord de l'assise

carrossable de l'accès;

3. si le trottoir fait défaut ou si sa largeur est inférieure à **50 cm**.

IV. Enseignes montées sur des poteaux, potences ou portiques.

A. A l'extérieur des agglomérations.

A l'extérieur des agglomérations l'enseigne doit se trouver sur le site de l'établissement et sur le terrain privé faisant partie de l'établissement et doit être érigée de manière à ne pas entraver la sécurité des usagers circulant sur la route de l'Etat et à ne pas constituer un obstacle masquant la vue aux automobilistes sortant de l'établissement pour s'engager sur la route de l'Etat.

B. A l'intérieur des agglomérations.

La partie verticale de la structure portante, y compris les fondations, doit se trouver entièrement sur le terrain privé faisant partie de l'établissement à signaler. L'utilisation de structures portantes obliques pénétrant dans l'espace public n'est pas autorisée.

L'approvisionnement des enseignes en courant électrique doit se faire par le sous-sol. La fixation de câbles électriques non-protégés à l'extérieur de la structure est interdite.

Les enseignes montées sur la propriété privée doivent être implantées de manière à ne pas obstruer la vue sur les trottoirs et sur la chaussée aux automobilistes sortant de la propriété privée pour s'engager sur la voirie publique.

Les enseignes empiétant sur le domaine public doivent respecter les gabarits G_1 , G_2 et G_3 définis au chapitre III ci-dessus.

Un schéma avec les différents gabarits à respecter se trouve à la page 81.

(c) : *Enseignes pour la promotion et la vente immobilière.*

Par enseigne pour la promotion et la vente immobilière, on entend un panneau provisoire annonçant la réalisation d'un immeuble ou d'un lotissement. Sur ces panneaux peuvent

figurer le nom des promoteurs, architectes, bureaux d'études, et des entreprises intervenantes, une représentation graphique des immeubles à construire ou des lotissements à aménager ainsi que les coordonnées des agences de vente.

Ces enseignes doivent obligatoirement être implantées sur l'emprise même des fonds sur lesquels seront réalisés les projets immobiliers. Leur mise en place sur le domaine public étatique ou communal est interdite.

Les constructions supportant les enseignes doivent être solides et résister à toutes sollicitations auxquelles elles sont exposées et particulièrement aux effets du vent.

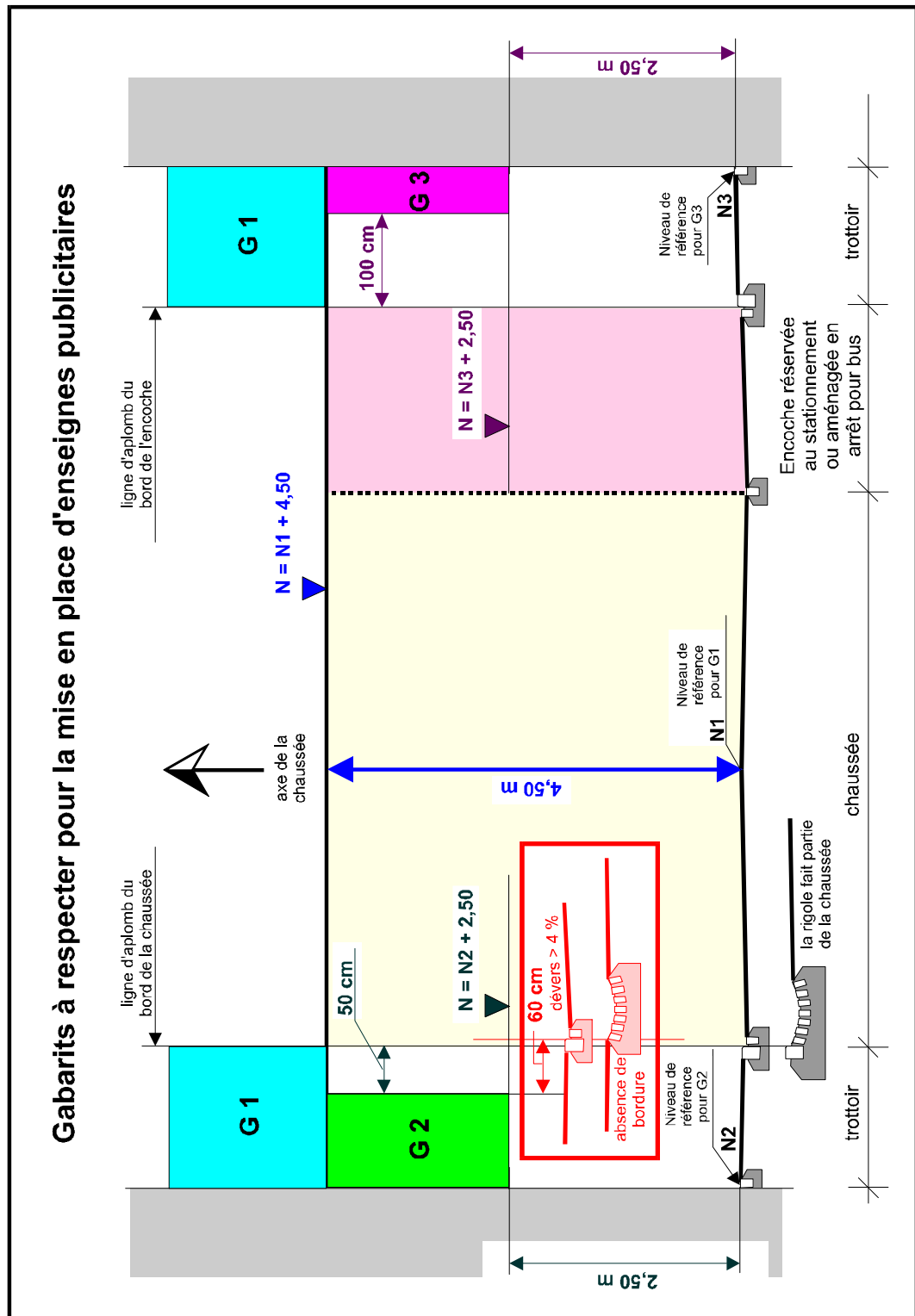
Les enseignes et leurs supports sont à entretenir régulièrement par les bénéficiaires.

Les permissions de voirie autorisant les enseignes de promotion et de vente immobilière sont limitées dans leur **validité à deux ans** ; elles sont reconductibles en cas de besoin. Après expiration des permissions, les bénéficiaires doivent de suite enlever les enseignes avec leurs supports sans préavis spécial de la part de l'administration des Ponts et Chaussées.

Les enseignes mises en place au droit des carrefours et des angles de rues doivent être implantées de manière à ne pas dégrader les conditions de visibilité des automobilistes et autres usagers de la route, ni sur les signaux routiers et panneaux directionnels, ni sur le déroulement de la circulation.

Il est défendu d'éclairer les panneaux ou de les équiper d'un dispositif clignotant quelconque.

Graphique N°12 :



IX. Equipements de la voirie.

A. Résumé.

1. Domaine de la permission de voirie directe.

- (a) mise en place de ralentisseurs conventionnels réalisés par simple marquage ;
- (b) pose de panneaux d'avertissement aux entrées ou à l'intérieur des agglomérations ;
- (c) mise en place de bornes, de balustres et de garde-corps sur les trottoirs et places publiques bordant les routes de l'Etat ;
- (d) mise en place de bacs à fleurs posés sur les trottoirs, fixés aux garde-corps des ouvrages d'art ou montés sur des poteaux ;
- (e) mise en place de cabines téléphoniques ;
- (f) déplacement de candélabres de l'éclairage public ;
- (g) installation d'illuminations décoratives ;
- (h) prise de courant pour l'éclairage de la voirie vicinale.

2. Aménagements analogues soumis à l'octroi d'une permission de voirie ministérielle.

- (1) aménagements type portail marquant les entrées en agglomération ;
- (2) mise en place de bandes sonores ou de tout autre forme de ralentisseurs type « gendarme couché » ou réalisés par des produits colorés ou par des aménagements modifiant le niveau de la chaussée ;
- (3) d'une manière générale tous les aménagements conduisant à un rétrécissement de la chaussée ou des voies réservées à la circulation ;
- (4) mise en place de feux tricolores pour faciliter le passage des piétons ou des cyclistes ou pour régler un carrefour ;

- (5) mise en place de tout genre de panneaux de sensibilisation des usagers de la route, comme p. ex. « *Fraiwëlleg 30 km/h* » ;
- (6) mise en place de bacs à fleurs posés dans la chaussée ou à cheval sur la chaussée ou sur le trottoir dans le but de délimiter les bandes de stationnement ou tout simplement d'apaiser la circulation ;
- (7) aménagement d'îlots de verdure ou de plates-formes d'attente du côté des trottoirs ou au milieu de la chaussée ;
- (8) réaménagement constructif des passages à piétons ;
- (9) mise en place ou extension de l'éclairage public ;
- (10) prise de courant sur l'éclairage public utilisé à des fins privées ou commerciales (p. ex. pour éclairer un panneau de publicité).

B. Conditions à respecter pour l'établissement des permissions de voirie directes.

(a) : *Mise en place de ralentisseurs conventionnels réalisés par simple marquage.*

Par ralentisseurs conventionnels il faut entendre les dispositifs constitués de barres transversales ou obliques réalisées en couleur blanche. Ils peuvent être utilisés à l'entrée des agglomérations ou à l'approche d'un lieu à protéger particulièrement (virage dangereux, proximité d'une école).

Il existe 4 types différents de ralentisseurs conventionnels qui sont représentés à la fin du présent chapitre aux pages 94 - 98.

I. Les barres transversales.

Le principe de cette solution consiste en l'application d'une série de barres transversales traversant la seule voie de circulation sur laquelle on entend freiner la vitesse. Les barres ont une largeur de **50 cm** chacune et le dispositif entier est bordé d'une ligne blanche continue commençant **30 m** à l'amont de la première barre et se terminant à **50 m** à l'aval de la dernière barre, correspondant à une interdiction de dépassement.

a) Le type A.

Le type A reprend exactement le module des barres classiques des bandes sonores.

b) Le type B.

Les barres du type B sont disposées à des intervalles de plus en plus petits de manière à donner à l'automobiliste l'impression de rouler de plus en plus vite et à l'inciter intuitivement à diminuer de vitesse.

II. Les dispositifs type entonnoir.

L'effet de ralentissement est recherché par une suite de doubles plots transversaux équidistants de **1,00 m** de largeur dont l'ouverture du milieu se réduit successivement pour se terminer dans une barre continue. Le dispositif appliqué sur une seule voie de circulation est bordé au milieu de la chaussée d'une ligne blanche continue commençant **30 m** à l'amont et se terminant **50 m** à l'aval, correspondant à une interdiction de dépassement.

III. Le dispositif combiné.

Cette solution combine les plots du type entonnoir avec les intervalles du dispositif à barres verticales du type B. La largeur des plots est de **50 cm**.

Dans l'axe de la chaussée le dispositif est bordé d'une ligne blanche continue commençant à **30 m** à l'amont de la première barre et se terminant à **50 m** à l'aval de la dernière barre, correspondant à une interdiction de dépassement.

IV. Le dispositif à chevrons.

Le dispositif à chevrons est composé d'une série de flèches orientées vers l'extérieur de la localité et traversant la chaussée sur toute sa largeur à des distances se rapprochant successivement. A l'axe de la chaussée, une ligne continue blanche vers laquelle convergent les pointes de flèches est à appliquer sur une longueur dépassant le dispositif de **30 m** à l'amont et de **50 m** à l'aval, correspondant à une interdiction de dépassement.

Les dispositifs sont à réaliser en peinture blanche ou à l'aide d'un autre produit de teinte blanche, qui doivent être agréés par le Laboratoire d'essai des matériaux de l'administration

des Ponts et Chaussées du Grand-Duché de Luxembourg. Les produits doivent présenter une rugosité suffisante pour satisfaire aux besoins de la circulation en général et en particulier de celle des piétons et des deux-roues.

(b) : Pose de panneaux avertisseurs aux entrées ou à l'intérieur des agglomérations.

Dans cette catégorie rangent tous les systèmes qui par un détecteur radar ou à l'aide d'une boucle d'induction noyée dans la chaussée mesurent la vitesse de circulation des voitures, qui la comparent avec la vitesse maximale autorisée et qui, si celle-ci est dépassée, mettent en marche un panneau à fibres optiques avec le signal C,14 de la limitation de vitesse prescrite fonctionnant en clignotant ou en continu.

L'affichage de la vitesse réelle sur un panneau à message variable est à déconseiller. L'expérience a montré que ce type de panneau est moins efficace et qu'il peut même provoquer des excès de vitesse.

Pour éviter un fonctionnement ininterrompu qui est de nature à diminuer l'intérêt des automobilistes, il est impératif d'implanter le dispositif de mesure à l'intérieur de la zone soumise à la limitation de vitesse contrôlée. Aux entrées en agglomération, ceci signifie que les seuils de détection ou la zone de balayage du radar doivent se trouver derrière le panneau de localisation, qui lui doit être posé en conformité avec les règles du Code de la Route, c'est-à-dire à une distance maximale de **100 m** du premier groupe de trois maisons d'habitation, distantes l'une de l'autre de moins de 100 mètres et disposant chacune d'un accès individuel sur la voirie de l'Etat. Une proposition d'implantation sur des trottoirs d'une largeur inférieure à 2,00 m est donnée à la page 99.

Pour tenir compte de l'imprécision des tachymètres des voitures, il est conseillé de régler le système d'enclenchement à une vitesse supérieure de 5 à 10 km/h à la vitesse maximale autorisée.

L'approvisionnement des installations en courant électrique peut se faire à partir des équipements de l'éclairage public.

La prise d'énergie prend son départ soit à l'armoire de distribution, soit dans le coffret d'un foyer lumineux. Chaque prise d'énergie doit faire l'objet d'une étude spéciale à réaliser par le Service de l'Eclairage Public de l'administration des Ponts et Chaussées, qui fixe également le point de raccordement.

Le système d'avertissement peut aussi être installé à l'intérieur de l'agglomération, soit à titre de rappel, soit à l'approche d'un endroit dangereux (virage, passage à piétons, école, etc.).

Il est strictement interdit de connecter les dispositifs d'avertissement à une installation de feux tricolores existante ou à ériger, déclenchant automatiquement une phase rouge chaque fois que la vitesse maximale autorisée est dépassée.

(c) : *Mise en place de bornes, de balustres et de garde-corps sur les trottoirs et les places publiques bordant les routes de l'Etat.*

Par la mise en place de bornes et de balustres sur les trottoirs, on cherche à éliminer le stationnement fautif des voitures sur les trottoirs et à protéger les piétons. Les bornes et balustres peuvent être reliés entre eux par des chaînes. Aux endroits particulièrement dangereux, p.ex. à proximité des sorties d'écoles, on peut également mettre en place des garde-corps empêchant les enfants à s'engager sur la chaussée (voir croquis à la page 100 ainsi que l'avis de la Commission de Circulation de l'Etat reproduit à la page 115).

En matière d'implantation de ces dispositifs, l'article 105 du Code de la Route, qui requiert une largeur libre d'au moins **1 m** pour le passage des piétons et des autres usagers de la route autorisés à emprunter les trottoirs (personnes poussant une voiture pour enfants, vélo d'enfant, etc.), doit en tout état de cause être respecté.

Par ailleurs, il est rappelé que l'article 108 du Code de la Route requiert un écart minimal de **50 cm** entre l'extrémité des panneaux (signaux routiers) située du côté de la

chaussée et l'aplomb du bord de la chaussée, et que dans des cas exceptionnels une distance plus faible peut être admise. Dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité du passage des véhicules il convient d'appliquer cette règle par extension à toutes formes de mobilier routier.

En cas d'exiguïté des lieux cet écart peut exceptionnellement être ramené à **35 cm**. Si le passage des véhicules s'en trouve gêné, il y a lieu d'apposer une ligne de rive le long du trottoir sur toute la longueur des bornes.

Comme représenté sur les schémas reproduits aux pages 101 et 102, il y a lieu de prescrire la distance minimale suivante entre la borne et le bord de la chaussée :

- Sur les trottoirs et les places publiques aménagés en **surélévation** par rapport à la chaussée :
 - e ³ 35 cm** : sur les trottoirs d'une largeur inférieure à **2,00 m**.
 - e ³ 50 cm** : sur les places publiques et les trottoirs d'une largeur supérieure à **2,00 m**.
- Sur les trottoirs et les places publiques aménagés au **même niveau** que la chaussée, délimitée par des files de pavés ou par des revers :
 - e ³ 50 cm** : entre la borne et le bord extérieur du revers ou des files de pavés, si la largeur de la chaussée revers compris **< 5,50 m**.
 - e ³ 35 cm** : entre la borne et le bord extérieur du revers ou des files de pavés si la largeur de la chaussée revers compris **≥ 5,50 m**.

(d) : **Mise en place de bacs à fleurs posés sur les trottoirs, fixés aux garde-corps des ouvrages d'art ou montés sur des poteaux.**

Les bacs à fleurs posés par terre constituent des obstacles massifs qui peuvent cacher un enfant à la vue d'un automobiliste. Leur mise en place à terre sur les trottoirs est à éviter, particulièrement aux abords des écoles, des places de jeux et des passages à piétons.

Les bacs à fleurs posés par terre en guise de délimitation entre la chaussée et le trottoir doivent respecter les mêmes distances que celles prescrites pour la mise en place des bornes et balustres.

Des bacs à fleurs peuvent aussi être ou fixés du côté extérieur (opposé au trottoir) des garde-corps des ouvrages d'art ou montés sur des poteaux. Il est accepté de monter des bacs à fleurs sur les candélabres du type conventionnel en acier galvanisé de l'éclairage public. La fixation sur des candélabres de style peut seulement être autorisée si des attaches à cet effet sont prévues d'origine.

La fixation des bacs à fleurs sur les garde-corps des ouvrages d'art et sur les candélabres de l'éclairage public doit se faire par des attaches appropriées n'abîmant ni la peinture ni la protection antirouille. L'entretien et l'arrosage des fleurs doivent se faire sans mettre en danger les usagers de la route.

Si les bacs à fleurs sont montés sur des poteaux spéciaux, ceux-ci doivent être posés en conformité avec le Code de la Route. La distance minimale entre l'arête antérieure du poteau et une ligne d'aplomb passant par le bord de la chaussée, la rigole ou le revers étant à considérer comme faisant partie de la chaussée, ne doit pas être inférieure à **50 cm**.

Les bacs à fleurs ne doivent pas pénétrer dans le gabarit de la route.

(e) : *Mise en place de cabines téléphoniques.*

Les cabines téléphoniques se trouvant à l'intérieur des agglomérations sont destinées tant aux résidents qu'au trafic de passage. Leur implantation doit donc être choisie de manière à offrir aux usagers de la route une possibilité de stationnement à proximité de la cabine. Il faut tout faire pour éviter le stationnement des clients sur les trottoirs ou en des lieux dangereux, comme dans les virages. Il faut également prendre soin à ce que la cabine elle-même ne constitue un obstacle dégradant les conditions de visibilité, par exemple au droit d'un carrefour ou à l'intérieur d'un virage.

Les meilleurs endroits pour la mise en place d'une cabine

téléphonique sont les places ou parkings publics situés au centre des agglomérations.

La cabine est à mettre sur une fondation solide bien ancrée au sol. Les portes, ou l'entrée en cas de cabine pour les personnes handicapées, sont à aménager de façon à ne pas se trouver du côté de la voie publique. Le bénéficiaire doit prendre soin à ne pas encombrer par des obstacles l'espace nécessaire à l'ouverture de la porte et à ne pas mettre en danger les passants lors de l'ouverture des portes de la cabine téléphonique.

Le raccordement aux câbles téléphoniques peut se faire soit dans le cadre de la permission de voirie générale N° 37/95 du 24 mars 1995, soit d'après les conditions du chapitre VIIa concernant les branchements privés aux conduites d'approvisionnement.

L'approvisionnement de la cabine téléphonique en courant électrique peut se faire à partir des équipements de l'éclairage public. La prise d'énergie prend son départ soit à l'armoire de distribution, soit dans le coffret d'un foyer lumineux. La prise d'énergie doit faire l'objet d'une étude spéciale à réaliser par le Service de l'Eclairage Public de l'administration des Ponts et Chaussées, qui fixe également le point de raccordement.

(f) : *Déplacement de candélabres de l'éclairage public.*

Le déplacement d'un ou de plusieurs candélabres de l'éclairage public peut devenir nécessaire pour :

- améliorer la visibilité au droit d'une bifurcation ou d'une voie d'accès privée,
- dégager un trottoir et améliorer la sécurité de circulation des piétons,
- réaliser un accès carrossable privé vers une propriété.

Pour chaque déplacement de candélabre, une étude préalable à l'octroi de la permission de voirie est à faire par le Service de l'Eclairage Public de l'administration des Ponts et Chaussées. Cette étude a pour but de définir le nouvel emplacement du candélabre et d'établir des conditions d'exécution spéciales.

Les conditions découlant de cette étude sont à insérer dans le texte de la permission de voirie.

Les travaux de génie civil comprenant :

- le dégagement des câbles et socles existants,
- la fouille pour le nouveau socle,
- la pose du nouveau socle type Ponts et Chaussées,
- la pose des gaines en P.E.,
- le remblayage de la fouille et
- la réfection du trottoir

sont à réaliser par une entreprise au choix du bénéficiaire. Avant d'entamer les fouilles, tous les concessionnaires et propriétaires de conduites, dont le Service de l'Eclairage Public de l'administration des Ponts et Chaussées, sont à contacter pour marquer l'emplacement de leurs réseaux respectifs.

Les travaux de déplacement des installations électriques, c'est-à-dire des câbles et du candélabre lui-même, sont à réaliser par les soins du Service de l'Eclairage Public de l'administration des Ponts et Chaussées, aux frais du demandeur.

Les frais du personnel propre de ce service sont mis en compte suivant le barème suivant (indice 548,67) :

Electricien

(pendant les heures de service) **790 frs/h**
« en dehors des heures de services,
les suppléments légaux sont appliqués »

Camion-grue ou camion-élévateur **750 frs/h**

Camionnette **30 frs/km**

Voiture de service **11 frs/km**

Les frais du propre personnel ne sont pas soumis à la TVA.

Les frais de matériel et les frais d'intervention d'entreprises privées sont soumis à la TVA et facturés au prix comptant.

Les factures adressées au bénéficiaire par le Service de l'Eclairage Public de l'administration des Ponts et Chaussées sont à payer au receveur de l'administration de

l'Enregistrement et des Domaines.

La réfection des trottoirs et autres dépendances de la voirie doit se faire d'après les règles suivantes :

I. Remise en état provisoire.

La fouille est à remblayer avec une grave de grès calibrée 0/50 jusqu'à 3 cm au-dessous du niveau de la superstructure stabilisée. L'application d'un revêtement provisoire est de rigueur dans tous les cas. La couche supérieure de 3 cm d'épaisseur est à réaliser à l'aide d'enrobés hydrocarbonés ouverts à froid. Elle doit être bien compactée et elle est à raccorder soigneusement au niveau supérieur du trottoir. Le bénéficiaire ou son délégué est tenu à contrôler périodiquement l'état de la réfection provisoire. Si des dénivellations étaient constatées, celles-ci doivent être redressées sans retard par des interventions successives.

II. Réfection définitive.

La réfection définitive de la fouille comprend la réparation de la couche d'usure sur la même épaisseur et par les mêmes matériaux qu'initialement en place, tels dallage, pavé, béton bitumineux, « Rasengittersteine », etc. Elle doit se faire de manière à épouser parfaitement le niveau des surfaces environnantes. La couche de réfection se fait sur toute la partie endommagée par les travaux de fouille. Des revêtements fissurés ou des pavés cassés sont à remplacer et à remettre en place aux frais du bénéficiaire.

(g) : *Installation d'illuminations décoratives.*

Par la mise en place d'une illumination décorative, on entend :

- la prise d'énergie pour un ou plusieurs projecteurs fixés soit aux candélabres de l'éclairage public, soit à un autre support, destinés à illuminer un bâtiment public : église, palais, château, etc.
- la prise d'énergie pour les illuminations de Noël, y compris le cas échéant la fixation des décors et des

câbles sur les candélabres de l'éclairage public.

Les prises d'énergie peuvent se faire soit à l'armoire de distribution, soit sur le candélabre lui-même.

La fixation des équipements de l'illumination de Noël, des projecteurs ou des câbles aux candélabres est soumise aux conditions suivantes :

- les câbles doivent être alignés et n'exercer aucune force latérale sur les candélabres ;
- les fixations sont à réaliser en bandes d'acier inoxydable ;
- les éléments à fixer et les fixations elles-mêmes ne doivent pas entraver les travaux d'entretien de l'éclairage public ;
- le requérant doit assumer l'entière responsabilité en cas de dégâts causés par son installation tant vis-à-vis de l'Etat que vis-à-vis de tiers ;
- la mise en place des décorations de Noël en bordure et au-dessus des routes de l'Etat doit être conforme aux dispositions des articles 105 et 113 du Code de la Route et satisfaire aux conditions suivantes :
 - la distance entre la ligne d'aplomb passant par l'extrémité de la décoration située du côté de la chaussée et le bord de la chaussée ne doit pas être inférieure à **50 cm** ;
 - la hauteur libre entre le niveau le plus haut de la chaussée et le bord inférieur de la décoration suspendue au-dessus des voies de circulation doit être au moins de :
 - ♦ **4,50 m** sur les chemins repris ;
 - ♦ **6,00 m** sur les routes nationales.

Chaque prise d'énergie et chaque installation fixée aux candélabres doivent faire l'objet d'une étude préalable à faire par le Service de l'Eclairage Public de l'administration des Ponts et Chaussées. Ce service fixe les conditions à respecter par le bénéficiaire pour la prise d'énergie ou pour la fixation des diverses installations en fonction du type du candélabre, conventionnel, spécial ou de style.

Les conditions découlant de cette étude sont à insérer dans le texte de la permission de voirie.

Tous les travaux d'installation et de raccordement sont à faire aux frais du bénéficiaire par une entreprise agréée par le Service de l'Eclairage Public de l'administration des Ponts et Chaussées. Avant le commencement des travaux un agent de ce service est à appeler sur place.

Toute modification ou extension d'une installation d'illumination de Noël doit faire l'objet d'une nouvelle demande de permission de voirie à instruire suivant les dispositions décrites ci-dessus.

La réinstallation annuelle d'une illumination décorative, qui n'a pas subi de modifications, peut se faire par simple prorogation de la permission de voirie de l'an passé.

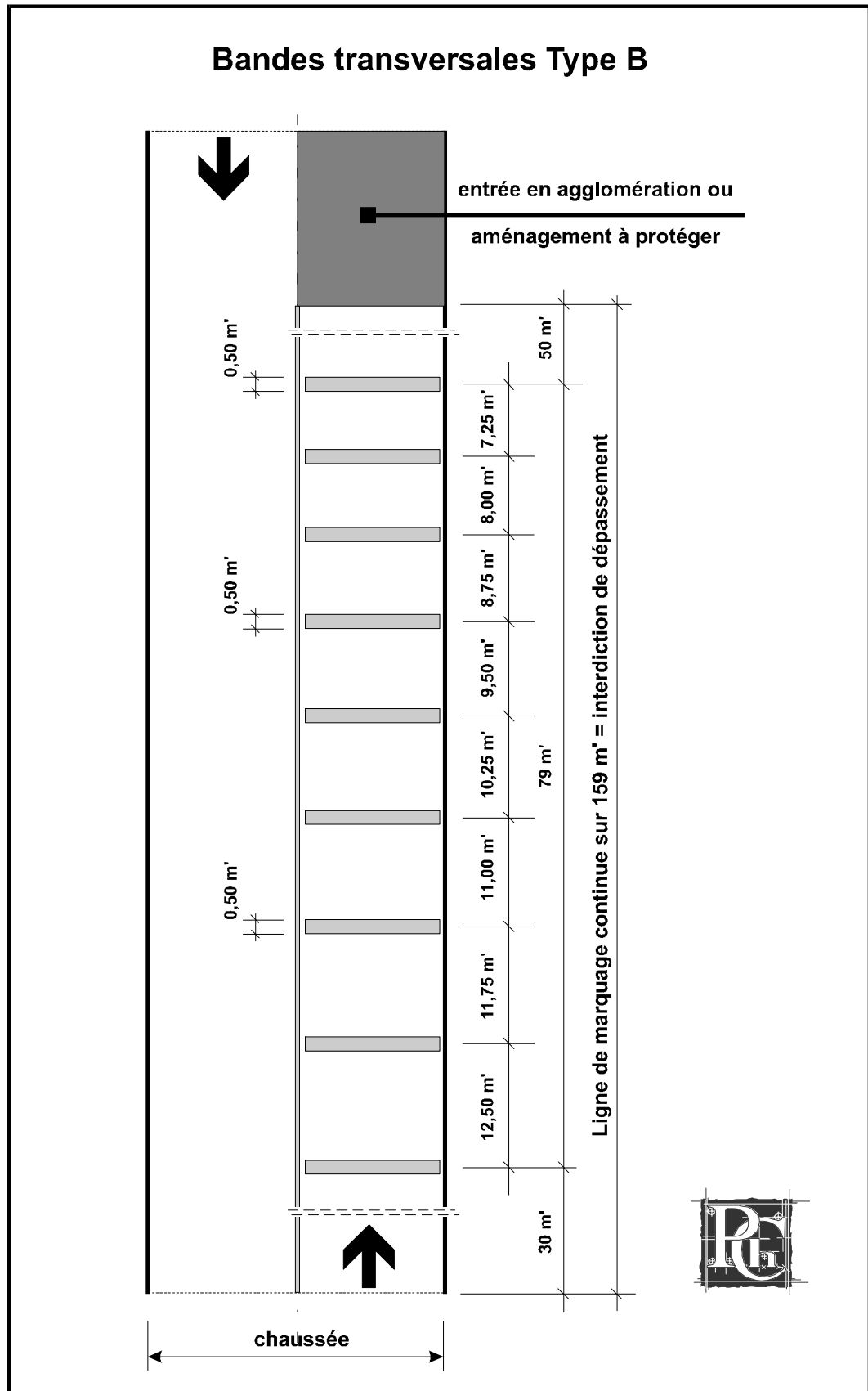
(h) : *Prise de courant pour l'éclairage de la voirie vicinale.*

La prise d'énergie, qui peut se faire à partir d'une armoire de distribution ou du coffret d'un foyer lumineux, doit faire l'objet d'une étude préalable du Service de l'Eclairage Public de l'administration des Ponts et Chaussées, notamment en ce qui concerne l'état et la charge du réseau ainsi que les courants de court-circuit.

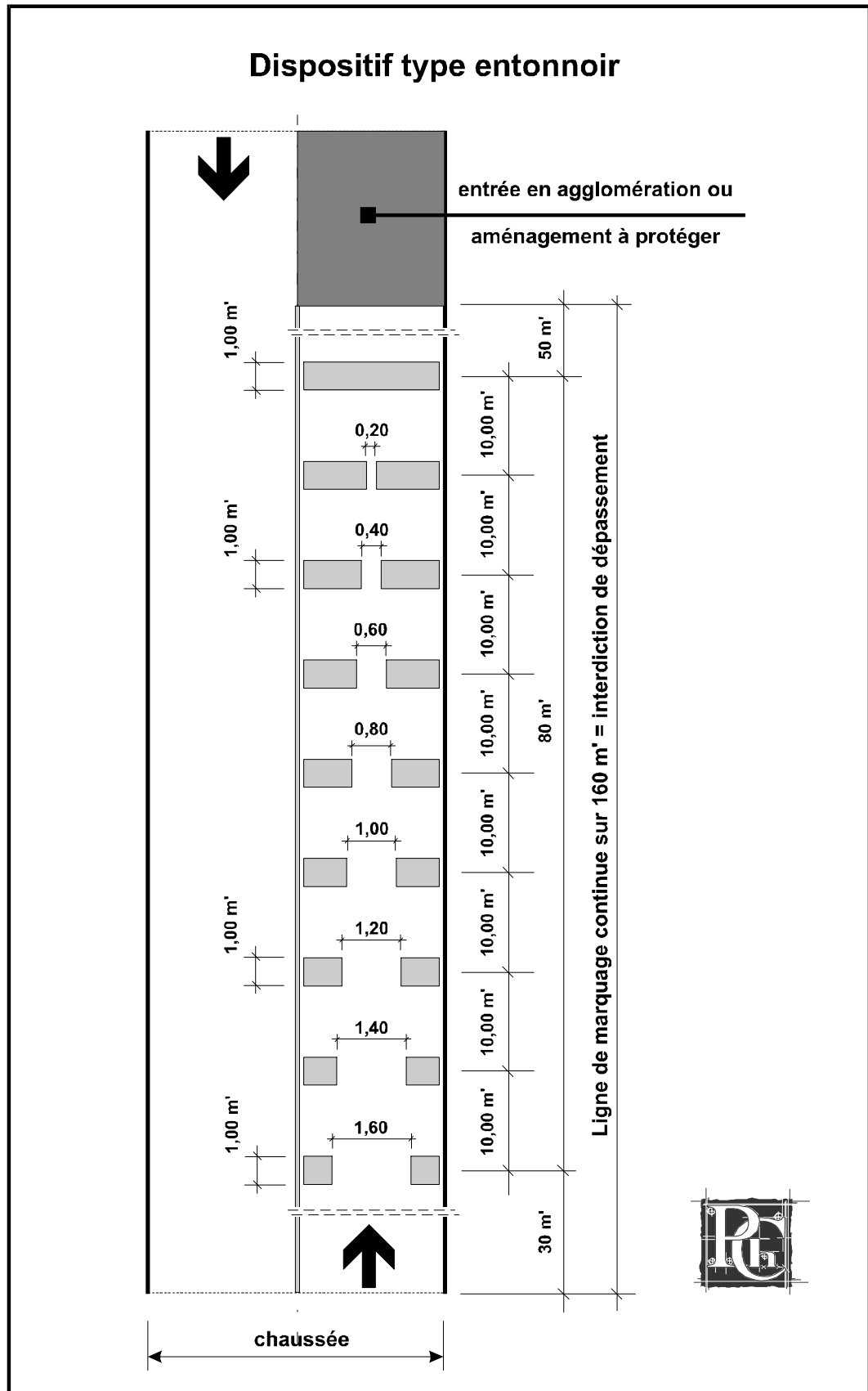
L'entreprise chargée par le bénéficiaire de l'exécution des travaux de raccordement et d'installation doit disposer d'une agrégation émise par le Service de l'Energie de l'Etat. Avant le commencement des travaux un agent du Service de l'Eclairage Public de l'administration des Ponts et Chaussées est à appeler sur place ensemble avec l'entreprise chargée des travaux.

Toute modification de l'installation autorisée et toute extension du nombre de foyers raccordés doivent faire l'objet d'une nouvelle demande de permission de voirie.

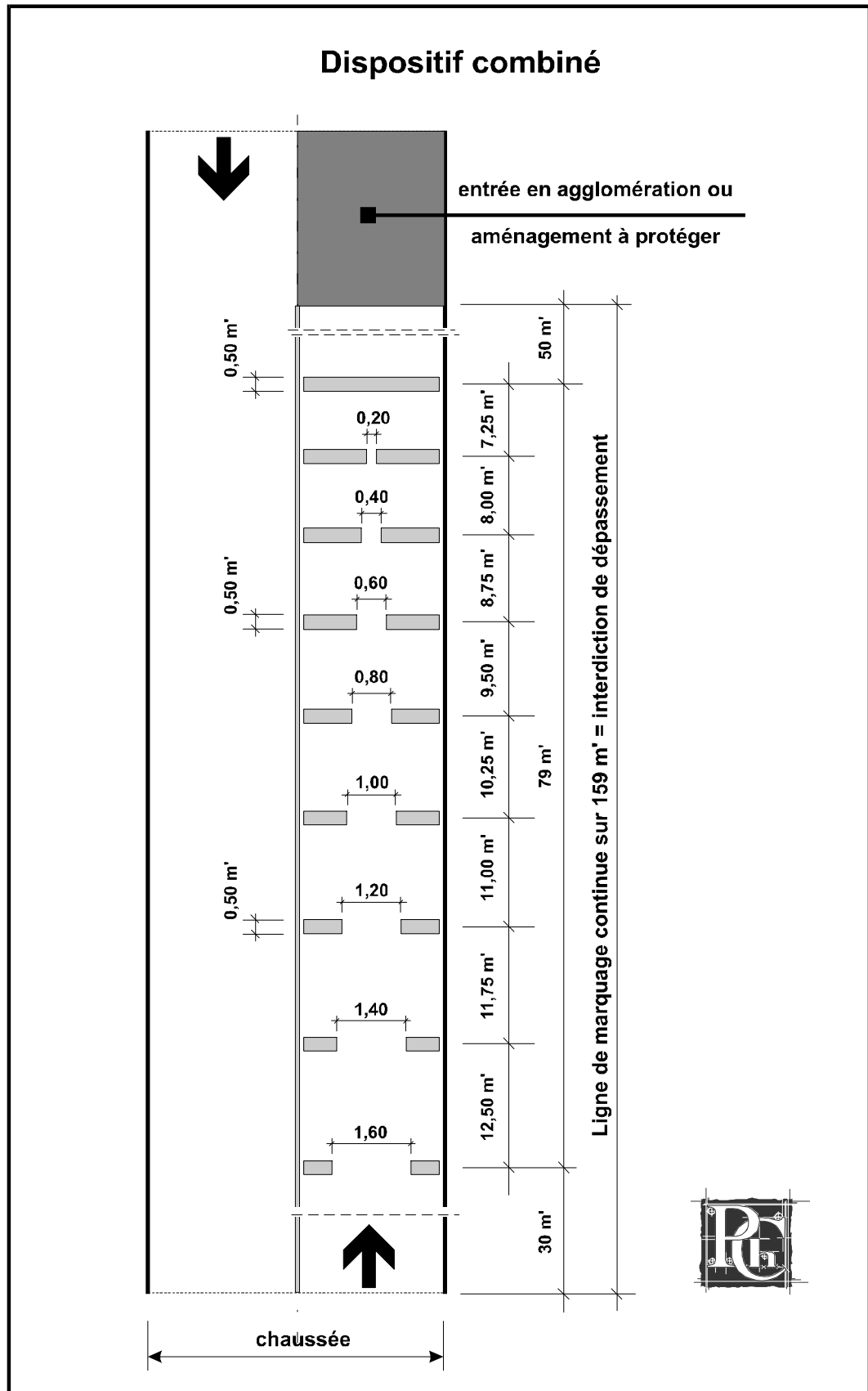




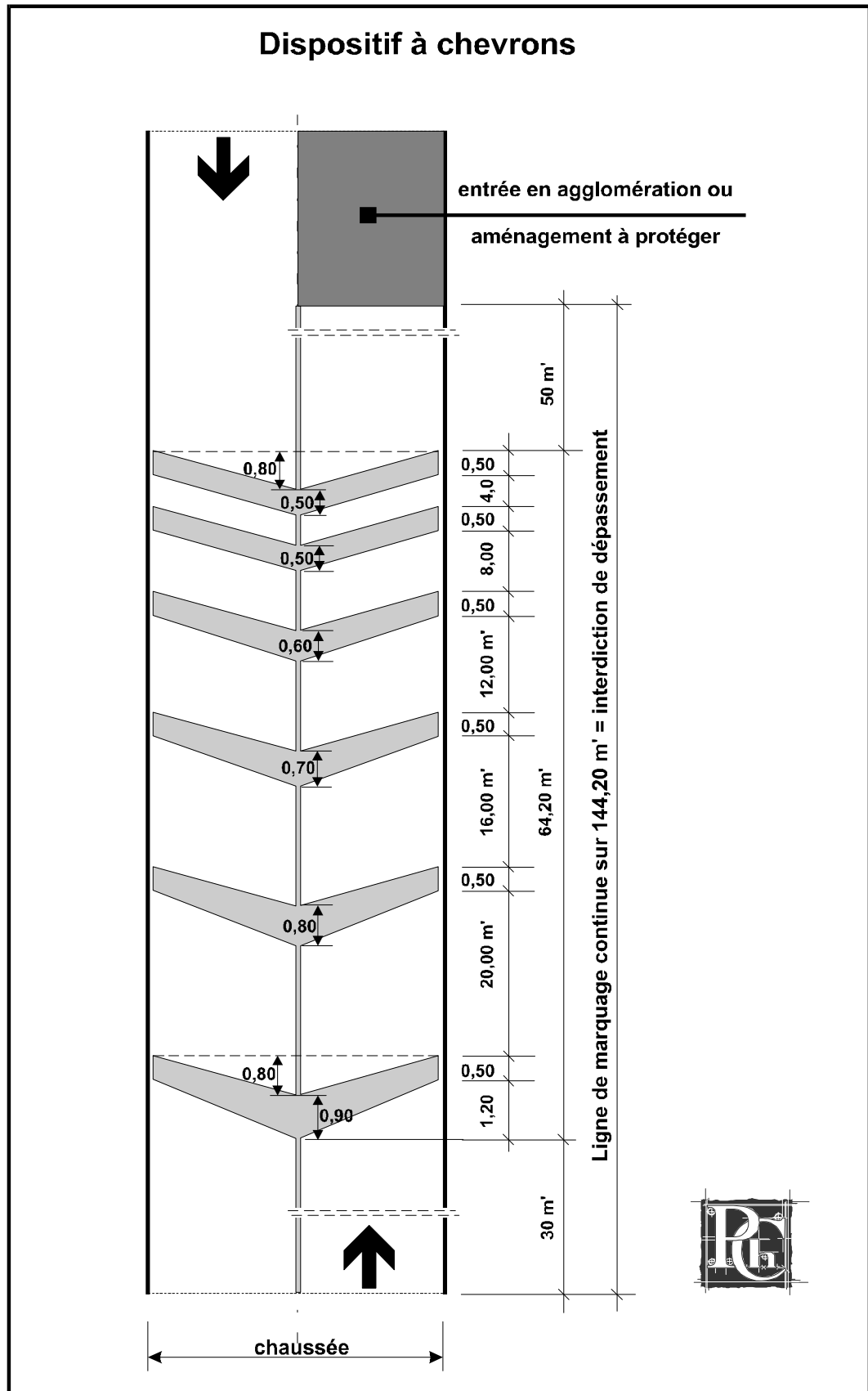
Graphique N° 14



Graphique N° 15

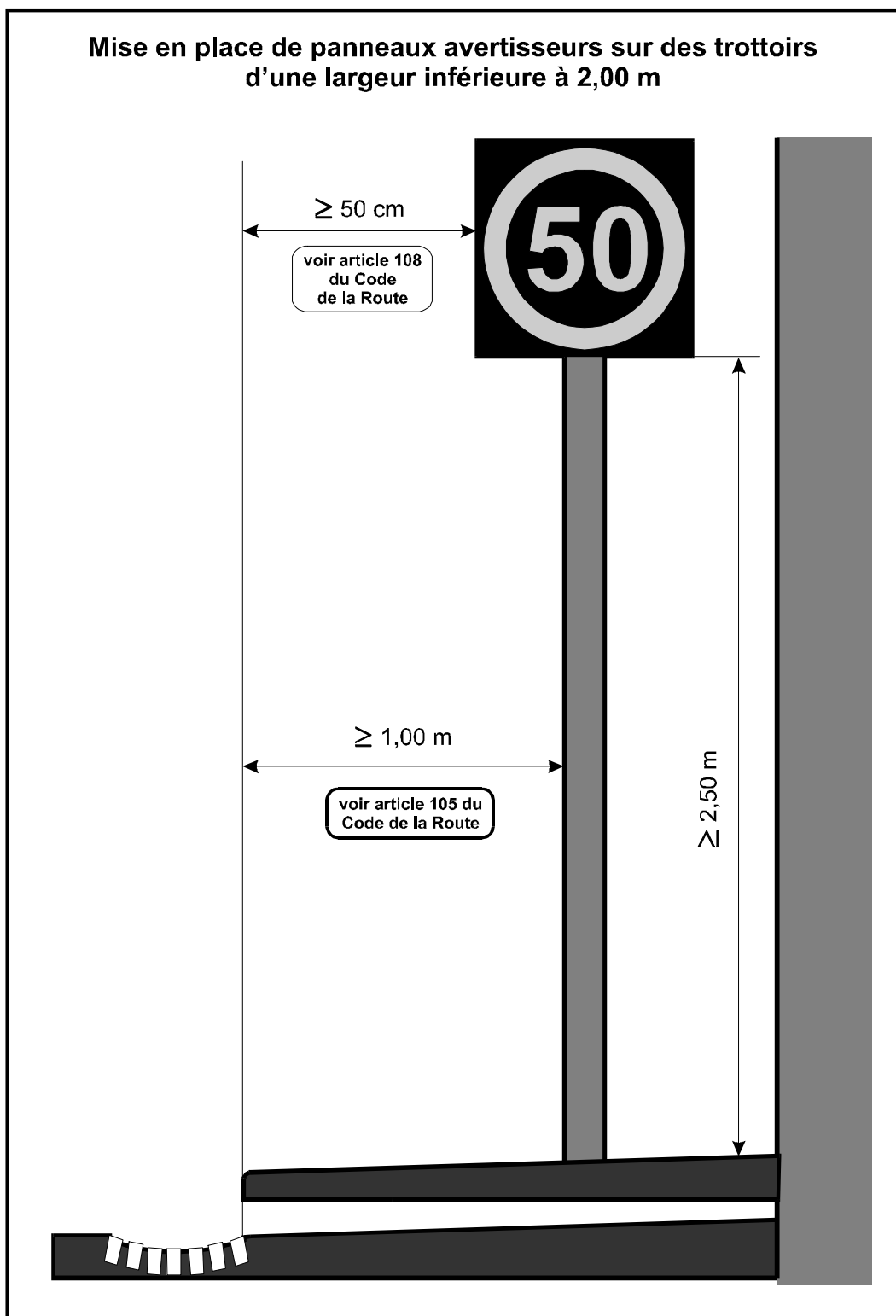


Graphique N° 16

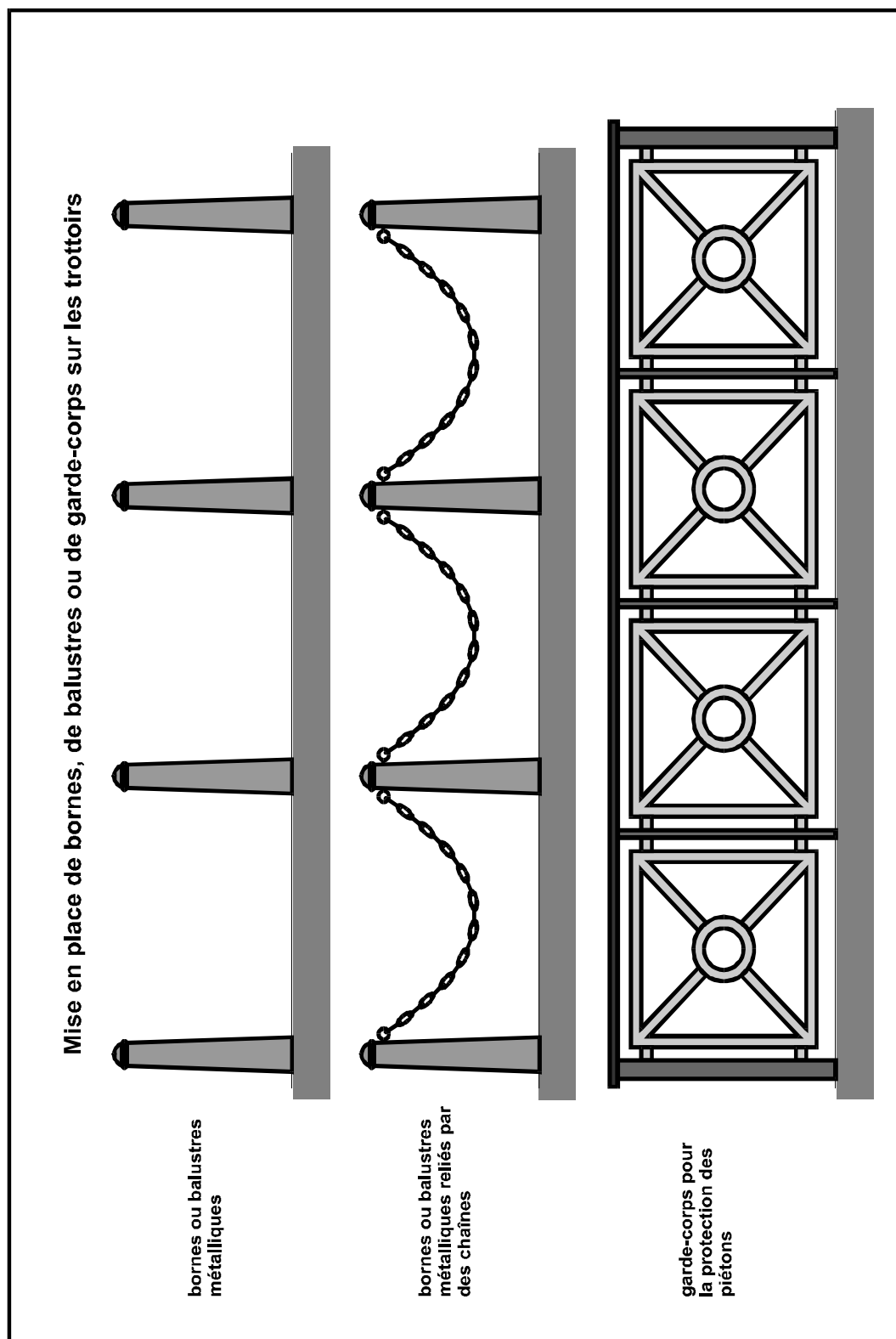


Graphique N° 17

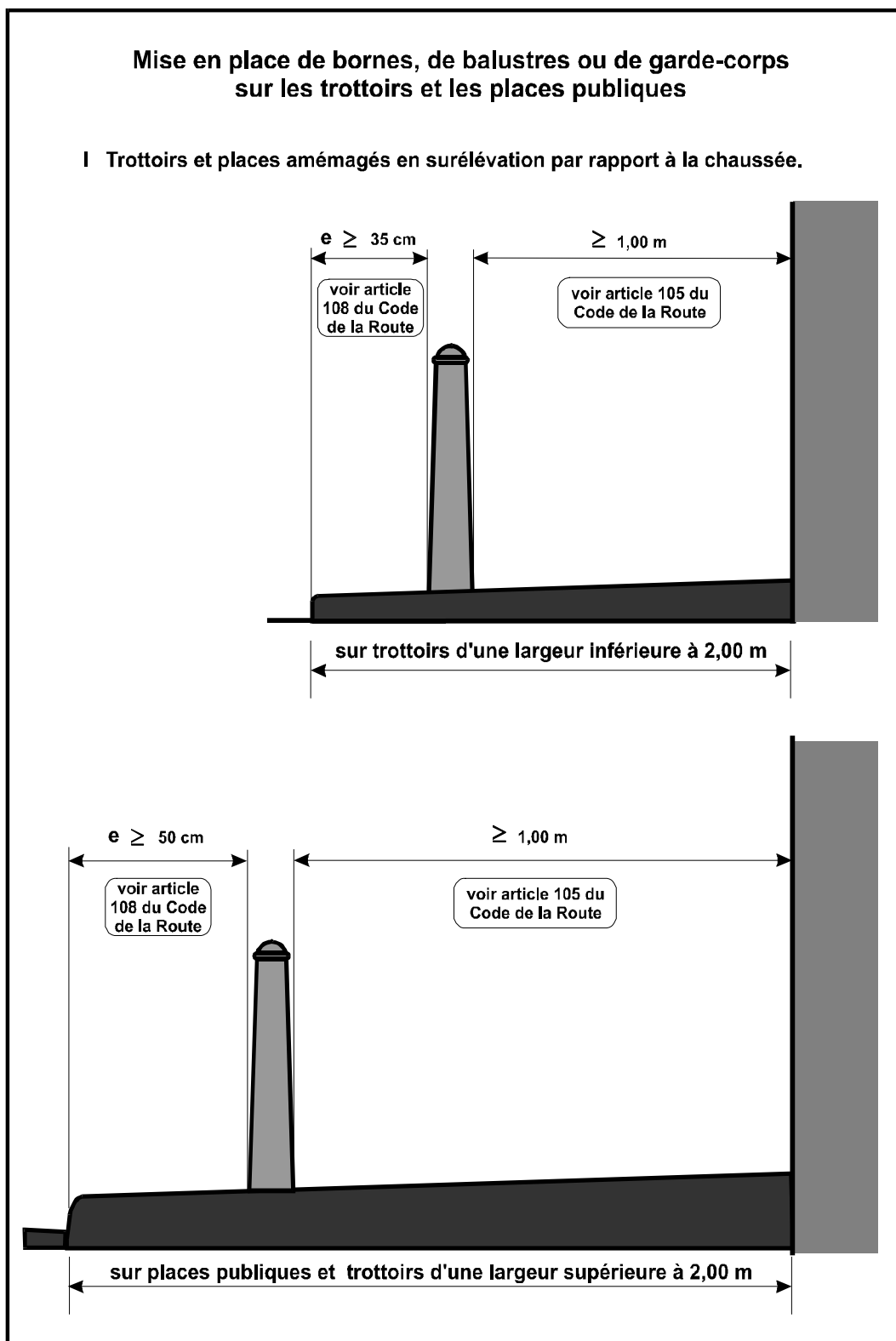
Graphique N° 18 :



Graphique N° 19 :



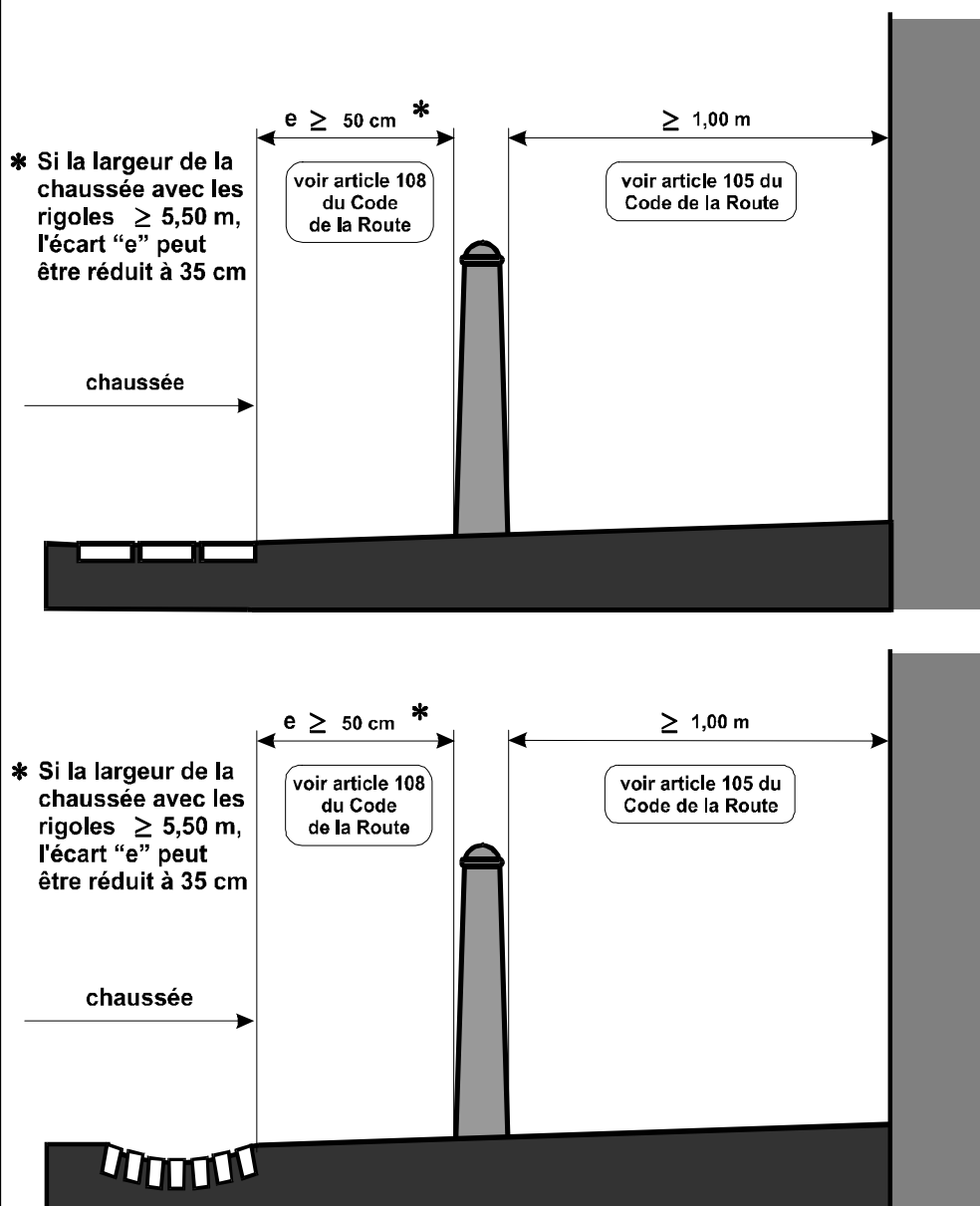
Graphique N° 20 :



Graphique N° 21 :

Mise en place de bornes, de balustres ou de garde-corps
sur les trottoirs et les places publiques

II Trottoirs et places aménagés au même niveau que la chaussée.



ANNEXES

Avis de la Commission de Circulation de l'Etat

Signalisation des pistes cyclables

**Coordonnées des Services Régionaux
de l'administration des Ponts et Chaussées**

X. Avis de la Commission de Circulation de l'Etat.

Compétences étatiques et communales en matière de réglementation et de signalisation routières.

tp/csr/avis/96/279

CIRCULAIRE

Concerne : **Compétences étatiques et communales en matière de réglementation et de signalisation routières.**

Objet : (mise à jour de la circulaire 125/cf/91 du 1er octobre 1991)

Les compétences de l'Etat et des Communes en matière de réglementation et de signalisation routières sont notamment prévues dans les articles 3 et 5 modifiés de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Les responsabilités en matière de pose et d'entretien des signaux routiers sont reprises à l'article 111 du Code de la Route.

Les règles de compétences particulières à la signalisation des chantiers routiers figurent aux articles 102 (règles générales) et 102bis (règles spécifiques aux chantiers mobiles).

1. Les compétences en matière de réglementation de la circulation routière peuvent être résumées comme suit:

- a) Le pouvoir de l'Etat en la matière s'exerce de façon générale sous la forme du règlement grand-ducal.
- b) Le pouvoir des autorités communales s'exerce sur tout le territoire de la Commune tant à l'intérieur des agglomérations, qu'à l'extérieur et tant sur la voirie communale que sur la voirie de l'Etat.

L'autorité communale investie du pouvoir de réglementer la circulation est le Conseil communal dont les règlements de

circulation sont soumis à l'approbation des Ministres de l'Intérieur et des Transports. En cas d'urgence ce pouvoir appartient au Collège échevinal qui est obligé de faire confirmer les prescriptions édictées lors de la prochaine séance du Conseil communal.

La Commission de circulation de l'Etat recommande aux Communes de limiter l'exercice de leur pouvoir réglementaire d'une part à la voirie communale en général (= intérieur et extérieur des agglomérations) et, d'autre part, à la voirie étatique pour autant que celle-ci est située en agglomération. Cette approche permet en effet de limiter leur responsabilité et d'avoir, du moins hors localité, la même séparation des responsabilités en matière de réglementation et de signalisation qu'en matière de gestion de l'infrastructure routière.

- c) Le Ministre des Travaux Publics a également le droit de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat sise à l'extérieur des agglomérations. L'effet de ces mesures ne peut pas dépasser le délai de trois mois, à moins qu'elles ne soient reprises dans un règlement communal ou un règlement grand-ducal. Le Ministre des Travaux Publics a le même pouvoir sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des localités, s'il y a urgence et si les autorités communales omettent de réglementer.

2. Quant aux **compétences en matière de signalisation routière**, il convient de distinguer suivant le genre et la portée des signaux à poser:

- a) Les signaux à portée obligatoire (signaux d'interdiction, de restriction ou **d'obligation** et signaux indiquant l'application de règles de circulation particulières - p.ex. zone piétonne, arrêt d'autobus, passage pour piétons,...) sont installés et entretenus par la Commune, s'ils sont posés en exécution d'un règlement communal. Ces mêmes signaux sont installés par l'Administration des Ponts et Chaussées s'il s'agit d'exécuter un règlement grand-ducal ou une décision du Ministre des Travaux Publics.
- b) Les signaux d'indication sans portée obligatoire (Hinweiszeichen) (p. ex. poste de dépannage, terrain de camping,...) et les signaux d'avertissement de danger sont posés et entretenus par les Communes à l'intérieur des agglomérations ainsi que sur la voirie communale. Sur les routes de l'Etat sises en-dehors des localités, l'Administration des Ponts et Chaussées est compétente pour ce faire.

- c) Les signaux d'indication de direction (Wegweiser) sont posés et conservés par l'Administration des Ponts et Chaussées sur la voirie de l'Etat (tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités) et par les Communes sur leur voirie communale.
 - d) Les signaux de localisation (Ortstafeln) sont installés par l'Administration des Ponts et Chaussées, dans le respect de la définition réglementaire des agglomérations (cf.art.2 sous 1° du Code de la Route), et conservés par ses soins.
 - e) La signalisation des autoroutes appartient exclusivement à l'Administration des Ponts et Chaussées.
 - f) La signalisation des passages à niveau avec le chemin de fer incombe aux CFL et à l'Administration des Ponts et Chaussées.
3. Pour ce qui est de la **signalisation des chantiers routiers**, il convient de distinguer entre les signaux et autres éléments d'indication des chantiers qui n'ont pas d'effet contraignant pour l'usager et les signaux à effet obligatoire tels que signaux d'interdiction, d'obligation et de restriction.
- a) L'article 102 du Code de la Route reprend la signalisation à apposer pour **indiquer** les différents types de chantiers.

Il arrête également le principe que la responsabilité de signaler l'obstacle incombe à celui qui a créé le chantier.
 - b) Pour les chantiers qui durent plus de cinq jours l'entrepreneur est responsable de la mise en place et de l'enlèvement de la signalisation adéquate, hormis d'éventuels signaux à effet obligatoire.
 - c) Si la durée du chantier dépasse cinq jours et que les travaux entravent la circulation, le plan de signalisation et de protection doit préalablement être approuvé selon le cas par l'Administration des Ponts et Chaussées ou le service technique communal, hormis d'éventuels signaux à effet obligatoire.
 - d) Les signaux à effet obligatoire dont est muni un chantier doivent obligatoirement être posés, entretenus et enlevés par l'Administration (étatique ou communale) elle-même. La présence de tels signaux requiert **obligatoirement** un règlement à édicter par l'autorité (Etat ou Commune) qui a la charge du chantier. L'autorité qui édicte le règlement est également responsable pour la signalisation (cf. point 2.a) ci-avant.

- e) La signalisation des chantiers mobiles est prévue à l'article 102bis du Code de la **Route**.

Par chantier mobile on entend par exemple les travaux d'application d'enduit, la réparation de dégâts de dégel ponctuels, la mise en place de la signalisation et du marquage routier, l'élagage d'arbres, le nettoyage ou le fauchage des accotements et bernes,....

L'article 102bis détermine avec précision les signaux à mettre en place dans les différentes situations de circulation.

Pour les chantiers mobiles, l'article 102bis fournit la base réglementaire pour la pose des signaux à effet obligatoire sans nécessité pour l'autorité en charge du chantier d'édicter une réglementation ad hoc.

- f) Afin de garder à la signalisation routière l'effet qui lui est dû dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité du trafic, il convient de limiter la présence des signaux au strict minimum requis et de veiller à leur enlèvement immédiat après l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 1er août 1996

La Ministre des Transports

Le Ministre de l'Intérieur

Mady DELVAUX-STEHRÉS

Michel WOLTER

***Avis concernant l'aménagement des parties de la voie publique
réservées aux piétons (trottoirs).***

cce/cs/avis/97/078

Avis de la Commission de circulation de l'Etat
concernant l'aménagement des parties de la voie publique
réservées aux piétons (trottoirs)

1. Par apostille référence C171/97 du 24 janvier 1997, Monsieur le Commandant de la gendarmerie a soumis à l'avis de Madame la Ministre des Transports une note n° 74 du 20 janvier 1997 de la brigade de gendarmerie de Bettembourg concernant la mise en évidence visuelle des parties de la voie publique réservées aux piétons, à savoir les trottoirs, et partant leur reconnaissance et leur respect par les automobilistes en stationnement ou en arrêt (copie jointe en annexe).

2. Le Code de la route ne comporte aucune indication quant à la configuration des trottoirs. Il précise à l'article 2 qu'ils font partie de la voie publique. La circulation sur les trottoirs est réglementée par les articles 103, 105, 162 et 162bis. Les articles 107, 164, 165 et 166 traitent de l'arrêt et du stationnement.

Conformément à l'article 105 du Code de la route, les trottoirs sont réservés aux piétons et autres catégories d'usagers que ledit article assimile aux piétons. Un passage d'une largeur d'au moins 1 mètre doit être laissé libre à leur intention.

Les seules exceptions admises à cette règle concernent l'accès des véhicules d'entretien ainsi que la situation particulière où, moyennant la mise en place du signal F,15 de l'article 107 du Code de la Route, le stationnement est autorisé sur le trottoir. Dans ce dernier cas, il y a lieu de délimiter clairement l'espace réservé au stationnement soit par marquage au sol soit par des revêtements de couleurs différentes, et de veiller au maintien d'une largeur d'au moins 1 m pour le passage des piétons.

3. Les cas rapportés par la gendarmerie se situent en des endroits de la voie publique où la circulation des véhicules et des piétons est séparée.

Avant d'analyser la question soulevée, il convient par conséquent de délimiter clairement le problème en excluant d'emblée de son examen les hypothèses qui ne sont pas visées:

La réglementation spécifique de la circulation sur les **chemins réservés aux piétons** (exclusivement ou en usage commun avec les cyclistes), indiqués par les signaux D,5, D,5a ou D,5b, comporte une interdiction d'accès pour les usagers de la route motorisés. Ce cas de figure ne rentre pas dans le champ d'application de la question sous examen alors qu'il répond à une réglementation spécifique.

Il en est de même des **zones résidentielles** où le stationnement est limité aux seuls emplacements marqués à ces fins, et des **zones piétonnes** où le stationnement est interdit de façon générale. Les piétons y ont le droit d'emprunter toute la largeur de la voie publique tout en bénéficiant de la priorité par rapport au trafic motorisé. Néanmoins, lors de l'aménagement de zones résidentielles en particulier, il est recommandé de concevoir des espaces de protection latéraux d'au moins 1 m de largeur pour les piétons, dont l'accès est de préférence condamné, notamment au moyen d'obstacles matériels. Le revêtement de ces espaces peut en plus se distinguer par rapport à celui de la chaussée adjacente par le choix d'un matériau ou d'une couleur différents.

Les **espaces à usage mixte** (que le jargon technique français qualifie également d'"usoirs"), couramment aménagés en milieu rural et en tissu urbain à faible circulation automobile le long des chaussées, ne doivent pas non plus être confondus avec les trottoirs, qu'ils soient dénivelés ou non par rapport à la chaussée. Tant le stationnement de véhicules que la circulation cycliste et piétonne y sont autorisés. Il peut être opportun d'affecter les différentes parties de ces espaces à un usage déterminé et de réserver en particulier un couloir protégé à la circulation piétonne par signalisation et marquage, aménagement routier ou revêtements différents. Ces espaces à usage mixte ne sont pas non plus à considérer comme trottoirs, mais doivent être assimilés aux accotements.

4. Dans les endroits où la circulation des véhicules et des piétons est séparée, et nonobstant le cas des chemins piétons, l'identification aisée de la partie de la voie publique réservée aux piétons - conformément à l'article 105 précité du Code de la Route - est par contre essentielle.

La configuration d'un trottoir comporte en principe un aménagement en surélévation par rapport à la chaussée d'une hauteur variant, sauf cas exceptionnels, de 2 à 13 cm. D'une part, les automobilistes sont informés de visu de la délimitation de la chaussée et d'autre part, la différence de

niveau constituant un obstacle matériel est propre à les dissuader de la franchir.

Dans ces endroits le marquage à lui seul, par lignes blanches par exemple, serait, en l'absence de différence de niveau, moins efficace dans la pratique pour contenir les véhicules dans les limites de la chaussée. L'effet dissuasif est encore plus dilué dans le cas de marquages moins "voyants" mais par ailleurs esthétiquement mieux intégrés à leur environnement.

L'espace piéton délimité par un simple marquage doit être considéré comme accotement.

5. Au vu de ces considérations, la Commission de circulation de l'Etat estime que les parties de la voie publique ayant la fonction de trottoir conformément à l'article 105 précité, doivent être aménagées en surélévation par rapport à la chaussée. Le marquage au sol par peinture, dallage de couleurs différentes, etc., ne saurait à lui seul suffire pour définir l'espace ainsi réservé aux piétons.

Elle recommande par ailleurs de limiter en principe l'aménagement de trottoirs dans le sens déterminé sous 4. à l'intérieur des agglomérations. Quant à la réservation d'un espace protégé pour la circulation piétonne à l'extérieur des agglomérations il est conseillé de recourir à l'aménagement de chemins pour piétons, séparés des chaussées qu'ils longent par un terre-plein, une bande de verdure, une glissière ou, le cas échéant un autre dispositif de protection et signalés conformément à l'article 107 du Code de la route.

Luxembourg, le 18 décembre 1997

Pour la Commission de circulation de l'Etat

Pierre BASTENDORFF

Secrétaire

Avis au sujet d'un projet d'aménagement d'un passage pour piétons à Bissen.

avis96/31

**Avis de la Commission de Circulation de l'Etat
au sujet d'un projet d'aménagement d'un passage pour piétons à
Bissen.**

Par lettre du 31 juillet 1995 l'administration communale de Bissen avait sollicité auprès du ministère des Travaux Publics une permission de voirie en vue de l'aménagement d'un passage pour piétons à l'entrée de la localité de Bissen (cf. plan de situation annexé). La Commission de circulation de l'Etat avait été saisie pour avis par apostille du 19 décembre 1995 de la part du ministère des Travaux Publics.

La Commission se doit d'insister sur le fait que les zones d'entrée des agglomérations ne se prêtent en principe pas à l'aménagement de passages pour piétons pour diverses raisons :

En premier lieu, la fréquentation de la voie publique par les piétons est en ces endroits généralement faible. Y aménager un passage pour piétons contraint non seulement les piétons, sur une distance de 50 m en aval et en amont à traverser la chaussée en empruntant ledit passage, mais leur procure par ailleurs un sentiment de sécurité d'autant plus fallacieux qu'en ces endroits la vitesse des automobilistes est nettement plus élevée qu'à l'intérieur même des agglomérations.

Le point deux découle de la constatation précédente : à l'entrée d'une agglomération un passage pour piétons est le moyen le moins approprié pour y freiner la vitesse des automobilistes. A cette fin des moyens nettement plus adaptés peuvent être mis en place avec la collaboration de l'administration des Ponts et Chaussées (rétrécissement optique ou matériel de la chaussée, marquage de la zone de transition entre extérieur et intérieur de l'agglomération, etc.).

La Commission de circulation de l'Etat émet par conséquent un avis négatif quant à la demande introduite par les autorités communales et les enjoint à se concerter avec l'administration des Ponts et Chaussées afin de réserver les meilleures suites à cette affaire.

Luxembourg, le 26 juin 1996

Pour la Commission de circulation de
l'Etat

Pierre BASTENDORFF

Secrétaire

Avis concernant le marquage horizontal annonçant un passage pour piétons à Niederfeulen, sur les N15 et N21.

tp/cir/csr/avis/96/23

Avis

concernant le marquage horizontal annonçant un passage pour piétons à Niederfeulen, sur les N15 et N21.

1. Par courrier du 25 septembre 1995 les autorités communales de Feulen sont intervenues auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en vue de faire réaliser à l'approche des passages pour piétons aménagés à Niederfeulen respectivement sur la N15 et la N21 des marquages horizontaux reprenant en couleur blanche et rouge la configuration du signal A,11a "approche d'un passage pour piétons".

A l'appui de cette demande les autorités communales font valoir l'argument de la sécurité des piétons menacée par une forte intensité du trafic. La demande a été transmise à la Commission de circulation de l'Etat pour avis le 6 novembre 1995.

2. La Commission juge utile d'attirer l'attention sur le résultat d'enquêtes menées à l'étranger (notamment en Allemagne) dans le domaine des marquages au sol qui soulignent en général le manque d'efficacité de ces aménagements sur le comportement des automobilistes.

Il y a lieu par ailleurs de prendre en considération la modification, sur une surface assez étendue, de la rugosité du revêtement de la voie, nonobstant l'adjonction ou non d'un granulat à la peinture. La conséquence en est l'augmentation des risques de dérapage (en particulier des deux-roues), notamment en cas de freinage au contact du marquage.

Au-delà de ces considérations techniques, la Commission constate que d'un point de vue visuel, les marquages exécutés dans les différentes couleurs s'intègrent difficilement à leur environnement urbain.

3. Dans le cas présent la Commission de circulation de l'Etat recommande de s'en tenir à un marquage au sol du signal A,11a "approche d'un passage pour piétons" de couleur blanche exclusivement (cf. l'article 110 du Code de la Route) et dimensionné conformément aux normes allemandes (cf. Richtlinien für die Markierung von Strassen, Teil 2).

Luxembourg, le 9 janvier 1996

Pour la Commission de circulation de l'Etat

Paul SCHMIT

Président

Avis concernant la mise en place d'une rangée de balustres sur le trottoir longeant la Grand-rue à l'intérieur de Kayl.

P.RC/94/154

Avis

Concerne : mise en place d'une rangée de balustres sur le trottoir longeant la Grand-rue à l'intérieur de Kayl.

Par apostille du 7 février 1994 Monsieur le Ministre des Travaux Publics a sollicité l'avis de la Commission de Circulation de l'Etat au sujet du respect des dispositions réglementaires en relation avec l'installation des balustres sous objet.

D'emblée il y a lieu de constater que le Code de la Route est laconique en matière d'ameublement routier. En fait il ne distingue que les obstacles à la circulation (art. 101 à 102 bis) et les supports propres aux signaux routiers (art. 108). L'apparition des meubles routiers dans le cadre de la politique d'apaisement du trafic est plus récente que les dispositions précitées.

Dans ces conditions il est normal que l'Administration des Ponts et Chaussées procède par référence aux règles sur le pose des signaux routiers pour autoriser l'ameublement routier.

En principe les supports de signaux routiers et par analogie les balustres doivent être distants d'au moins 50 cm du bord de la chaussée. Toutefois, l'article 108 ajoute que "dans des cas exceptionnels une distance plus faible peut être admise".

Il résulte du dossier sous examen que les balustres en place le long de la Grand-rue à Kayl se maintiennent à 35 cm de distance du bord de la chaussée. Les prises de vue jointes au dossier montrent la largeur réduite du trottoir sur une partie du tronçon longé par les balustres. Placées à la distance normale de 50 cm les balustres gêneraient certainement le

passage d'un piéton poussant une voiture d'enfant ou un cycle. L'on peut donc conclure que la situation exceptionnelle prévue par l'article 108 du Code de la Route est donnée.

Si cette distance paraît trop faible et risque de gêner le passage des véhicules sur la chaussée, il y a lieu d'apposer une ligne de rive le long du trottoir sur toute la longueur des balustres.

Luxembourg, le 10 mars 1994

Pour la Commission de Circulation de l'Etat

Paul SCHMIT, président

XI. Signalisation des pistes cyclables.

Avis concernant la signalisation directionnelle des pistes cyclables.

cce/cs/avis/96/027/(cf/cir/csr/avis/96/27)

AVIS

concernant la signalisation directionnelle des pistes cyclables.

1. Hormis les règles générales concernant la circulation cycliste ainsi que les dispositions concernant plusieurs signaux d'avertissement ou à effet obligatoire, le Code de la Route est muet quant à la question des signaux s'adressant aux conducteurs de cycles, dont notamment la signalisation directionnelle.

Il faut en déduire que les signaux prévus à l'article 107 du Code de la Route sont de plein droit valables sur les pistes cyclables, qui font partie de la voie publique, dans les mêmes termes et avec la même signification que les signaux s'adressant à la circulation motorisée.

2. Les signaux d'avertissement ainsi que les signaux à effet obligatoire (signaux d'obligation, de restriction, d'interdiction, signaux de priorité) peuvent être utilisés dans les conditions usuelles sur les pistes cyclables, quitte à choisir leur emplacement et leur configuration de sorte à ne pas gêner ni mettre en danger les cyclistes.

L'expérience acquise à l'étranger, notamment dans le cadre des concepts néerlandais et allemand, a pourtant montré l'avantage d'une **signalisation directionnelle particulière** conçue selon des critères spécifiques. Par ailleurs, il est dans l'intérêt de la sécurité et du confort des cyclistes de pouvoir recourir à une signalisation directionnelle harmonisée sur le plan national.

3. Le présent avis a pour objet de **déterminer les caractéristiques communes des signaux directionnels destinés à s'adresser plus particulièrement aux cyclistes.**

Les critères retenus s'inspirent largement des modèles étrangers et reprennent grosso modo les éléments de signalisation actuellement en place, tout en ayant soin de créer une signalisation se distinguant clairement des signaux directionnels s'adressant à la circulation automobile.

4. Quant aux **lieux d'implantation de ces signaux** il est normal que ceux-ci apparaissent le long des pistes cyclables.

Dans l'intérêt de la continuité du fléchage d'itinéraires déterminés, il est utile de les placer en outre en dehors des pistes cyclables, sur le côté des tronçons de routes que le cycliste est amené à emprunter aux endroits où la piste cyclable est interrompue.

Afin d'éviter une prolifération excessive des signaux, il convient d'en limiter la mise en place aux endroits où un changement de direction est à signaler au cycliste.

5. Les signaux directionnels se présentent sous **forme** de panneaux rectangulaires à fond blanc portant des inscriptions de couleur rouge ou verte.

Alors que les destinations locales sont indiquées en caractères rouges, les autres destinations sont indiquées en caractères verts.

Le panneau a une largeur de 600 mm sur une hauteur variant en fonction du nombre des destinations à inscrire; il comporte un liséré dont le trait a une largeur de 15 mm, et reproduit dans sa partie supérieure la silhouette du vélo (150 x 275 mm), représentée sur le signal D,4 (piste cyclable).

Le liséré et la silhouette du vélo apparaissent en couleur verte, à moins que le nombre des destinations locales ne soit supérieur à celui des autres destinations; dans ce cas le liséré et la silhouette du vélo sont en rouge.

Les destinations sont inscrites sur le panneau selon les modalités retenues pour le signal E,1ab. Il n'y a pas de séparation entre les destinations locales et les autres destinations, les premières apparaissant toujours en haut.

Le modèle de signal représenté ci-après est un exemple de la signalisation en question :



Le sens de la direction et la distance apparaissent toujours des deux côtés du nom de la destination qui est reproduit au milieu. Hormis la lettre initiale

et l'indication kilométrique (hauteur: 65 mm) la destination est écrite en lettres minuscules, tout comme les indications hectométriques (hauteur: 45 mm).

6. Comme il peut paraître opportun d'attribuer une **dénomination** aux différents itinéraires cyclables composant le réseau national de pistes cyclables, il convient de réserver sur la signalisation directionnelle qui s'y applique un endroit permettant d'intégrer dans le panneau le nom de l'itinéraire.

Cette indication aura un **caractère optionnel**.

Elle apparaîtra en haut du panneau décrit au paragraphe 5 ci-avant, la couleur et la dimension des caractères étant ceux repris pour les autres inscriptions. A cet effet deux lignes seront réservées respectivement pour l'indication "piste cyclable" en haut et le mot "de" suivi du nom de l'itinéraire en dessous.

Le modèle de panneau proposé au paragraphe 5 se présente dès lors comme suit dans l'hypothèse sous examen:



7. Par ailleurs, en vue de flécher l'itinéraire le plus commode pour atteindre une piste cyclable (pistes cyclables proprement dites et tronçons de liaison intermédiaires), un **balisage** aisément reconnaissable est sans doute dans l'intérêt du cycliste.

A ces fins il est recommandé d'utiliser des panneaux carrés (400 mm x 400 mm) munis d'un liséré et reproduisant le symbole du vélo ainsi qu'une flèche montrant la direction à emprunter pour atteindre ou suivre un itinéraire cyclable déterminé. Un cartouche inséré à titre optionnel dans ce panneau, peut comporter la dénomination de l'itinéraire cyclable.

Couleurs et caractères utilisés sont ceux mentionnés au paragraphe 5 ci-avant.

Le modèle d'un tel panneau se présente comme suit:



8. Les principaux critères de définition de la signalisation directionnelle pour cyclistes devront être repris au Code de la Route à l'occasion d'une prochaine modification de son article 107 relatif aux signaux routiers.

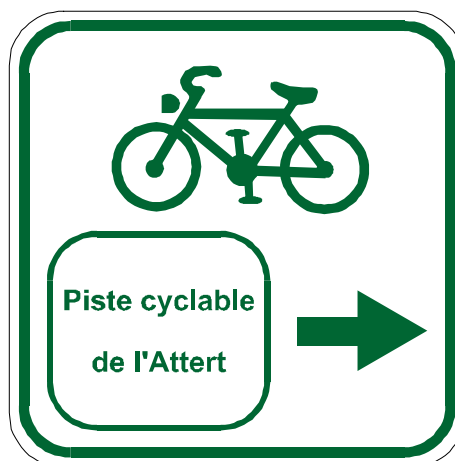
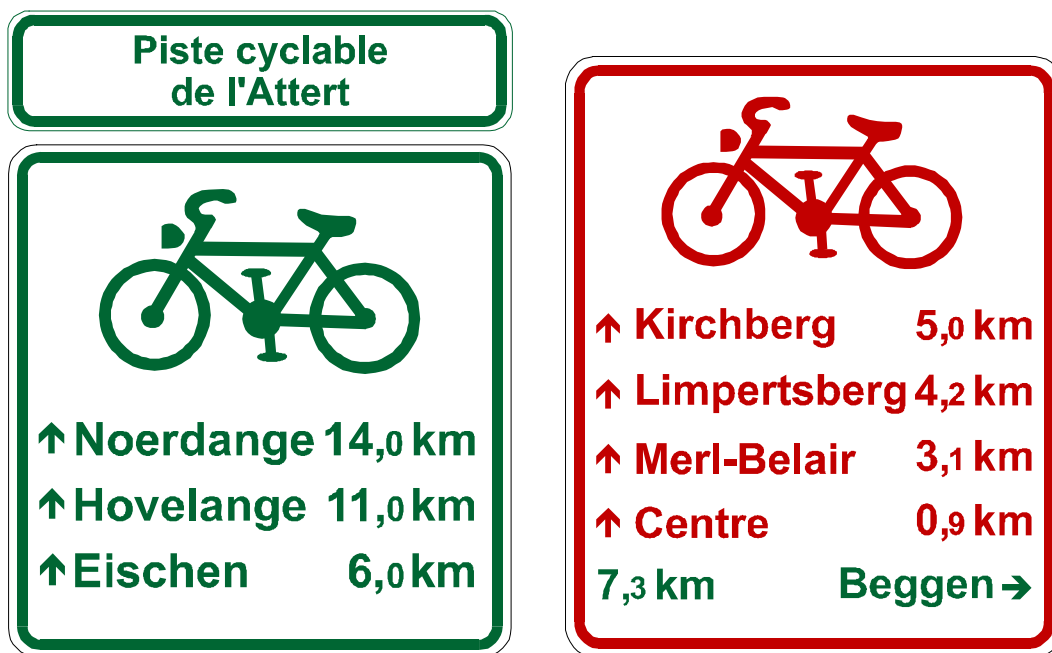
Luxembourg, le 6 mai 1996

Pour la Commission de circulation de l'Etat,

Paul SCHMIT

Président

Représentation graphique des panneaux de la signalisation directionnelle des pistes cyclables



1. Signalisation verticale des pistes cyclables.

En fonction de la cohabitation avec d'autres usagers de la route on distingue les catégories de pistes cyclables suivantes :

- (1) Les pistes cyclables exclusivement réservées aux conducteurs de cycles.

Elles sont indiquées par le signal D,4.

- (2) Les pistes cyclables empruntant le tracé d'une voie obligatoire pour cyclistes et piétons.

(a) Si ces voies sont subdivisées par une ligne blanche continue ou par des revêtements de couleurs ou de structures visiblement différentes, une partie étant réservée à la circulation des cyclistes et une partie étant réservée à la circulation des piétons , elles sont indiquées par le signal D,5a.

(b) Si ces voies sont destinées à être empruntées en commun par les cyclistes et les piétons, elles sont indiquées par le signal D,5b.

- (3) Les pistes cyclables empruntant le tracé d'un chemin forestier ou d'un chemin rural.

Ces chemins sont indiqués par le signal C,2 complété par un panneau additionnel comportant l'inscription « excepté (symbole du cycle) frei ».

Une piste cyclable peut comporter des tronçons de catégories différentes.

Une représentation graphique des différents signaux se trouve à la page suivante.

Signalisation des pistes cyclables



D,4

catégorie 1

Piste cyclable exclusivement réservée
aux conducteurs de cycles



D,5a

catégorie 2a

Piste cyclable empruntant le tracé d'une
voie obligatoire pour cyclistes et piétons

voies subdivisées

inversion possible en relation avec le
destinataire

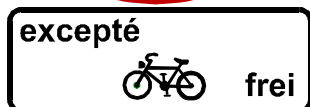
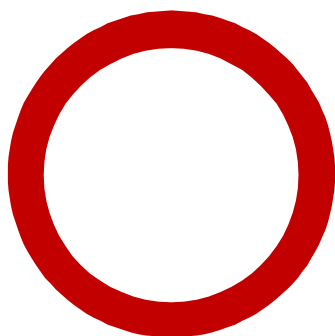


D,5b

catégorie 2b

Piste cyclable empruntant le tracé d'une
voie obligatoire pour cyclistes et piétons

voies empruntées en commun

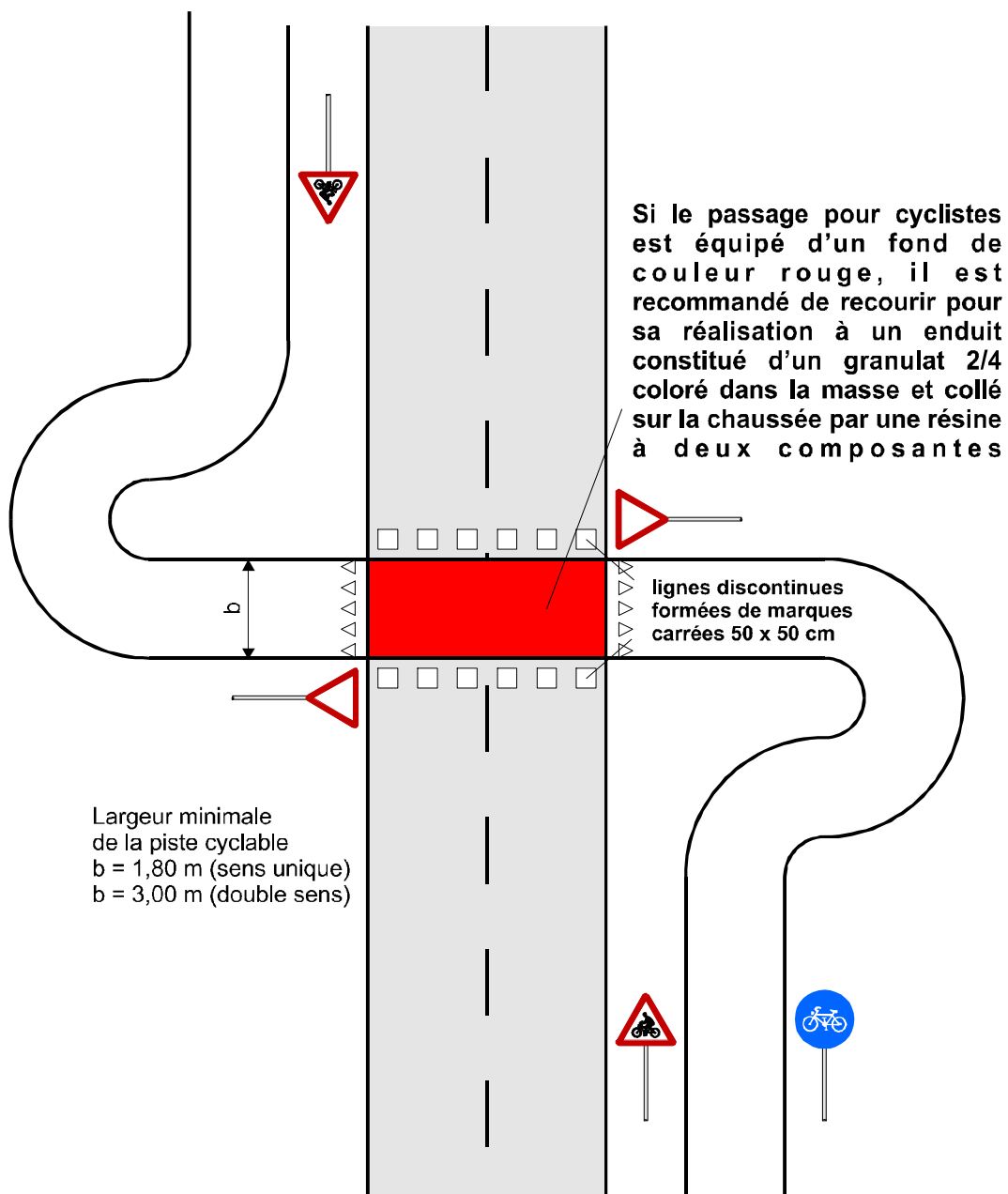


C,2

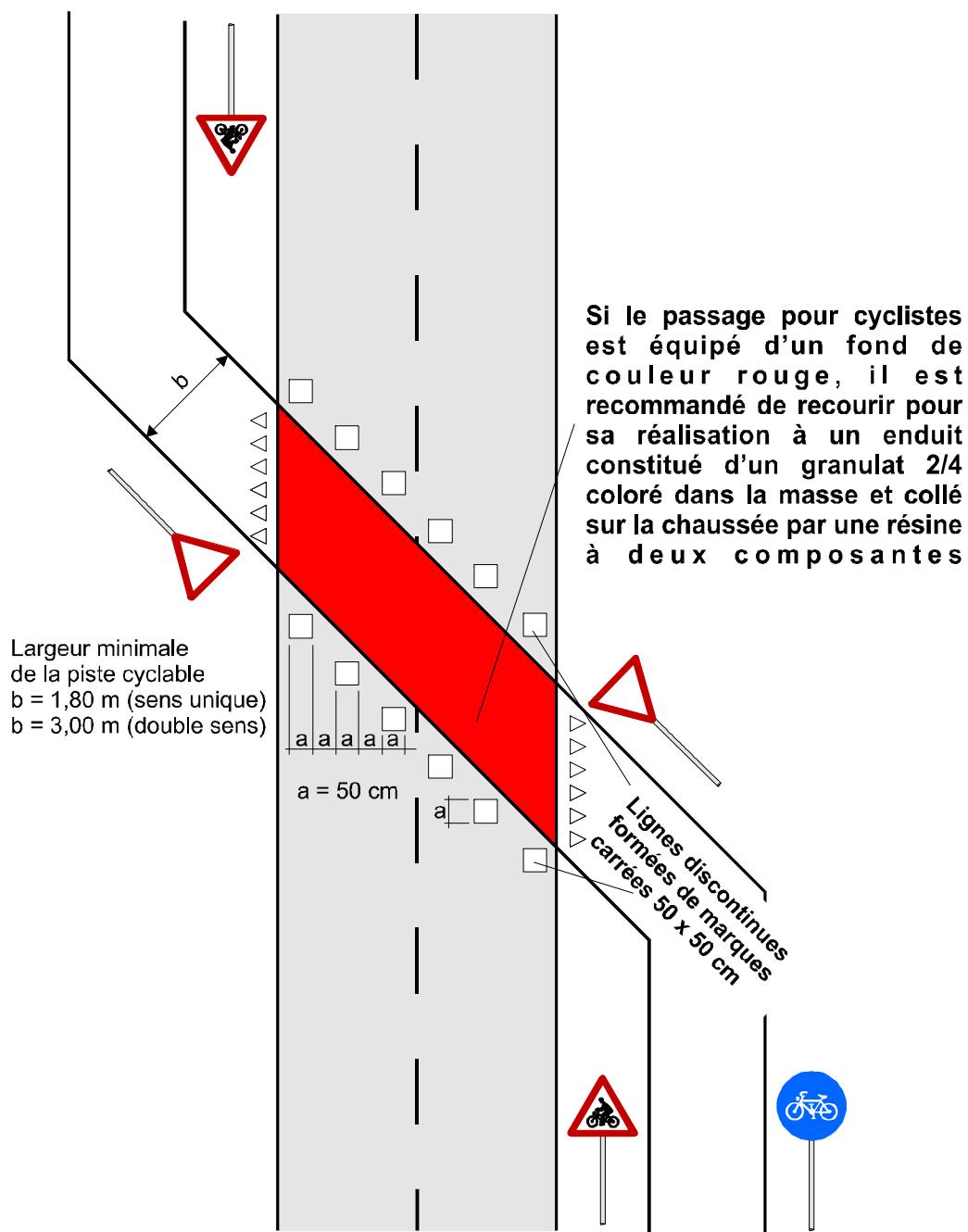
catégorie 3

Piste cyclable empruntant le tracé d'un
chemin forestier ou d'un chemin rural

Marquage horizontal d'un passage pour cyclistes



Marquage horizontal d'un passage pour cyclistes coupant la chaussée à angle biais



- N.B.
- ce type de passage pour cyclistes est à éviter;
 - ne pas appliquer ce type de passage ensemble avec un passage à piétons qui doit être perpendiculaire à l'axe de la chaussée.

XII. Coordonnées des Services Régionaux de l'administration des Ponts et Chaussées.

Division des Services Régionaux - Luxembourg

	Service Régional de Bettembourg	
Préposé :	M. André Dereppe Ingénieur-conducteur principal	
Bureaux :	103, rue de Peppange Bettembourg	
Adresse postale:	Boîte postale 34 L - 3201 Bettembourg	Tél. : 51 13 23 Fax : 52 15 94
Communes :	Bettembourg Dudelange Frisange Kayl	Leudelange Reckange/Mess Roeser Rumelange

	Service Régional de Capellen	
Préposé :	M. Fernand Kugener Ingénieur Technicien Inspecteur principal	
Adresse :	100, route d'Arlon L - 8311 Capellen	Tél. : 30 70 07 Fax : 30 79 61
Communes :	Bascharage Clemency Dippach Garnich Hobscheid Kehlen	Koerich Kopstal Mamer Septfontaines Steinfort

	Service Régional de Esch/Alzette	
Préposé :	M. André Dereppe Ingénieur-conducteur principal	
Bureaux :	108bis, route de Luxembourg Esch/Alzette	
Adresse postale:	Boîte postale 133 L - 4002 Esch/Alzette	Tél. : 55 16 17 Fax : 57 18 20
Communes :	Differdange Esch/Alzette Mondercange	Pétange Sanem Schifflange

	Service Régional de Grevenmacher	
Préposé :	M. Randy Rieffer Ingénieur technicien inspecteur principal 1 ^{er} en rang	
Bureaux :	99, route de Trèves Grevenmacher	
Adresse postale:	Boîte postale 6 L – 6701 Grevenmacher	Tél. : 75 00 13 Fax : 75 81 16
Communes :	Betzdorf Biwer Flaxweiler Grevenmacher	Junglinster Manternach Mertert Wormeldange

	Service Régional de Luxembourg	
Préposé :	M. Roland Harras Ingénieur-conducteur principal	
Adresse :	7-15, rue Albert 1 ^{er} L – 1117 Luxembourg	Tél. : 45 20 75 Fax : 45 57 37
Communes :	Bertrange Contern Hespérange Luxembourg Niederanven Sandweiler	Schuttrange Steinsel Strassen Walferdange Weiler-la-Tour

	Service Régional de Mersch	
Préposé :	M. Claude Boden Ingénieur technicien inspecteur	
Bureaux :	15, impasse Aloyse Kayser Mersch	
Adresse postale :	Boîte postale 83 L – 7501 Mersch	Tél. : 32 00 22 Fax : 32 72 33
Communes :	<div>Bissen Boevange/Attert Colmar-Berg Fischbach Heffingen Larochette</div> <div>Lintgen Lorentzweiler Mersch Nommern Tuntange</div>	

	Service Régional de Remich	
Préposé :	M. Lucien Einsweiler Ingénieur technicien inspecteur principal	
Bureaux :	2, rue de la Gare Remich	
Adresse postale :	Boîte postale 2 L – 5501 Remich	Tél. : 23 66 90 22 Fax : 23 69 95 86
Communes :	Bous Burmerange Dalheim Lenningen Mondorf	Remerschen Remich Stadtbredimus Waldbredimus Wellenstein

Division des Services Régionaux – Diekirch

	Service Régional de Clervaux	
Préposé :	M. Robert Decker Ingénieur technicien inspecteur principal 1 ^{er} en rang	
Bureaux :	1, Grand-Rue Clervaux	
Adresse postale :	Boîte postale 63 L – 9701 Clervaux	Tél. : 92 10 12 Fax : 92 90 78
Communes :	Clervaux Consthum Heinerscheid Hosingen	Munshausen Troisvierges Weiswampach Wincrange

	Service Régional de Diekirch/Vianden	
Préposé :	M. Mik Rosch Ingénieur technicien inspecteur principal 1 ^{er} en rang	
Bureaux :	1, rue de Stavelot Diekirch	
Adresse postale :	Boîte postale 162 L – 9202 Diekirch	Tél. : 80 32 25-1 Fax : 80 32 25-255
Communes :	Bastendorf Bettendorf Bourscheid Diekirch Ermsdorf Erpeldange Ettelbruck Feulen	Fouhren Hoscheid Medernach Mertzig Putscheid Reisdorf Schieren Vianden

	Service Régional de Echternach	
Préposé :	M. Jean Dondelinger Ingénieur technicien inspecteur principal	
Bureaux :	21, rue de Wasserbillig Echternach	
Adresse postale :	Boîte postale 29 L – 6401 Echternach	Tél. : 72 03 12 Fax : 72 74 16
Communes :	Beaufort Bech Berdorf Consdorf	Echternach Mompach Rosport Waldbillig

	Service Régional de Redange	
Préposé :	M. Roland Philippe Ingénieur Technicien Inspecteur principal	
Bureaux :	15, Grand-Rue Redange	
Adresse postale:	Boîte postale 36 L - 8510 Redange	Tél. : 23 62 10 07 Fax : 23 61 1 38
Communes :	Beckerich Bettborn Ell Grosbous Rambrouch	Redange/Attert Saeul Useldange Vichten Wahl

	Service Régional de Wiltz	
Préposé :	M. Marcel Frising Ingénieur technicien inspecteur principal 1 ^{er} en rang	
Bureaux :	27, rue du Château Wiltz	
Adresse postale:	Boîte postale 59 L - 9501 Wiltz	Tél. : 95 80 28 Fax : 95 86 34
Communes :	Boulaide Eschweiler Esch/Sûre Goesdorf Heiderscheid Kautenbach	Lac de la Haute-Sûre Neunhausen Wiltz Wilwerwiltz Winseler

