LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

Guide d'application

pour l'établissement des permissions de voirie ministérielles

TOME I
Les alignements et accès

édition: octobre 2018

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DUR
ET DES INFRASTRUCTURES
Département des travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Permissions de voirie ministérielles

Guide d'application

TOME I

Les alignements et accès

Version 2018

Vu et présenté

Luxembourg, le 10 OCT. 2018

Le directeur des Ponts et Chaussées

Roland Fox

Approuvé

Luxembourg, le 11 OCT. 2018

Le ministre du Développement durable et des Infrastructures

François Bausch

Sommaire

A. Domaine d'application, définitions et présentation des dossiers 1

A.1. Zones soumises à autorisation 1

A.2. Type et validité d'une permission ministérielle 1

A.3. Définitions 3

A.4. Présentation de la demande 5

A.5. Constitution de la demande 6

A.6. Changement de propriétaire 7

A.7. Certificat 8

B. Les zones d'activités 9

B.1. Préliminaires 9

B.2. La bande de verdure 9

B.3. L'alignement des constructions 10

B.4. Les infrastructures d'approche 11

B.5. Les panneaux de publicité collectifs 11

B.6. Les voies d'accès carrossables 13

B.7. Les aménagements sur la route de l'Etat 14

B.8. Les zones d'activités avec accès individuels directs 15

B.9. Les conditions particulières 17

B.10. Les zones d'activités en bordure des contournements d'agglomérations et des tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat 18

C. Les stations-service 21

C.1. Les accès à la station-service 21

C.2. Aménagements généraux 22

C.3. Les postes de distribution 23

C.4. La largeur des couloirs de circulation 23

C.5. Les enseignes de publicité 26

C.6. La mise en place d'enseignes publicitaires amovibles 26

C.7. La dépollution 27

D. Les lotissements 35

D.1. Définition d'un lotissement 35

D.2. Les procédures d'autorisation 35

D.3. Les lotissements disposant de voies de desserte raccordées à la voirie de l'Etat 36

D.4. Les lotissements disposant d'accès individuels à la voirie de l'Etat 37

D.5. Les lotissements sans accès à la voirie de l'Etat 37

D.6. Dispositions générales 37

D.7. Le raccordement aux infrastructures d'approche 38

E. Raccordement de rues et chemins communaux au réseau de l'état 41

F. Les résidences 43

F.1. L'alignement des immeubles 43

F.2. Les accès carrossables 45

F.3. Les accès aux garages collectifs, à un parc à garages ou vers une aire de stationnement..... 47

F.4. L'aménagement de garages multiples dans la façade côté rue 51

F.5. L'aménagement devant une résidence d'emplacements de stationnement 51

F.6. Les aménagements extérieurs 52

G. Les maisons d'habitation uni- et bifamiliales 57

G.1. L'alignement des constructions 57

G.2. Les accès carrossables 58

G.3. Les aménagements extérieurs 60

H. Les accès carrossables et les emplacements de stationnement.....61

H.1. Préliminaires 61

H.2. Aménagement des accès 61

H.3. Cas particuliers 62

H.4. Les aménagements extérieurs 62

I. Les chantiers de construction 65

I.1. L'accès vers un chantier de construction 65

I.2. Aménagement d'une installation de chantier empiétant sur la chaussée d'une route de l'Etat 66

I.3. Installation d'un bureau de chantier sur le domaine public..... 70

I.4. Stabilisation des fouilles de fondation réalisées du côté antérieur d'une construction..... 71

I.5. Stabilisation des fouilles de fondation réalisées à l'arrière d'une construction et touchant aux dépendances d'une route de l'Etat passant à proximité 72

I.6. Prise en charge des frais et occupation du domaine public 73

J. Les chantiers sur les itinéraires du réseau cyclable national 75

J.1. Préliminaires 75

J.2. Constitution de la demande 75

J.3. L'accès vers un chantier par un itinéraire du réseau cyclable national..... 76

J.4. Travaux de chantier, aménagement d'installation de chantier ou autres travaux empiétant sur l'assise d'un itinéraire du réseau cyclable national 78

J.5. Installation d'un bureau de chantier empiétant sur l'assise d'un itinéraire du réseau cyclable national 80

J.6. Prise en charge des frais et occupation du domaine public 81

K. Les terrasses d'été 82

L. Les panneaux à messages variables pour les autorités publiques 83

A. Domaine d'application, définitions et présentation des dossiers

A.1. Zones soumises à autorisation

A.1.1. Une permission de voirie est requise lorsque des aménagements, signalisations, constructions, plantations ou travaux, que ceux-ci aient un caractère définitif ou provisoire et qu'ils soient faits sur la voie publique, au-dessus ou en-dessous, ont lieu sur les routes nationales et/ou sur les chemins repris, ainsi que sur les itinéraires cyclables du réseau national.

A.1.2. A l'exception des itinéraires cyclables du réseau national, une permission de voirie est également requise lorsque lesdits travaux, constructions ou plantations ont lieu à une distance n'excédant pas **10 mètres** à compter de l'alignement de la voie publique.

A.1.3. Sur les routes nationales cette distance est portée à **25 mètres**.

A.1.4. Les transformations aux édifices existants ne modifiant pas l'emprise au sol et respectant la géométrie existante des accès carrossables sont dispensées d'une nouvelle permission de voirie ministérielle si l'affectation des édifices n'est pas changée par rapport à la situation antérieure.

A.1.5. Cette dispense ne s'étend pas aux travaux requis par ces transformations si ceux-ci comportent une utilisation temporaire du domaine public.

A.2. Type et validité d'une permission ministérielle

A.2.1. Il existe deux types de permission de voirie, à savoir la permission de voirie ministérielle de principe et la permission de voirie ministérielle proprement dite.

La permission de voirie de principe.

A.2.2. La permission de voirie de principe arrête les grandes lignes d'un projet donné telles que l'alignement des constructions ou le type, le nombre, la largeur et la déclivité des accès. Une permission de voirie de principe ne donne jamais droit à la réalisation sur le terrain de constructions ou de parties de constructions et d'aménagements de tout genre, mais sert juste à conférer au requérant la possibilité d'approfondir et d'affiner ses études, particulièrement lorsqu'il a affaire à plusieurs autorités d'autorisation.

Une permission de voirie de principe peut seulement être octroyée en bordure de voies publiques existantes ou dont l'avant-projet a été approuvé en bonne et due forme par le ministre compétent.

Pour souligner cet aspect, le préambule de la permission de voirie proprement dite stipulant:

« sous réserve de tous droits généralement quelconques de tiers et sous les conditions suivantes que le bénéficiaire est tenu de communiquer à l'entreprise qu'il charge de l'exécution des travaux »

est remplacé par le texte suivant:

« sous réserve de tous droits généralement quelconques de tiers et sous les conditions suivantes que le bénéficiaire est tenu de communiquer au bureau qu'il charge de la réalisation des études et de l'élaboration des plans ».

Une permission de voirie de principe peut seulement être sollicitée pour des projets d'envergure ou pour des constructions soumis à des conditions d'intégration particulières telles que:

- des zones d'activités diverses,
- des lotissements,
- des résidences,
- des groupes de maisons et exceptionnellement une maison singulière.

N.B. Il est vivement recommandé de recourir à l'outil de la permission de voirie de principe chaque fois qu'un dossier est destiné à être soumis à l'établissement d'un plan d'aménagement particulier [PAP] établi en exécution de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain. Cette façon de procéder permet d'éviter des doubles procédures, particulièrement dans les cas où les conditions imposées au requérant par la permission de voirie exigent des modifications d'un projet d'aménagement déjà approuvé par les instances communales.

La **validité** d'une permission de voirie de principe est limitée à **deux ans**.

Chaque permission de voirie de principe doit être suivie d'une permission de voirie proprement dite autorisant la réalisation des aménagements et constructions visés à la permission de voirie de principe.

La permission de voirie proprement dite.

A.2.3. La permission de voirie proprement dite autorise la réalisation d'aménagements ou de constructions.

Certains de ces aménagements peuvent avoir un caractère provisoire, comme la réalisation d'une voie d'accès vers un chantier ou l'aménagement de bureaux de chantier.

- Les aménagements provisoires ne sont autorisés que pour une durée de deux ans. Après ce délai, les aménagements sont à enlever par le bénéficiaire et les lieux sont à remettre dans leur état primitif.
- Les permissions de voirie pour les aménagements provisoires peuvent être prolongées d'une deuxième période de deux ans.

La validité des permissions de voirie pour les aménagements à caractère définitif est limitée à deux ans. Ce délai pourra exceptionnellement être porté à 5 ans pour des projets de grande envergure. Endéans ce délai le bénéficiaire doit commencer et terminer les aménagements et constructions autorisés.

- Lorsqu'une construction entamée n'est **pas terminée** au bout du délai octroyé, une prorogation doit être sollicitée.
- Lorsqu'une construction n'est **pas encore entamée** au bout du délai octroyé, une prorogation doit être demandée. Pour ce cas, le département des Travaux Publics se réserve le droit de modifier les conditions imposées au requérant. Ceci peut être le cas par exemple lors d'un changement des règles d'application générales ou en présence d'un projet routier exigeant une modification du recul des constructions.
- La **demande de prorogation** d'une permission de voirie doit être introduite dans un délai ne dépassant pas de trois mois le délai d'expiration de ladite permission de voirie. Passé ce délai, le dossier doit faire l'objet d'une nouvelle demande de permission de voirie.
- Chaque permission de voirie peut seulement faire l'objet d'une seule procédure de prorogation.

A.3. Définitions

A.3.1. Alignement d'une route:

Par alignement d'une route on entend une ligne fixant la limite de la voie publique.

La ligne correspond soit à la limite extérieure du trottoir, soit, à défaut de trottoir, à la limite extérieure de l'accotement de la route.

A.3.2. Alignement des constructions:

Par alignement des constructions on entend une ligne tracée parallèlement à la limite entre le domaine public et la propriété privée et séparée de celle-ci par la distance correspondant au recul antérieur.

Un dérangement local, tel que l'encoche d'un arrêt d'autobus, ne doit pas forcément laisser son empreinte dans l'alignement.

A.3.3. Recul latéral:

Par recul latéral on entend la distance mesurée perpendiculairement à la limite latérale de la façade latérale.

A.3.4. Recul antérieur:

Par recul antérieur on entend la distance minimale mesurée perpendiculairement à l'axe de la route entre l'alignement de la route et le point le plus proche de la façade antérieure de la maison.

A.3.5. Déclivité des accès:

Par déclivité des accès on entend la pente longitudinale pour la construction des rampes d'accès aux garages, des accès individuels carrossables, des voies d'accès collectives et des chemins privés ou publics.

A.3.6. Bande de stationnement:

Par bande de stationnement on entend la partie de la chaussée ou de l'accotement réservée au stationnement et disposée parallèlement et en bordure directe du couloir de circulation des véhicules.

A.3.7. Assise réservée à la mobilité douce:

Par assise réservée à la mobilité douce on entend des aménagements réservés à la circulation des piétons respectivement des cyclistes et se composant des catégories de voies publiques ou de parties de voies publiques suivantes:

- trottoir,
- usoir,
- piste cyclable obligatoire indiqué par le signal D,4,
- chemin obligatoire pour piétons indiqué par le signal D,5,
- chemin obligatoire pour piétons et cyclistes indiqué par le signal D,5a/D,5b.

Dans le cadre du présent Guide d'application, le terme « trottoir » se rapporte aussi à l'assise réservée à la mobilité douce.

A.3.8. Avant-corps:

Par avant-corps on entend les excroissances des édifices bâties sur le **terrain privé** ; ne sont pas repris dans le recul antérieur les avant-corps dépassant l'alignement de la façade antérieure jusqu'à 1,00 m sur une surface n'excédant pas de 1/3 la surface de cette façade. Les avant-corps ne sont pas autorisés au-dessus du domaine public.

A.3.9. Balcons:

Par balcons on entend les excroissances en élévation des édifices, bâties sur les terrains privés ou s'avançant en porte-à-faux sur le domaine public ; ne sont pas repris dans le recul antérieur les balcons dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une largeur ne dépassant pas 70 % de la largeur de cette façade. La hauteur libre, c'est-à-dire la distance entre le point le plus bas du balcon s'avançant en porte-à-faux sur le domaine public et le point le plus haut du domaine public, est fixée en fonction du type d'usagers circulant sur le domaine public. Cette hauteur libre ne peut pas être inférieure à 4,50 m.

A.3.10. Carport:

Par carport on entend un abri ouvert pour le garage d'une ou de deux voitures, composé en principe de quatre poteaux porteurs et d'un toit. Si les conditions de visibilité le permettent, il peut être fermé au fond et sur les deux côtés latéraux de bardages. Un carport n'est pas équipé de portes de sorte qu'il est facilement accessible et aéré en permanence.

A.3.11. Accotement de la route:

Par accotement d'une route on entend la bande adjacente aux voies de circulation comprenant la bande dérasée, les talus, les fossés et les éventuelles voies de service.

A.3.12. Bande de verdure:

Par bande de verdure on entend le terre-plein planté, délimitant les voies de circulation de deux routes adjacentes respectivement la voie charretière d'une route, d'un trottoir, d'une piste cyclable, d'un parking ou d'une autre dépendance de la voirie.

A.3.13. Zones d'activités:

Par zones d'activités on entend les zones où sont exercées des activités du secteur primaire (industrie, artisanat, etc.) et du secteur tertiaire (commerce, bureau, etc.) et qui sont classées comme telles dans les plans d'aménagement généraux (PAG) des Communes.

A.3.14. Lotissement:

Par lotissements on entend les projets d'aménagement réalisés sur des terrains classés PAP (projets d'aménagements particuliers) dans les PAG des communes et comprenant le morcellement des terrains, la réalisation des infrastructures d'approche et l'exécution des aménagements communs, à savoir les voies de desserte, les zones de verdure, les aires ou bandes de stationnement et les trottoirs.

A.3.15. Construction existante:

Au sens du présent guide d'application, on entend par construction existante une construction qui existe au moins depuis dix ans. Une reconstruction d'une maison à l'identique ne peut pas être considérée comme une construction existante, à moins que cette reconstruction à l'identique concerne une maison protégée et qu'elle soit ordonnée par le Service des Sites et Monuments Nationaux.

A.3.16. Construction d'un immeuble:

Par construction d'un immeuble on entend soit la réalisation d'un nouveau bâtiment sur un site non encore urbanisé, soit la reconstruction d'un bâtiment en remplacement d'une ancienne bâtisse dont les structures portantes ont été complètement ou partiellement démolies.

A.3.17. Transformation d'un immeuble:

Par transformation on entend la réalisation de travaux de modernisation conservant les parois portantes extérieures et intérieures de la construction et ne modifiant pas son volume.

A.3.18. Agrandissement d'une construction:

Par agrandissement d'une construction on entend la réalisation de travaux d'extension conservant sur le bâtiment existant les parois portantes extérieures et intérieures tout en augmentant le volume de l'ancienne bâtisse.

A.3.19. Infrastructures d'approche:

Par infrastructures d'approche on entend les réseaux d'approvisionnement souterrains des constructions, à savoir les conduites d'eau potable, de gaz et de chauffage urbain, les câbles électriques et de télécommunication, l'antenne collective et autres réseaux, ainsi que les conduites d'évacuation des eaux usées et des eaux de surface.

A.3.20. Couloir réservé à la pose des infrastructures d'approche:

Par couloir réservé à la pose des infrastructures d'approche on entend une bande de terrain public ou de propriété commune destinée à recevoir tout ou partie des infrastructures d'approche d'un lotissement ou d'une zone industrielle, artisanale ou commerciale.

A.3.21. Zone non aedificandi:

Par zone non aedificandi on entend la zone définie à l'article 4 de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. Cette zone non constructible a une largeur de vingt-cinq mètres pour les axes routiers relevant de la grande voirie et de quinze mètres pour les contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat.

La largeur des zones non aedificandi en question est comptée à partir de la limite du domaine public. A l'intérieur de la distance de respectivement vingt-cinq ou quinze mètres, les travaux nécessaires d'entretien et de conservation de constructions existantes sont sujets à une permission de voirie. **Tous autres travaux de construction et de transformation sont défendus.**

A.4. Présentation de la demande

A.4.1. La demande de permission de voirie est à envoyer ou à remettre au préposé du Service Régional des Ponts et Chaussées territorialement compétent.

A.4.2. Un modèle d'une demande, ainsi que les coordonnées et les champs de compétences des différents Services Régionaux de l'administration des Ponts et Chaussées peuvent être téléchargés respectivement consultés sur le site internet www.travaux.public.lu sous la rubrique permissions de voirie.

A.4.3. L'établissement d'une permission de voirie ne comporte pas de frais pour le bénéficiaire.

A.4.4. Toutefois, si l'intérêt de la qualité de la réparation définitive des endommagements causés à la voirie de l'Etat ou de l'uniformité des équipements de la voirie le requiert, la remise en état de la propriété publique ou la mise en place des équipements de la voirie seront aux frais du bénéficiaire.

A.4.5. L'autorité qui délivre la permission de voirie fait dépendre l'octroi de celle-ci de la prise en charge par le bénéficiaire d'une part des frais générés par l'instruction du dossier, par les aménagements et signalisations requis pour rendre la permission effective.

A.4.6. Dès réception de la demande, celle-ci est enregistrée et un accusé de réception, indiquant le numéro attribué au dossier, ainsi que le nom de l'agent en charge du dossier, est envoyé au requérant.

A.4.7. Ce numéro d'identification est à rappeler dans toute correspondance ultérieure.

A.5. Constitution de la demande

A.5.1. Sans préjudice des documents demandés dans les chapitres qui suivent le présent, chaque demande de permission de voirie doit être accompagnée des documents suivants:

- un extrait (copie) d'un plan cadastral récent (moins de 6 mois) indiquant la ou les parcelles qu'il s'agit d'urbaniser;
- un plan d'implantation du projet (1/1000 ou 1/500) montrant les aménagements et constructions par rapport à la route de l'Etat : ce plan doit indiquer la route de l'Etat sur toute sa largeur avec l'affectation précise (marquage horizontal) des différentes voies de circulation (trafic normal, bus, vélos), des bandes de stationnement, des trottoirs et la largeur cumulée de tous les accès carrossables;
- un profil en long à travers tous les accès carrossables (individuels et collectifs);
- pour tous les projets de zones d'activités ou de lotissements, un extrait du PAG incluant partie graphique, légende et extrait correspondant de la partie écrite du PAG;
- un plan de la façade frontale = façade du côté de la route de l'Etat et un plan de toute autre façade équipée d'entrées de garage;
- un plan des sous-sols ou des étages sur lesquels se trouvent le ou les garages individuels ou collectifs;
- pour des transformations, il faut soit joindre deux plans dont l'un montre la situation existante avant les travaux et l'autre la situation projetée, soit indiquer sur un plan coloré la nature des travaux ;
- pour des travaux nécessitant l'occupation temporaire d'une partie de la voirie étatique, un plan précis et lisible reprenant les noms des rues, le sens de circulation, les pistes cyclables, les trottoirs, les aires de stationnement, l'espace public occupé, les déviations éventuelles, la signalisation existante et la signalisation prévue.

A.5.2. Toutes les annexes sont à joindre en quatre exemplaires (sur demande des Ponts et Chaussées, ces annexes sont également à présenter sur support informatique):

- 2 exemplaires pour les besoins du Service Régional des Ponts et Chaussées qui établit la permission de voirie,
- 1 exemplaire pour les archives du ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des Travaux Publics,
- 1 exemplaire qui sera retourné au bénéficiaire après signature par le ministre, ensemble avec l'original de la permission de voirie.

A.5.3. Toute modification exigée par les Ponts et Chaussées doit être faite par l'auteur du projet (bureau d'architectes, bureau d'ingénieurs, etc.).

A.5.4. Pour les projets susceptibles de générer un trafic origine-destination important, l'administration des Ponts et Chaussées peut exiger de la part du requérant l'établissement d'une étude de trafic. De même, pour toute construction exigeant la réalisation d'importants travaux de terrassement ou d'excavation, des études ou expertises géotechniques peuvent être exigées.

A.5.5. La remise et l'acceptation de telles études par le pouvoir d'autorisation ne libère pas le maître d'ouvrage de sa responsabilité envers toute tierce personne, qu'il s'agisse du propriétaire d'un immeuble avoisinant ou du propriétaire, respectivement du gestionnaire de la route de l'Etat ou de tout autre domaine public.

A.6. Changement de propriétaire

A.6.1. Une permission de voirie délivrée en bonne et due forme est attachée au fond et aux travaux qu'elle concerne et non à la personne physique ou morale nominativement visée dans la permission de voirie.

A.6.2. Un propriétaire successif qui n'obtient pas la permission de voirie du propriétaire antérieur peut demander une copie de la permission de voirie auprès des services compétents de l'administration des Ponts et Chaussées.

A.6.3. Lorsque cette permission de voirie n'épuise pas entièrement les facilités prévues au présent guide d'application pour l'établissement des permissions de voirie ministérielles, rien ne s'oppose à l'octroi d'une nouvelle permission de voirie profitant de toutes ces facilités.

A.6.4. Dans le cadre d'une nouvelle permission de voirie, le ministre compétent peut exiger la mise en conformité d'un immeuble ou de ses aménagements extérieurs aux dispositions de la loi du 21 décembre 2009 et aux règles d'exécution du présent guide d'application, même si les travaux afférents ne font pas l'objet de la demande.

A.6.5. Lorsque pour l'immeuble acquis par un nouveau propriétaire il n'existe pas de permission de voirie, comme c'est par exemple le cas pour les constructions antérieurement érigées en bordure d'un chemin vicinal classé ensuite route de l'Etat par une loi sur le reclassement de la voirie, le nouveau propriétaire est tenu de demander une permission de voirie pour tous les travaux de transformation qu'il entend réaliser sur cet immeuble.

Par cette permission de voirie initiale pour l'immeuble concerné, le ministre compétent peut exiger une mise en conformité des aménagements et constructions aux dispositions de la loi du 21 décembre 2009 et aux règles d'exécution du présent guide d'application.

L'obligation de l'octroi d'une permission de voirie initiale vaut également pour les transformations visées par l'alinéa 4 de l'article 5 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie.

A.7. Certificat

A.7.1. Avant de commencer les travaux en relation avec une permission de voirie accordée, le bénéficiaire ou son représentant doit contacter le service régional compétent et fixer un rendez-vous pour l'ouverture du chantier. Lors de cette ouverture, l'agent chargé du contrôle des permissions délivrera un certificat qui devra être affiché sur le chantier, près du trottoir, d'une manière accessible et lisible au public.

A.7.2. L'obligation de signaler le début des travaux et d'afficher le certificat fait partie des conditions générales de la permission de voirie.

A.7.3. Une des finalités du certificat est de faciliter le contrôle des permissions.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Permission de voirie

CERTIFICAT

Permission de voirie N°

11239/16

Objet : Maison unifamiliale

Lieu : Luxembourg

N51

Validité : 26/01/2018

Luxembourg, le 11 avril 2016
Pour le Ministre du Développement durable et des Infrastructures
Le préposé du Service régional

Ce certificat est à afficher sur le chantier près du trottoir, d'une manière accessible et lisible pour le public.

Spécimen

Exemple d'un certificat

B. Les zones d'activités

B.1. Préliminaires

B.1.1. Par zones d'activités on entend les zones où sont exercées des activités du secteur primaire (industrie, artisanat, etc.) et du secteur tertiaire (commerce, bureau, etc.) et qui sont classées comme **zones d'activités économiques** ou **zones industrielles** dans les plans d'aménagement généraux (PAG) des Communes. Ne sont pas concernées par le présent chapitre les zones mixtes classées comme telles dans le PAG de la commune.

B.1.2. Les dispositions de ce chapitre peuvent également être appliquées à des constructions à destination commerciale ou artisanale projetées dans des zones mixtes.

B.1.3. Chaque projet de zone d'activités doit faire l'objet d'une **double procédure** de permission de voirie.

B.1.4. Pour chaque projet de zone d'activités établi en exécution de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, une permission de voirie doit être établie en vue d'en définir les aménagements communs, à savoir:

- l'emplacement et les caractéristiques géométriques des accès collectifs ou des accès individuels;
- les aménagements particuliers de la voie publique qui sont fonction de la conception de l'accès;
- les emplacements de stationnement prévus en surface ou en souterrain;
- la disposition des couloirs destinés à recevoir les infrastructures d'approche et les points de raccordement aux conduites existantes.

B.1.5. Une **permission de voirie complémentaire** est requise au cas où certains éléments du projet de la zone d'activités empiètent sur la zone de 10 ou de 25 mètres longeant la voirie de l'Etat.

B.1.6. Cette permission de voirie complémentaire ne sera délivrée que lorsque les travaux qui font l'objet de la permission ministérielle autorisant la zone d'activités sont achevés ou du moins lorsque leur réalisation est garantie.

B.1.7. Cette permission de voirie complémentaire doit être demandée séparément pour chaque lot tombant sous ces dispositions.

B.2. La bande de verdure

B.2.1. Une bande de verdure d'une largeur minimale de 5,00 m est à intercaler entre la voirie de l'Etat et les différents lots d'aménagement de la zone d'activités. Cette bande peut comporter des parties du domaine public pour autant que celles-ci ne servent ni à la circulation des voitures, vélos ou piétons, ni à des fins de stationnement. Cette bande est réservée pour un élargissement futur des infrastructures routières (ajout d'une voie de circulation, d'un couloir pour bus, d'une assise réservée à la mobilité douce, etc…).

B.2.2. En fonction des activités exercées sur les terrains attenants à la route de l'Etat, cette bande peut se présenter soit

- sous forme de zone de séparation agrémentée de haies ou d'autres plantations basses faisant écran de protection (à l'exception d'arbres de haute tige), soit
- sous forme d'espace public s'ouvrant sur la route de l'Etat.

B.2.3. Dans tous les cas cette bande doit être aménagée de façon à être infranchissable aux voitures.

B.2.4. L'espace de cette bande ne peut servir ni à l'aménagement de places de stationnement pour engins, voitures ou vélos, ni à l'exposition de voitures ou d'autres objets offerts à la vente. Cette restriction vaut également si l'accès vers cette bande se fait à partir de la propriété privée.

B.2.5. De part et d'autre des voies d'accès carrossables desservant la zone d'activités et la raccordant à la voirie de l'Etat, des zones dégagées garantissant de bonnes conditions de visibilité aux véhicules quittant la zone d'activités pour s'engager dans la circulation de la route de l'Etat sont à aménager.

B.2.6. A l'intérieur de ces zones de visibilité définies à la figure N° 2, l'aménagement de tout obstacle cachant la vue des conducteurs de véhicules sur la circulation de la route de l'Etat est interdit. Il s'agit particulièrement de toute plantation basse ou de panneaux de la signalisation directionnelle se trouvant à la hauteur d'œil du chauffeur.

B.2.7. Lorsque la route de l'Etat est bordée d'une assise réservée à la mobilité douce sur les sections se trouvant à l'amont et à l'aval des fonds destinés à être urbanisés en zone d'activités, ou seulement sur une de ces sections, cette infrastructure est à prolonger sur la partie où la nouvelle zone d'activités touche la voirie de l'Etat. Celle-ci est à aménager soit du côté de la route à l'extérieur de la bande de verdure, soit à l'intérieur de la zone de verdure élargie de la largeur de cette infrastructure. Un accès à la zone pour piétons et cyclistes est à réaliser conformément aux dispositions en vigueur.

B.3. L'alignement des constructions

B.3.1. Sur les routes nationales et les chemins repris - exception faite des contournements d'agglomérations et des tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat, définis à l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes - l'alignement des constructions implantées à l'intérieur de la zone d'activités est soumis aux dispositions suivantes:

B.3.2. Le **recul** à respecter entre l'alignement des façades et le bord extérieur carrossable de la route de l'Etat doit être de:

- 7 m le long des chemins repris, et de
- 10 m le long des routes nationales.

B.3.3. Ce recul comprend la bande de verdure de 5 m, ainsi qu'une distance supplémentaire garantissant une proportionnalité fonctionnelle et urbaine entre la chaussée et les espaces latéraux conformément aux recommandations « Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG) 2011 ».

B.3.4. Des volumes souterrains ne sont pas admis en dessous de la bande de verdure.

B.3.5. Dans l'espace restant entre la bande de verdure et l'alignement des constructions, la réalisation de plantations, de voies de desserte, de places de stationnement et de tout autre aménagement extérieur est autorisée sous condition de se trouver sur le terrain privé appartenant aux établissements implantés dans la zone d'activités.

B.3.6. Lorsque des parkings sont aménagés en bordure directe du domaine public de la voirie de l'Etat, le requérant est tenu d'ériger des barrières ou de planter des haies épaisses protégeant les usagers de la route contre tout risque d'éblouissement.

B.4. Les infrastructures d'approche

B.4.1. Les infrastructures d'approche (eau, gaz, électricité, téléphone, chauffage urbain, eaux usées et autres) sont à projeter de manière à être rassemblées dans une ou deux tranchées. Si les conduites maîtresses auxquelles il faut se raccorder sont logées dans l'assise de la route de l'Etat, le nombre de points de raccordement ne doit en aucun cas être supérieur au nombre des voies d'accès collectives.

B.4.2. La réalisation de raccordements individuels des établissements se trouvant à l'intérieur de la zone aux conduites maîtresses logées dans l'assise de la route, par exemple par des traversées multiples à travers la bande de verdure de séparation, n'est pas autorisée.

B.4.3. Les infrastructures d'approche font partie des aménagements communs qui doivent être réalisés par le promoteur du projet **avant** l'implantation des établissements dans la zone d'activités. Les travaux de raccordement des infrastructures d'approche aux conduites maîtresses logées dans l'assise de la voirie de l'Etat doivent se faire en une seule opération et de manière à déranger le moins possible le déroulement de la circulation routière. Le raccordement aux canalisations gravitaires (eaux usées, eaux de surface) et à la canalisation maîtresse doit obligatoirement se faire par l'intermédiaire d'un regard de visite, existant ou à construire.

B.5. Les panneaux de publicité collectifs

B.5.1. Un panneau de publicité collectif peut être implanté soit

- de part et d'autre des voies d'accès menant aux zones d'activités, soit
- sur la route de l'Etat aux abords et du côté de la voie d'accès.

B.5.2. Dans la deuxième occurrence, il est recommandé d'utiliser des panneaux à double face.

B.5.3. Lorsque l'accès à la zone d'activités se fait par un giratoire, il est indiqué de placer le panneau de publicité collectif sur la branche desservant la zone d'activités.

B.5.4. Le but recherché par ces panneaux est de faciliter le repérage des divers établissements et de servir de guide aux usagers de la route. Sur ces panneaux, où chaque établissement implanté dans la zone dispose en principe de la même surface d'affichage, les firmes disposent de la possibilité de se présenter avec leur nom et leur logo ou pictogramme usuel correspondant à celui repris sur leur correspondance ou sur leur publicité.

B.5.5. Ce type de panneau permet une identification facile du lieu de destination recherché par les fournisseurs ou les clients et contribuera à une bonne organisation de la circulation sur les carrefours donnant accès aux zones d'activités.

B.5.6. Il est recommandé d'afficher le nom de la zone d'activités de façon claire et précise au-dessus du panneau collectif.

B.5.7. Comme les différents établissements implantés dans une zone d'activités ne peuvent pas bénéficier d'une signalisation directionnelle, il n'est pas autorisé d'organiser le panneau de publicité collectif sous forme d'un assemblage de panneaux directionnels.

B.5.8. Les panneaux de publicité collectifs doivent être bien visibles de nuit comme de jour.

B.5.9. Les panneaux de publicité collectifs peuvent être illuminés ou être constitués d'enseignes formées de caissons à éclairage intérieur.

B.5.10. Le système d'éclairage choisi doit être uniforme pour l'ensemble des panneaux utilisés pour une même zone d'activités.

B.5.11. Les foyers lumineux sont à aménager de façon à ne pas éblouir les usagers de la route et à ne pas nuire à la visibilité ou à l'efficacité des panneaux de la signalisation routière.

B.5.12. Il est strictement interdit d'utiliser des dispositifs clignotants ou rotatifs et des panneaux équipés d'une écriture à lettres filantes et l'affichage des messages ou images doit être statique.

Dans ce contexte il y a lieu de rappeler l'article 113 du Code de la Route qui stipule que:

> *« Les signaux mentionnés dans le présent arrêté et ceux qui seront 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 et à leur efficacité.*
>
> *Les panneaux de signalisation doivent être maintenus dans un état de propreté assurant à tout moment une lisibilité satisfaisante des signaux. »*

B.5.13. L'approvisionnement en courant électrique des panneaux de publicité collectifs doit se faire obligatoirement par le sous-sol. La fixation de câbles non protégés à l'extérieur de la structure est strictement interdite.

B.5.14. Les panneaux de publicité collectifs sont à implanter de manière à:

- ne pas masquer la vue des usagers de la route sur les panneaux de la signalisation directionnelle ni sur les signaux routiers,
- ne pas dégrader les conditions de visibilité des usagers de la route.

B.5.15. Les panneaux de publicité collectifs doivent se trouver à l'extérieur des zones de visibilité définies aux figures N° 2 et N° 3.

B.6. Les voies d'accès carrossables

B.6.1. Les accès vers une zone d'activités font partie de **la catégorie N° 8** des accès définis à l'article 6 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie.

B.6.2. Sauf impossibilité technique liée à la topographie des terrains, les voies d'accès collectives desservant les zones d'activités sont à aménager de façon à aboutir à un angle plus ou moins droit sur la voirie de l'Etat (90° ± 20°).

B.6.3. La **largeur des voies d'accès**, ainsi que la géométrie de la trompette d'entrée dépendent de la nature des engins fréquentant la zone. Dans tous les cas une épure est à dresser à l'aide des courbes tractrices correspondant à l'engin le plus lourd fréquentant la zone.

- Pour les zones susceptibles de générer un trafic origine-destination élevé, l'administration des Ponts et Chaussées peut exiger la réalisation d'une bande de verdure d'une largeur de 3,50 m du côté des voies quittant cette zone et qui est réservée pour un élargissement futur des infrastructures routières (ajout d'une voie de circulation ou d'un couloir pour bus). Cette bande se présente sous forme de zone de séparation agrémentée de haies ou d'autres plantations basses.
- Pour les zones du **secteur primaire** (industrie, artisanat, etc.), les engins de référence sont le camion avec remorque pour définir le bord extérieur et la semi-remorque pour définir le bord intérieur. La largeur des voies d'accès pour cette catégorie de zone doit se trouver dans la fourchette suivante pour une route à deux voies (une dans chaque sens de circulation):

  6,00 m ≤ largeur L_1 ≤ 10,00 m

  Lorsque l'intensité de la circulation exige l'aménagement de plus d'une voie de circulation pour entrer dans la zone ou pour la quitter, la largeur de la route d'accès est à augmenter en conséquence, sans cependant dépasser une valeur correspondant au produit du nombre de voies multiplié par 3,50 m:

  largeur L_2 max. = n x 3,50 m (n = nombre de voies de circulation)

- Pour les zones du **secteur tertiaire** (bureaux, hôtels, etc.), l'engin de référence est le camion à trois essieux. La largeur d'accès pour cette catégorie de zone doit se trouver dans la fourchette suivante pour une route à deux voies (une dans chaque sens de circulation):

  5,00 m ≤ largeur L_3 ≤ 6,50 m

  Lorsque l'intensité de la circulation exige l'aménagement de plus d'une voie de circulation pour entrer dans la zone ou pour la quitter, la largeur de la route d'accès est à augmenter en conséquence, sans cependant dépasser une valeur correspondant au produit du nombre de voies multiplié par 3,25 m:

  largeur L_4 max = n x 3,25 m (n = nombre de voies de circulation)

- Pour les zones **commerciales ou les zones mixtes**, l'engin de référence à prendre en compte pour la détermination de la largeur de l'accès et de la géométrie de la trompette d'entrée est à définir en fonction des activités réelles tout en y englobant celles de la livraison, sans pouvoir cependant dépasser les valeurs limites fixées pour les zones du secteur primaire et du secteur tertiaire.

B.6.4. Le **profil en long** des voies d'accès aux zones d'activités est à concevoir de manière à respecter une pente longitudinale maximale de **3% sur les dix premiers mètres** à compter du bord extérieur de la chaussée de la route de l'Etat à laquelle se raccorde la voie d'accès, respectivement du bord extérieur de l'anneau de circulation lorsque l'accès se fait par un carrefour giratoire.

B.6.5. En présence d'une topographie défavorable se manifestant par une différence de hauteur appréciable entre les niveaux de la route de l'Etat et ceux des fonds de la zone d'activités à urbaniser, la longueur de cette plate-forme à déclivité maximale de 3% peut exceptionnellement être réduite à 6,00 m.

B.6.6. Le **premier accès individuel** vers un établissement implanté en bordure de la voie d'accès ou vers une aire de stationnement doit se trouver à une distance d'au moins 10 m à compter entre le point de raccordement de la voie de desserte à la route de l'Etat défini par le bord extérieur de l'assise carrossable de la route de l'Etat, respectivement de l'anneau de circulation en cas de carrefour giratoire et le bord le plus rapproché de l'accès individuel, ou de l'aire de stationnement, une distance plus grande étant souhaitée.

B.6.7. Dans les cas où la route de l'Etat à laquelle est raccordée la voie de desserte est équipée du côté de la zone d'activités d'une assise réservée à la mobilité douce, la continuité du flux de la circulation des piétons respectivement des cyclistes doit être garantie aux abords du carrefour. Une traversée et d'une assise réservée à la mobilité douce sont à aménager conformément aux dispositions prévues au tome III « Apaisement du trafic et mobilité douce ».

B.6.8. Sur les dix premiers mètres des **zones d'embouchure** des voies d'accès il est interdit d'utiliser comme revêtement, des pavés en pierre naturelle. L'utilisation d'enrobés bitumineux est obligatoire.

B.6.9. Les embouchures des voies de desserte sont à aménager de façon à ne pas perturber le libre écoulement des eaux de surface sur la voirie de l'Etat.

B.6.10. Sur les voies de desserte dotées d'une pente longitudinale inclinée vers la route de l'Etat, des grilles et siphons avaloirs sont à mettre en place en nombre suffisant pour recueillir les eaux de ruissellement en provenance des voies d'accès et pour éviter que celles-ci ne se déversent sur la route de l'Etat.

B.6.11. Sur des sections de route avec accotements non aménagés, la continuité de l'écoulement des eaux dans les fossés, cunettes ou autres dispositifs d'assainissement longeant la voirie de l'Etat doit être assurée par la mise en place sous la zone d'embouchure d'un tuyau de diamètre approprié (minimum Ø 300 mm dûment enrobé) équipé aux deux extrémités de têtes de buse ne dépassant pas le point le plus haut du niveau du bord de la chaussée.

B.6.12. Les voies de sortie sont à doter du signal B,1 « Cédez le passage », respectivement du signal B,2a « Arrêt », si les conditions de visibilité sur la route de l'Etat sont mauvaises.

B.7. Les aménagements sur la route de l'Etat

B.7.1. L'organisation de la circulation accédant à la zone d'activités ou quittant cette zone doit être opérée de manière à ne pas pénaliser la circulation sur la route de l'Etat. En fonction de l'importance des flux générés par la nouvelle zone d'activités, l'administration des Ponts et Chaussées peut solliciter auprès du requérant la réalisation d'une étude de trafic concernant les accès à la zone d'activités. Cette étude de trafic, à prendre en charge par le promoteur du projet, est à confier à un bureau d'ingénieurs-conseils agréé et à réaliser sous la direction des services concernés de l'administration des Ponts et Chaussées.

B.7.2. Le carrefour composé par la route de l'Etat et la ou les voies de desserte des zones d'activités peut avoir différentes formes:

- un carrefour dénivelé avec réalisation d'un ouvrage d'art,
- un carrefour giratoire,
- un carrefour réglementé par des feux tricolores,
- un carrefour conventionnel équipé de voies de tourne à gauche,
- un carrefour conventionnel sans voies de tourne à gauche.

B.7.3. En cas d'étude de trafic demandée par l'administration, le choix du type de carrefour et de sa configuration (nombre et longueur des voies d'accès et de sortie, nombre et longueur des voies de tourne à gauche, diamètre du giratoire, plan de phase des feux de signalisation) se fait en fonction des résultats de l'analyse du niveau de service conformément au « Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen » (FGSV) sur base du trafic origine-destination pronostiquée.

B.7.4. Si le projet retenu demande la réalisation d'emprises, les frais d'achat et toutes les charges annexes sont à supporter par le promoteur requérant, même si les acquisitions doivent se faire par l'intermédiaire de l'Etat ou de la commune concernée.

B.7.5. En fonction de l'importance et du rang hiérarchique de la route de l'Etat à laquelle sera raccordée la voie de desserte de la zone d'activités, un certain type de carrefour peut être prescrit par le département des Travaux Publics.

B.7.6. Chaque engin accédant à la zone ou la quittant doit pouvoir faire cette manœuvre en un seul mouvement et sans empiéter sur une autre voie de la route de l'Etat réservée à un autre flux de circulation. Le respect de cette condition est à démontrer à l'aide de courbes tractrices correspondant au véhicule de référence tel que défini ci-dessus.

B.7.7. Les plans d'exécution du nouveau carrefour donnant accès à la zone d'activités, utilisés dans le cadre de la procédure d'autorisation en vue de l'obtention d'une permission de voirie, sont à dresser par un homme de l'art agréé œuvrant pour le compte du requérant.

B.7.8. Exception faite du carrefour-giratoire et du carrefour réglementé par des feux tricolores partageant la priorité, la route de l'Etat doit toujours rester prioritaire par rapport aux voies de desserte.

B.7.9. Tous les aménagements à réaliser dans le cadre du raccordement d'une zone d'activités à la voirie de l'Etat, c'est-à-dire tant ceux se rapportant à la voie de desserte proprement dite que ceux concernant le réaménagement de la route de l'Etat, sont à la charge exclusive du requérant.

B.8. Les zones d'activités avec accès individuels directs

B.8.1. Le présent chapitre définit les règles d'exception permettant l'implantation d'établissements industriels, artisanaux ou commerciaux se trouvant sur des fonds classés zones d'activités économiques ou zones industrielles au PAG des communes, mais pouvant entrer dans le bénéfice d'accès individuels directs à la voirie de l'Etat.

B.8.2. L'acceptation d'accès individuels directs à la voirie de l'Etat pour desservir des établissements implantés dans des zones classées zones d'activités économiques ou zones industrielles dans le PAG doit rester exceptionnelle et s'applique principalement aux situations existantes, où des lacunes non occupées se trouvent entre les parcelles d'établissements en place bénéficiant déjà d'un accès individuel direct à la voirie de l'Etat.

B.8.3. L'existence de telles configurations s'explique par:

- des procédures d'autorisation anciennes,
- des situations héritées dans le cadre d'un reclassement de la voirie.

B.8.4. La création de nouveaux projets de ce type est toutefois envisageable dans certains cas exceptionnels précis, dans le cadre de la réalisation de nouvelles routes ou de réaménagements de routes existantes traversant des fonds classés zones d'activités économiques ou zones industrielles aux PAG des communes concernées. Il s'agit des trois cas suivants (liste restrictive et exclusive):

- L'assainissement de situations existantes avec l'extension éventuelle du périmètre de la zone d'activités réalisée par la création de deux giratoires aux extrémités de la zone, reliés entre eux par un terre-plein central infranchissable au milieu de la route. Dans cette configuration chaque demi-chaussée de la route de l'Etat est équipée de deux voies de circulation, celle de gauche étant réservée au trafic transitaire, celle de droite à la circulation de desserte.
- Sur les parties de route d'une nouvelle voie de désenclavement d'un site industriel traversant les fonds classés zone d'activités.
- Dans les zones où la configuration des terrains s'oppose à l'aménagement de plus d'une rangée d'établissements et où l'exiguïté des terrains ne permet pas la réalisation d'une voie de desserte parallèle à la route de l'Etat, respectivement où l'intensité de la circulation sur la route de l'Etat ne justifie pas l'aménagement d'une telle voie de desserte (seulement sur les chemins repris avec une intensité de trafic inférieure à 5.000 véh/jour dans la moyenne journalière annuelle les deux sens de circulation cumulés).

B.8.5. Lorsque la réalisation de telles zones avec accès individuels directs exige l'aménagement d'une voie de tourne à gauche ou d'une voie de tourne à droite sur la chaussée de la route de l'Etat, les frais en découlant sont à charge du requérant.

B.8.6. Les prescriptions d'alignement pour constructions à ériger dans ces zones sont identiques à celles données au chapitre B.3. ci-dessus.

B.8.7. Les prescriptions suivantes sont d'application en matière de **géométrie des accès directs**:

- la largeur de l'accès est à déterminer en fonction des courbes tractrices de l'engin le plus lourd pouvant accéder au site;
- si l'établissement est doté de plus d'un accès, il est recommandé de séparer l'accès pour fournisseurs (poids lourds) et celui des clients (voitures particulières);
- chaque engin accédant au site de l'établissement ou quittant ce site doit pouvoir faire cette manœuvre en un seul mouvement et sans empiéter sur une autre voie de la route de l'Etat réservée à un autre flux de circulation. Le respect de cette condition est à démontrer à l'aide de courbes tractrices;
- aucun des accès ne peut avoir une largeur dépassant 8,00 m;
- les accès sont à réaliser avec une déclivité ne dépassant pas 3% sur les six premiers mètres (6,00 m) à compter de la limite entre le domaine public et la propriété privée;
- si un des accès dessert un parking pour le personnel ou pour les clients, le premier emplacement doit se trouver à une distance d'au moins 10 m du bord extérieur de la chaussée de la route de l'Etat;
- aucun obstacle dépassant une hauteur de 80 cm par rapport au niveau du bord extérieur de la chaussée de la route de l'Etat, susceptible de barrer la vue d'un engin quittant la propriété privée pour s'engager dans la circulation de la route étatique, ne doit se trouver à l'intérieur du champ de visibilité défini à la figure N°3.

Par obstacle on entend notamment:

- les plantations basses,
- les murs et les clôtures d'enceinte opaques,
- les murs de soutènement le long de la voirie de l'Etat ou le long de la voie d'accès,
- les modelés de terrains,
- les panneaux de publicité.

B.8.8. Les parties non utilisées comme accès carrossable sont à séparer de la voirie de l'Etat par une bande de verdure pouvant englober partiellement l'accotement de la route. Lorsque des parkings sont aménagés en bordure directe de la voirie de l'Etat, le requérant est tenu d'ériger des barrières ou de planter des haies épaisses protégeant les usagers de la route contre tout risque d'éblouissement.

B.8.9. L'espace de cette bande ne peut servir ni pour l'aménagement de places de stationnement pour engins, voitures ou vélos, ni pour l'exposition de voitures ou d'autres objets offerts à la vente. Cette restriction vaut également si l'accès vers cette bande se fait à partir de la propriété privée.

B.8.10. En fonction de l'intensité escomptée du trafic se dégageant du nombre d'emplacements réalisés sur le site de l'établissement et de la fréquence d'occupation, l'administration des Ponts et Chaussées peut demander de la part du requérant la réalisation d'une étude de trafic. Cette étude, à prendre en charge par le requérant, est à confier à un bureau d'ingénieurs-conseils agréé et à réaliser sous la direction des services concernés de l'administration des Ponts et Chaussées.

B.8.11. En cas de besoin établi par cette étude, l'aménagement de voies d'entrée et de sortie spéciales peut être demandé au requérant. Les emprises nécessaires pour ces aménagements tout comme la réalisation des travaux sont à charge exclusive du requérant, même si des parties de ces aménagements se trouvent sur la voie ou sur le domaine public. Ceci vaut également pour la mise en place de feux tricolores facilitant l'accès à l'établissement.

B.8.12. Un panneau de publicité collectif peut être implanté en bordure de la route de l'Etat à l'approche d'une zone d'activités avec accès directs. Seuls les noms des établissements accessibles par la voie de circulation en bordure de laquelle se trouve le panneau, peuvent y être affichés.

B.8.13. Les panneaux de publicité collectifs doivent être conformes aux dispositions du chapitre B.5.

B.9. Les conditions particulières

B.9.1. Aucune branche d'un giratoire, construit sur la voirie de l'Etat, ne peut être réservée à la desserte d'un seul établissement privé. Lorsqu'une seule société occupe tous les fonds d'une zone d'activités donnée, une branche d'un éventuel giratoire peut lui être réservée sous condition de pouvoir servir comme accès public en cas d'une extension de cette zone et de l'implantation d'autres sociétés sur ce site, ou du partage ultérieur des terrains par plusieurs établissements.

B.9.2. D'une façon générale, tous les frais résultant de l'instruction du dossier (étude de trafic, étude géotechnique, etc.), de l'acquisition des fonds nécessaires à l'aménagement des carrefours (emprises) ou résultant de l'exécution des aménagements sur le domaine public qui sont en relation avec la réalisation d'une zone d'activités, sont à la charge du requérant.

B.9.3. La permission de voirie octroyée au promoteur d'une zone d'activités ne dégage pas un établissement privé implanté dans cette zone de solliciter une permission de voirie séparée pour le cas où des parties de ses constructions ou des aménagements extérieurs tombent dans la zone de respectivement 10 ou 25 m de largeur soumise à la législation sur les permissions de voirie.

B.9.4. Lorsque le requérant veut réaliser un tunnel ou un passage souterrain passant sous le domaine public de la route de l'Etat pour assurer un mouvement de tourne à gauche ou pour relier deux établissements se trouvant de part et d'autre d'une route de l'Etat, une convention entre l'Etat et le requérant sera nécessaire.

B.10. Les zones d'activités en bordure des contournements d'agglomérations et des tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat

B.10.1. Les zones d'activités implantées en bordure des routes nationales et des chemins repris faisant partie des contournements d'agglomérations et des tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat, définis à l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, sont régies par les dispositions suivantes:

- Nul ne peut établir des installations ou des constructions sur le domaine de cette voirie et il ne peut, à quelque titre que ce soit, être établi d'autres accès à ce domaine que ceux qui sont ou seront aménagés par l'Etat, en application de l'alinéa 1er de l'article 3 de la loi modifiée du 16 août 1967 sus-indiquée.
- Les riverains de ces domaines ne jouissent pas des droits reconnus aux riverains de la voirie normale de l'Etat, particulièrement du droit d'accès.
- En application des dispositions de l'article 4bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes un règlement grand-ducal peut déterminer des tronçons de routes pour lesquels les conditions de l'article 4 (dont le droit d'accès) ne sont pas applicables.
- Des constructions ou travaux autres que ceux exécutés pour le compte de l'Etat ou en vertu des dispositions de l'article 6, alinéa 4 de la loi modifiée du 16 août 1967 sus-indiquée, ne peuvent se faire qu'à une distance de quinze mètres. La largeur des zones non aedificandi en question est comptée à partir de la limite du domaine public.
- A l'intérieur de la distance de quinze mètres, les travaux d'entretien et de conservation de constructions existantes sont sujets à permission de voirie. Tous autres travaux de construction et de transformation sont défendus, y compris:
  - l'aménagement de places de parcage pour compte d'établissements commerciaux, artisanaux, industriels ou administratifs, publics ou privés;
  - la construction de voies de desserte;
  - la réalisation d'aires de stockage de tout genre.

Figure N° 1: Voies d'accès vers une zone d'activités

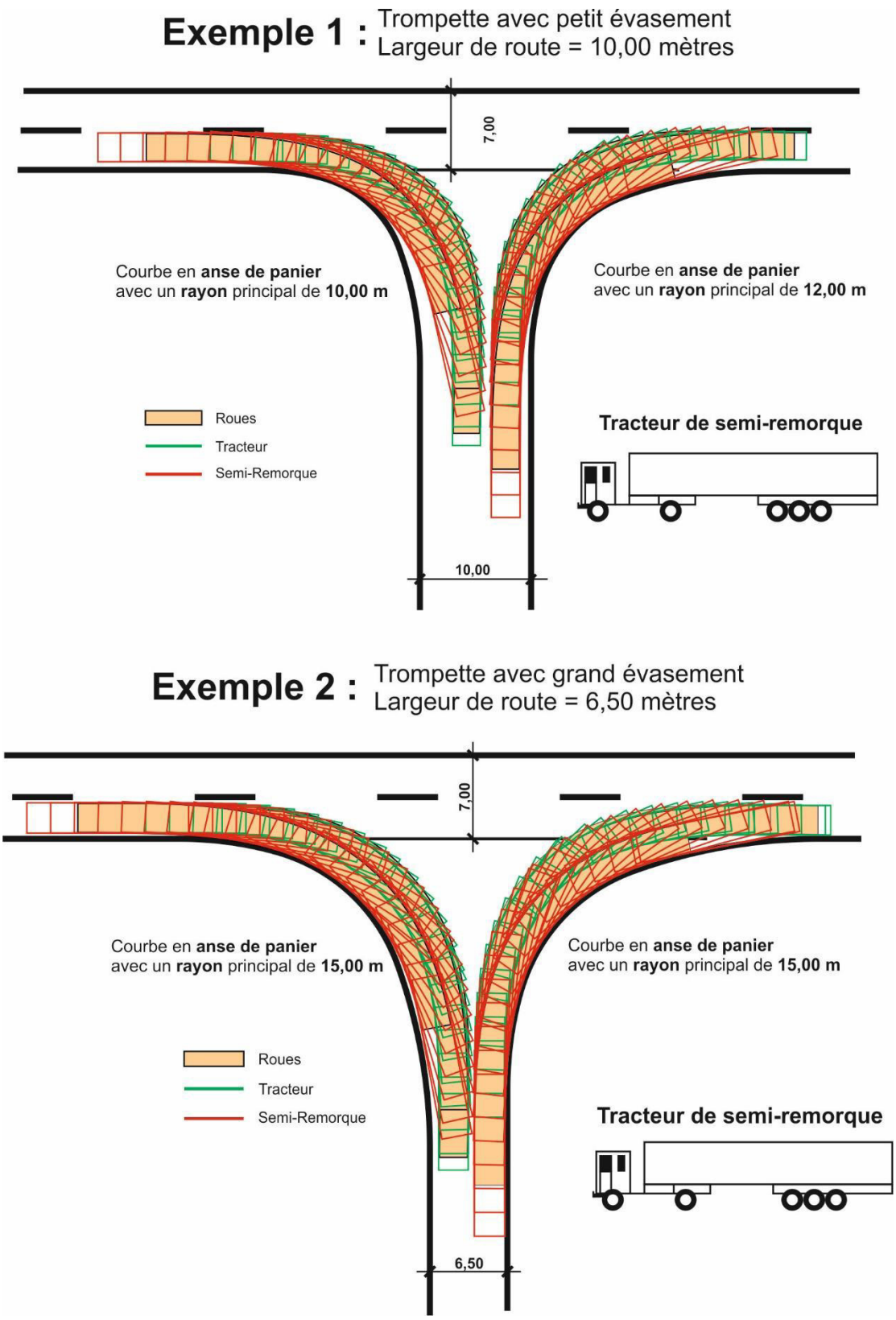
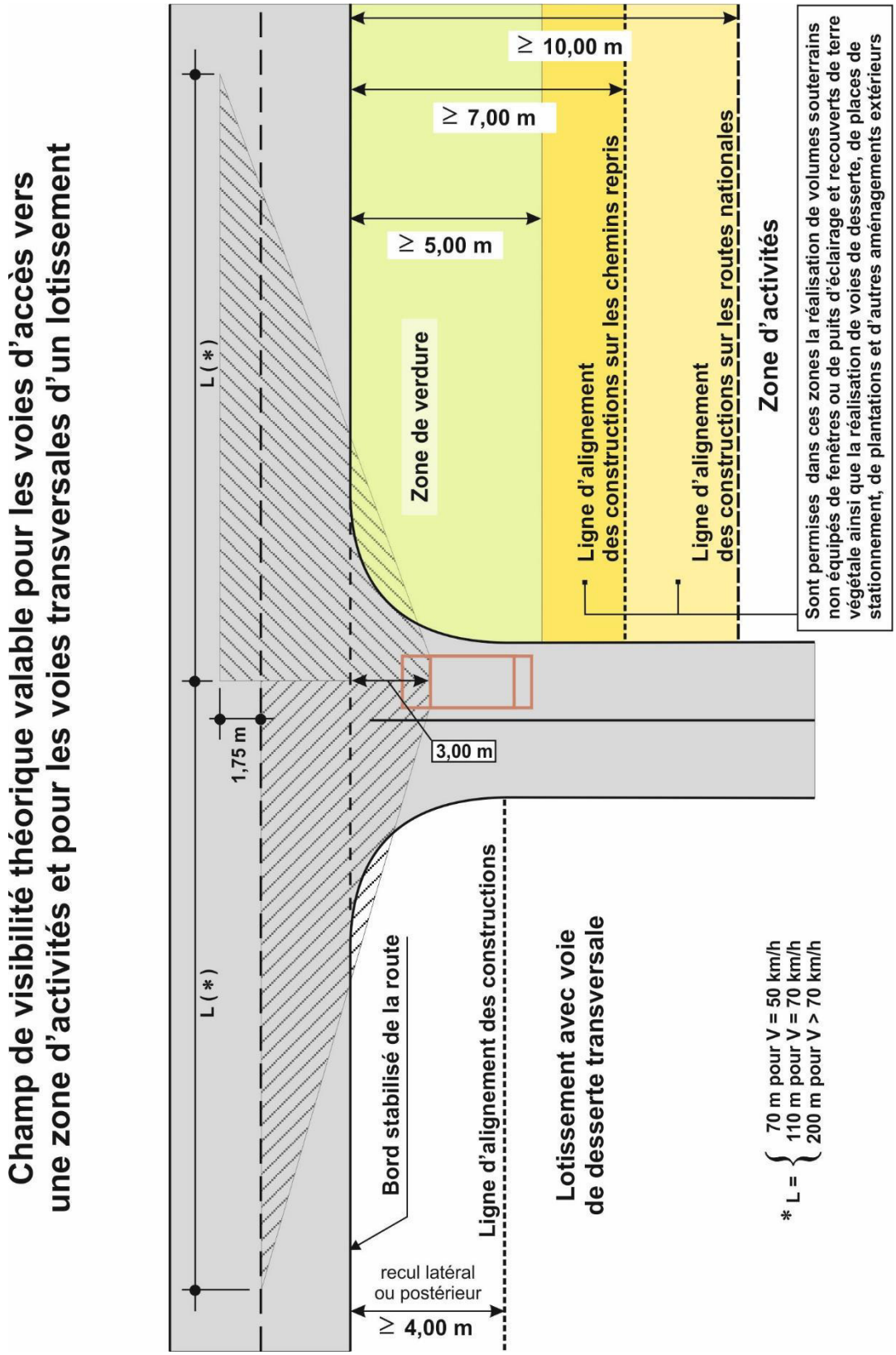


Figure N° 2: Champ de visibilité théorique



C. Les stations-service

La construction de nouvelles stations-service et le réaménagement de stations-service existantes ne peuvent être autorisés que sur des terrains qui dans le PAG de la Commune concernée sont respectivement classés zones d'activités économiques, zones industrielles ou zones dans lesquelles la partie écrite du PAG permet expressis verbis l'implantation de tels établissements.

C.1. Les accès à la station-service

C.1.1. Les accès vers une station-service font partie de la **catégorie N° 6** des accès définis à l'article 6 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie.

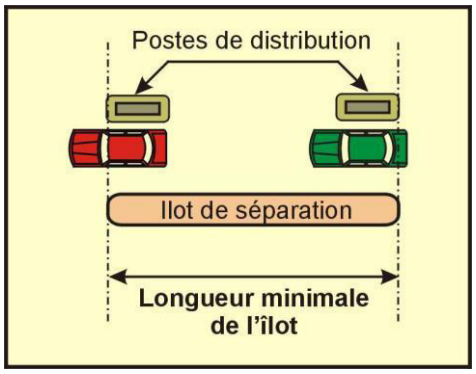
C.1.2. Chaque station-service n'a droit qu'à **une seule entrée et à une seule sortie** sur la route de l'Etat.

C.1.3. Lorsqu'une station-service se trouve sur un carrefour et touche à plus d'une route, le nombre d'accès peut être augmenté.

C.1.4. La largeur des accès dépend de la configuration des lieux et du type d'aménagement de la station. Sauf exception dûment motivée, la largeur de chacun des accès, doit être égale ou supérieure à sept mètres **[Lmin ≥ 7,00 m]**.

C.1.5. Entre les deux accès (entrée et sortie), la zone de distribution de carburant est à séparer du domaine public de la voirie de l'Etat par un îlot d'une largeur minimale de **0,50 m** en ville et de **1,00 m** en rase campagne, délimité par des bordures d'une hauteur d'au moins **13 cm**.

C.1.6. L'îlot de séparation doit couvrir l'ensemble de la zone de distribution, c'est-à-dire il doit s'étendre au moins jusqu'aux bords extérieurs du premier et du dernier poste de distribution



C.1.7. Sur les parties restantes de part et d'autre entre les deux accès et la propriété voisine, la séparation entre la station-service et le domaine public de la route est à réaliser par des aménagements infranchissables aux voitures (bandes de verdure, îlots entourés de bordures hautes, etc.) qui sont à aménager de manière à ne pas entraver les conditions de visibilité d'une voiture quittant la station-service pour se réinsérer dans la circulation de la route de l'Etat.

C.1.8. La largeur des accès doit être suffisante pour permettre aux camions citerne approvisionnant la station-service d'exécuter les manœuvres d'entrée et de sortie en un seul mouvement et de manière à ne pas gêner la circulation sur la route de l'Etat.

C.2. Aménagements généraux

C.2.1. Chaque station-service est à aménager de façon à fonctionner en **sens unique**. Le sens de circulation doit être clairement indiqué par la mise en place de signaux routiers conformes au Code de la Route.

C.2.2. Sauf exception dûment motivée, le sens de circulation doit être identique à celui de la voie de circulation attenante sur la chaussée de la route de l'Etat.

C.2.3. Si la station-service est équipée d'un commerce ou d'un snack-bar, des emplacements de stationnement sont à mettre à la disposition de cette clientèle.

C.2.4. Si la station-service fait partie d'un centre commercial et nécessite, outre les entrée et sortie classiques à partir de la route de l'Etat, également des voies de communication entre la station-service et le centre commercial, la définition de l'implantation et de la géométrie des accès directs et des voies de circulation internes fera l'objet de pourparlers à mener avec les services responsables de l'administration des Ponts et Chaussées.

C.2.5. Les réservoirs alimentant les pompes sont à aménager en dehors du domaine public et les installations de chargement sont à disposer de manière à permettre aux camions citerne de se garer en dehors de la voirie publique et de façon à ne pas gêner le déroulement de la circulation normale sur l'aire de service durant la phase de remplissage. Si les camions citernes utilisent pour **l'approvisionnement de la station** un couloir de distribution normal, il y a lieu de documenter, à l'aide d'épures de giration que les mouvements d'accès et de sortie sont possibles et il faut veiller à ce que la circulation vers les postes de distribution des autres couloirs ne soit pas dérangée.

C.2.6. La zone de distribution est à revêtir par un matériau résistant aux effets agressifs des carburants. Le bénéficiaire doit prendre soin de ne pas perturber le libre écoulement des eaux sur le domaine routier et de ne pas y déverser les eaux provenant de la propriété privée. Les eaux collectées sur la surface de distribution sont à évacuer vers une station de déshuilage et les eaux de ruissellement des accès sont à évacuer par une rigole à aménager derrière l'arête postérieure du trottoir et à raccorder à la canalisation locale.

C.2.7. S'il est nécessaire d'éclairer les bornes pour les rendre bien visibles durant la nuit, il y a lieu de recourir à un dispositif offrant toutes les garanties de sécurité. Les contours des postes de distribution ne doivent pas être illuminés de façon à éblouir les usagers de la route.

C.2.8. Les **auvents** doivent avoir une hauteur libre d'au moins 4,50 m.

C.2.9. La toiture ou les faces de l'auvent ne peuvent pas être utilisées à des fins publicitaires autres que celles en relation avec les produits vendus à la station.

C.2.10. Lorsque la route en bordure de laquelle est implantée la station-service est équipée d'une assise réservée à la mobilité douce, la continuité de ces infrastructures doit être garantie le long de toute l'emprise occupée par la station-service.

En cas d'assise existante de faible largeur, un recul peut être demandé pour pouvoir mettre l'assise réservée à la mobilité douce en conformité.

C.2.11. Lorsque la route de l'Etat est bordée d'une assise réservée à la mobilité douce, sur les sections se trouvant à l'amont et à l'aval de la station-service, ou seulement sur une de ces sections, cette infrastructure est à prolonger conformément aux dispositions prévues au tome III « Apaisement du trafic et mobilité douce ».

C.2.12. Le terrain public restant entre la route et ses dépendances et la propriété privée sur laquelle est érigée la station-service ne peut pas être occupé par le bénéficiaire pour le stockage ou l'exposition de voitures ou de matériel de tout genre, à moins qu'un bail d'occupation spécial ne soit conclu avec l'administration de l'Enregistrement et des Domaines.

C.3. Les postes de distribution

C.3.1. Constitution des postes de distribution.

Un poste de distribution est soit constitué d'un bloc unique dans lequel sont intégrées les bornes à simple ou à double face de distribution pour chaque type de carburant, soit d'un ensemble de bornes séparées pour chaque type de carburant à simple ou à double face regroupées sur un seul îlot.

Un poste de distribution à simple face, c'est-à-dire à un emplacement de distribution, ne peut servir aux clients que d'un seul couloir, alors qu'un poste de distribution à double face, c'est-à-dire à deux emplacements de distribution, peut servir aux clients circulant sur deux couloirs adjacents, lorsqu'il se trouve entre ces deux couloirs de circulation.

Les conduites en tubes flexibles partant des bornes sont à intégrer dans celles-ci ou à y attacher de façon à ne pas pénétrer dans le gabarit des couloirs de circulation.

Seules les pompes diesel gros débit peuvent être aménagées dans un couloir spécial. Ce couloir n'offrant pas les autres types de carburant doit être signalé de façon claire et bien visible dès l'approche de la station.

Chaque poste de distribution est à entourer d'une bordure ou d'une bouteroue de protection.

C.3.2. Disposition des postes de distribution

Les postes de distribution peuvent être aménagés de trois façons différentes:

- Aménagement de façon parallèle à la route de l'Etat.
- Un aménagement en profondeur [modèle A] cause moins de gênes à la circulation sur la route de l'Etat qu'un aménagement le long de la route [modèle B].
- Aménagement en forme d'épi [modèle C].
- Aménagement de façon perpendiculaire à la route de l'Etat.

C.4. La largeur des couloirs de circulation

C.4.1. Les couloirs de circulation aménagés le long des postes de distribution disposés de façon **parallèle** à la route de l'Etat doivent avoir les largeurs minimales suivantes:

Le couloir médian:

- **7,50 m** pour les couloirs qui desservent des deux côtés une file d'au moins deux postes de distribution disposés d'affilé, la largeur étant mesurée entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes.
- **5,50 m** pour les couloirs qui desservent des deux côtés un seul poste de distribution, la largeur étant mesurée entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes.

Le couloir extérieur du côté de la route de l'Etat:

- **5,00 m** pour les couloirs qui desservent d'un seul côté une file d'au moins deux postes de distribution disposés d'affilé, la largeur étant mesurée entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes et la bordure de l'îlot de séparation.

Si le passage carrossable [$\mathbf{L_{PC}}$] entre les postes de distribution, mesuré de façon parallèle à l'axe du couloir entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes, est supérieur ou égal à sept mètres [≥ **7,00 m**], la largeur du couloir extérieur peut être limitée à **3,50 m**.

- **3,50 m** pour les couloirs qui desservent d'un seul côté un seul poste de distribution, la largeur étant mesurée entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes et la bordure de l'îlot de séparation.

Si ce couloir sert de by-pass, par exemple pour donner accès vers une station de lavage, sa largeur minimale doit être de **5,00 m**;

Le couloir extérieur du côté opposé à la route de l'Etat:

- **5,00 m** pour les couloirs qui desservent d'un seul côté une file d'au moins deux postes de distribution disposés d'affilé, la largeur étant mesurée entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes et la bordure de l'îlot de séparation.

Si le passage carrossable [L_{PC}] entre les postes de distribution, mesuré de façon parallèle à l'axe du couloir entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes, est supérieur ou égal à sept mètres [≥ **7,00 m**], la largeur du couloir extérieur peut être limitée à **3,50 m** si le bâtiment de service attenant est équipé d'un trottoir de protection pour la circulation des clients et à **4,50 m** si le bâtiment de service ne dispose pas d'un trottoir.

- **3,50 m** pour les couloirs qui desservent d'un seul côté un seul poste de distribution, la largeur étant mesurée entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes.

Si ce couloir sert également de by-pass, sa largeur minimale doit être de **5,00 m**;

C.4.2. Les couloirs de circulation des stations-service aménagés en **forme d'épi** doivent avoir les largeurs minimales suivantes:

Le couloir médian:

- **7,50 m** pour les couloirs qui desservent des deux côtés une file d'au moins deux postes de distribution disposés d'affilé, la largeur étant mesurée de façon perpendiculaire par rapport à l'axe du couloir de circulation entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes.
- **5,50 m** pour les couloirs qui desservent des deux côtés un seul poste de distribution, la largeur étant mesurée de façon perpendiculaire par rapport à l'axe du couloir de circulation entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes.

Le couloir de circulation extérieur parallèle à la route de l'Etat:

- **5,50 m** pour le couloir parallèle à la route de l'Etat donnant accès aux couloirs secondaires desservant les postes de distribution, la largeur étant mesurée de façon perpendiculaire par rapport à l'axe de la route de l'Etat entre l'extrémité la plus rapprochée du poste de distribution et l'îlot de séparation. La distance est mesurée entres les bordures ou les bouteroues de ces deux aménagements.

La viabilité des autres mouvements à effectuer sur une station-service de ce type, fixant particulièrement la distance à respecter entre l'aire de distribution et le bâtiment de service, est à documenter par des épures de giration dressées à l'aide des courbes tractrices des véhicules fréquentant la station.

C.4.3. Les couloirs de circulation des stations-service aménagés de façon **perpendiculaire** par rapport à l'axe de la route de l'Etat.

Le couloir médian:

- **7,50 m** pour les couloirs qui desservent des deux côtés une file d'au moins deux postes de distribution disposés d'affilé, la largeur étant mesurée entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes.
- **5,50 m** pour les couloirs qui desservent des deux côtés un seul poste de distribution, la largeur étant mesurée entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes.

Le couloir extérieur du côté de l'entrée:

- **5,00 m** pour les couloirs qui desservent d'un seul côté une file d'au moins deux postes de distribution disposés d'affilé, la largeur étant mesurée entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes et le bord de l'assise carrossable.

Si le passage carrossable $\mathbf{L_{PC}}$ entre les postes de distribution, mesuré de façon parallèle à l'axe du couloir entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes est supérieur ou égal à sept mètres [$\mathbf{L_{PC} \geq 7{,}00\ m}$], la largeur du couloir extérieur peut être limitée à **3,50 m**.

- **3,50 m** pour les couloirs qui desservent d'un seul côté un seul poste de distribution, la largeur étant mesurée entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes et le bord de l'assise carrossable.

Si ce couloir sert de by-pass, par exemple pour donner accès vers une station de lavage, sa largeur minimale doit être de **5,00 m**;

Le couloir extérieur du côté de la sortie:

Si la station-service n'est pas équipée d'une voie de sortie séparée, le couloir extérieur du côté de la sortie a une double fonction à remplir: il sert de couloir de desserte des emplacements de distribution de la file la plus à gauche et de couloir de sortie pour tous les véhicules quittant la station-service. Dans ce cas la voie de sortie et le couloir de desserte sont à séparer matériellement ou à signaler de façon claire et précise par un marquage routier approprié.

La bande réservée au couloir desservant les emplacements de distribution doit avoir les largeurs minimales suivantes:

- **5,00 m** pour les couloirs qui desservent d'un seul côté une file d'au moins deux postes de distribution disposés d'affilé, la largeur étant mesurée entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes et la bordure de l'îlot de séparation respectivement de la ligne de marquage.

Aux cas où:

- le passage carrossable $\mathbf{L_{PC}}$ entre les postes de distribution, mesuré de façon parallèle à l'axe du couloir entre les bordures ou les bouteroues entourant les postes est supérieur ou égal à sept mètres [$\mathbf{L_{PC} \geq 7{,}00\ m}$],
- le couloir ne dessert qu'un seul poste de distribution,
- l'aire de sortie n'est pas matériellement séparée de ce couloir de circulation,

la largeur de ce couloir peut être limitée à **3,50 m**.

Le couloir de circulation extérieur parallèle à la route de l'Etat:

- **8,00 m** pour le couloir parallèle à la route de l'Etat donnant accès aux couloirs secondaires desservant les postes de distribution, la largeur étant mesurée de façon perpendiculaire par rapport à l'axe de la route de l'Etat entre l'extrémité du poste de distribution le plus rapproché et le bord intérieur de l'îlot de séparation. La distance est mesurée entres les bordures ou les bouteroues de ces deux aménagements.

C.4.4. La viabilité des autres mouvements à effectuer sur une station-service de ce type, fixant entre autres la distance à respecter entre l'aire de distribution et le bâtiment de service et la géométrie de l'aire de virage garantissant l'accès à la sortie pour les véhicules circulant sur la file de gauche, est à documenter par des épures de giration dressées à l'aide des courbes tractrices des véhicules fréquentant la station.

C.5. Les enseignes de publicité

C.5.1. Les enseignes des stations-service sont à implanter de manière à ce que la structure portante, y compris les fondations, se trouve entièrement sur le terrain privé faisant partie de la station. L'utilisation de structures portantes obliques pénétrant dans l'espace public n'est pas autorisée.

C.5.2. A l'intérieur du champ de visibilité défini à la figure N° 3, il y a lieu d'utiliser des potences du type « flag-sign » constituées d'un poteau unique supportant les enseignes. La mise en place de tout support massif du type « totem » susceptible de causer des problèmes de visibilité aux clients de la station-service est interdite.

C.5.3. Les panneaux ne doivent pas empiéter sur le domaine public et respecter une distance d'au moins 1,50 m du bord de la chaussée.

C.5.4. 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.

C.5.5. Il est défendu d'employer des modèles qui par leurs formes, couleurs ou dimensions peuvent être confondus avec les panneaux de la signalisation routière et il y a lieu de renoncer à l'utilisation de produits à effet réfléchissant tels que le « scotchlite ».

C.5.6. Les foyers lumineux éclairant les enseignes et leurs contours sont à installer de façon à ne pas éblouir les usagers de la route ni à nuire à la visibilité ou à l'efficacité des panneaux de la signalisation routière.

C.5.7. Il est strictement interdit d'utiliser des dispositifs clignotants, rotatifs ou avec écritures à lettres filantes et l'affichage des messages ou images doit être statique et en rapport direct avec l'exploitation de la station de service.

C.5.8. La fixation d'enseignes publicitaires sur les candélabres de l'éclairage public et sur les poteaux de la signalisation routière n'est pas autorisée.

C.6. La mise en place d'enseignes publicitaires amovibles

C.6.1. Par enseignes publicitaires amovibles on entend des panneaux publicitaires montés sur trépied ou sur roulettes, posés devant un commerce pendant les heures d'ouverture. **La publicité y affichée doit être en rapport avec les produits vendus à la station-service.**

C.6.2. 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 la station-service 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 la station-service. 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.

C.6.3. La hauteur des enseignes amovibles placées à l'intérieur du champ de visibilité défini à la figure N° 3 ne doit pas dépasser 40 cm.

C.6.4. Les enseignes amovibles sont à placer de manière à ne pas cacher la vue des usagers de la route sur les signaux routiers respectivement les panneaux directionnels et à laisser à la circulation des piétons et/ou cyclistes les largeurs suivantes.

- 1,50m en cas de trottoir;
- 2,50m en cas de chemin pour piétons et cyclistes;
- 2,50m en cas de piste cyclable.

C.7. La dépollution

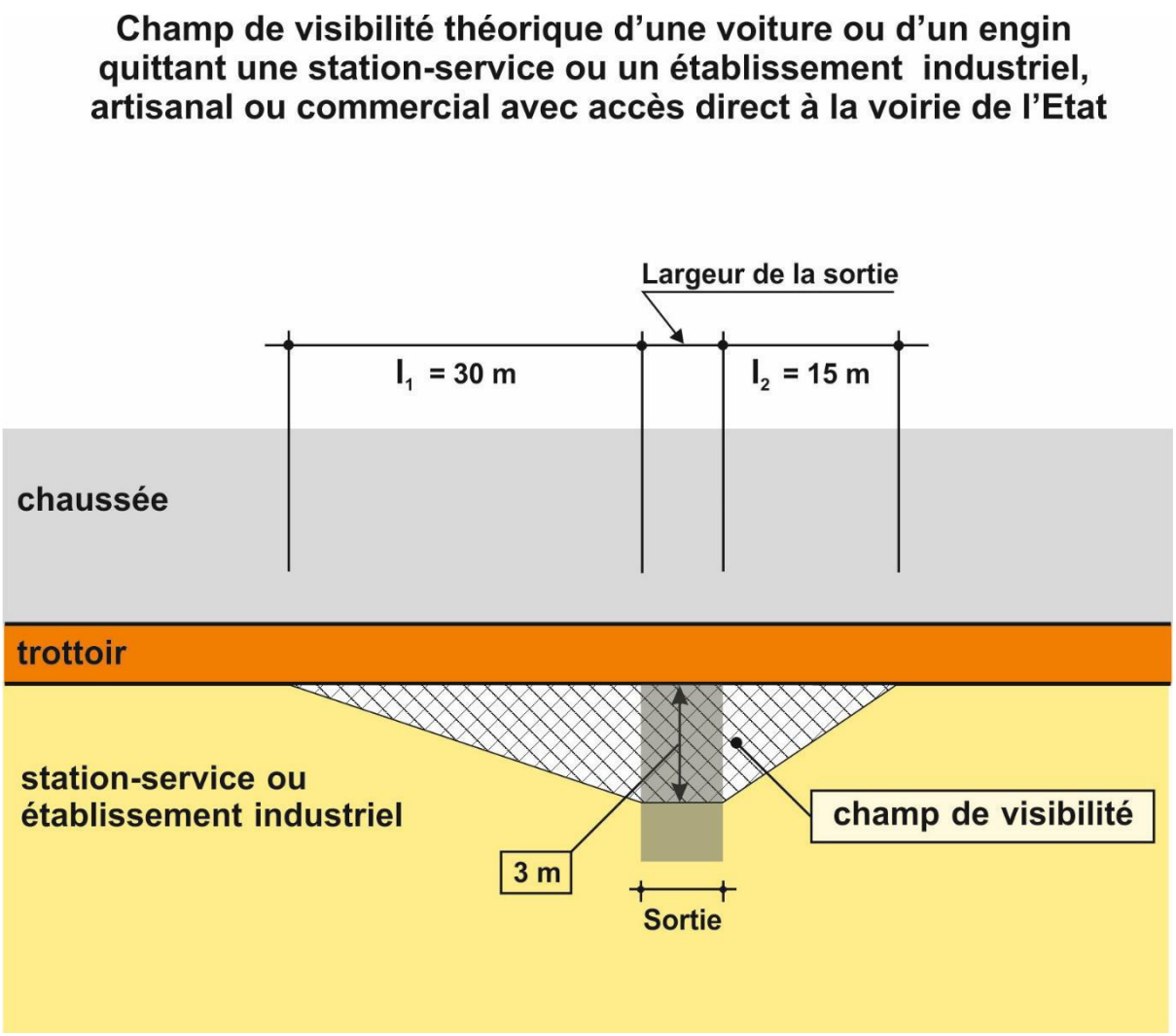
C.7.1. En cas de réaménagement d'une station-service, l'opération de dépollution peut faire l'objet d'une permission de voirie à part.

C.7.2. Les matériaux d'excavation, pollués ou non, sont à évacuer vers une décharge ou un lieu de traitement agréé par le ministère du Développement durable et des Infrastructures, département de l'Environnement.

C.7.3. Le bénéficiaire doit prendre soin de ne pas salir la route et doit installer au besoin un dispositif pour le lavage des pneus des camions pour éviter l'entraînement de boues sur la chaussée. En cas de salissure accidentelle, l'entreprise chargée par le bénéficiaire de l'exécution des travaux d'assainissement doit procéder de suite à un nettoyage de la chaussée.

C.7.4. L'organisation des travaux doit être conforme aux dispositions du chapitre I « Les chantiers de construction ».

Figure N° 3: Champ de visibilité théorique



Le champ de visibilité commence à une distance de 3,00 m de la limite entre la propriété privée et le domaine public.

A l'intérieur du champ de visibilité la mise en place de tout obstacle obstruant la vue des chauffeurs des voitures quittant la station de service sur le déroulement de la circulation sur la route de l'Etat est interdite.

Cette contrainte ne vaut pas sur la partie du champ de visibilité qui empiète sur le terrain de la propriété voisine.

A l'intérieur du champ de visibilité la hauteur des plantations est à limiter à 80 cm par rapport au niveau du trottoir, respectivement de la chaussée lorsqu'il n'y a pas de trottoir.

Les enseignes du type "Totem" sont interdites à l'intérieur du champ de visibilité.

Les panneaux de publicité amovibles se trouvant à l'intérieur du champ de visibilité ne doivent pas dépasser une hauteur de 40 cm.

Figure N° 4: Station-service : Modèle « A »

* En cas d'aménagement d'un by-pass (vers une station de lavage ou à toute autre fin), la largeur minimale de ce passage est à porter à 5,00 m.

** Les mesures écrites en *écriture cursive* sont données à titre indicatif. Les dimensions exactes sont à déterminer à l'aide des épures de giration valables pour les véhicules circulant dans ces zones.

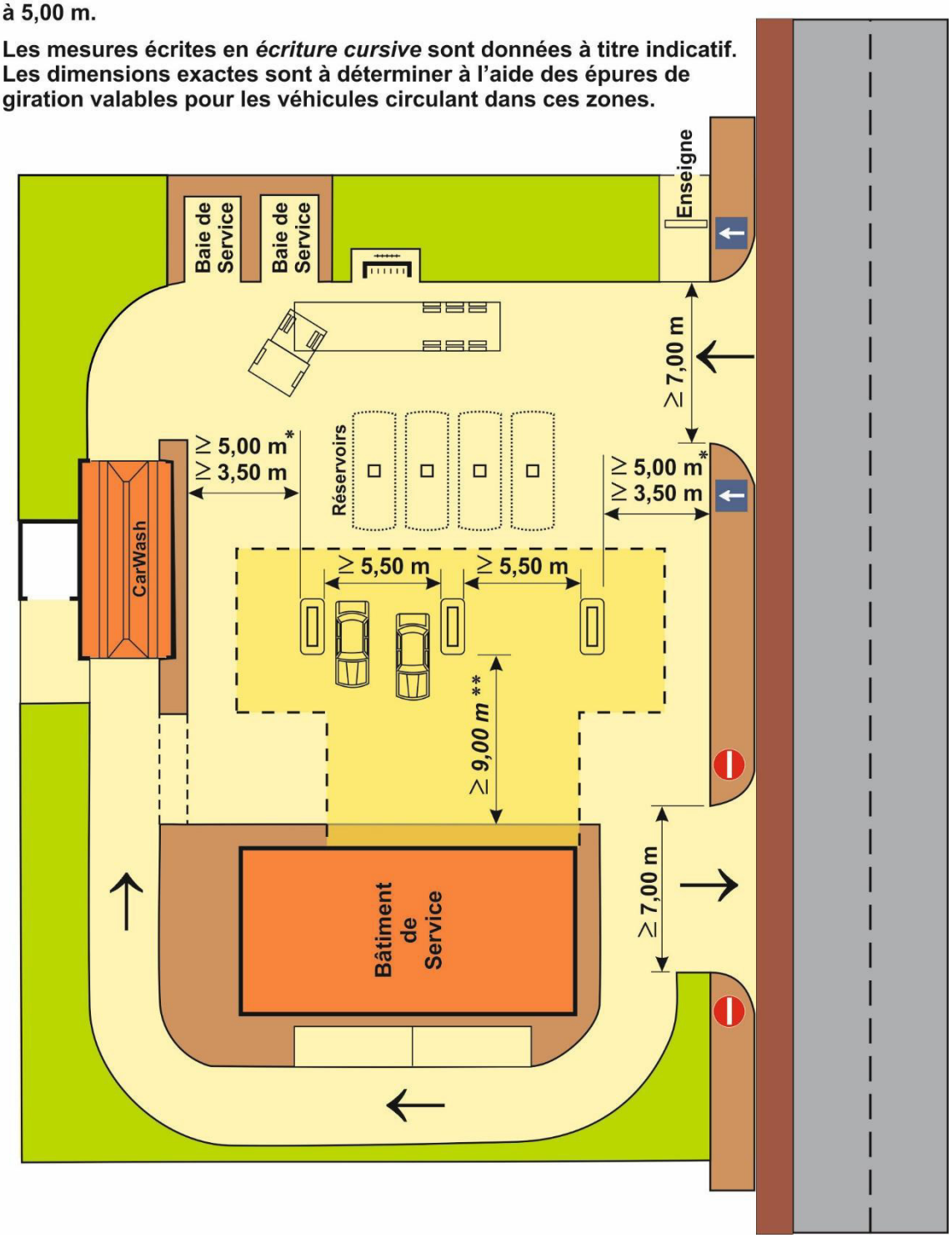


Figure N° 5: Station-service : Modèle « B »

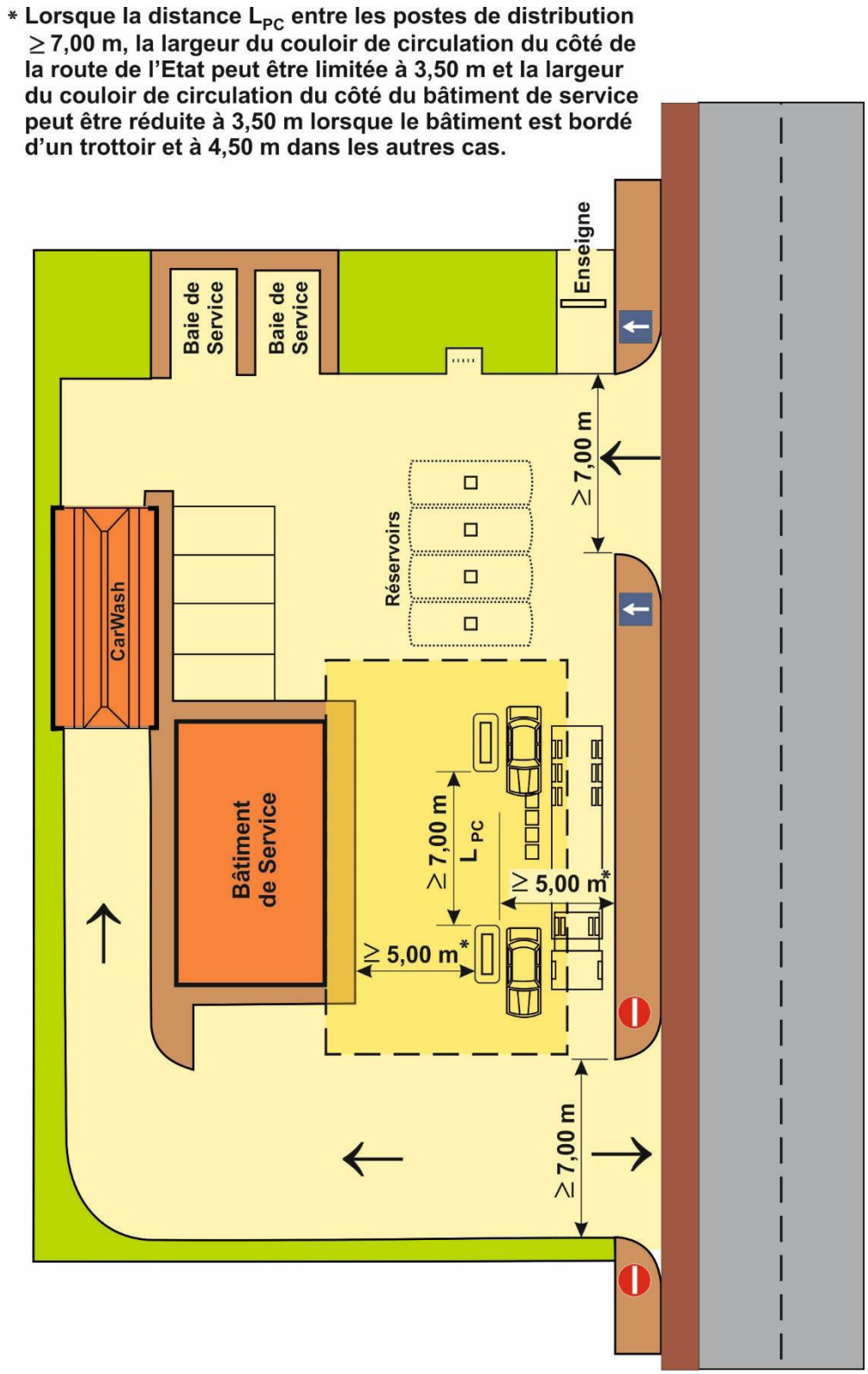
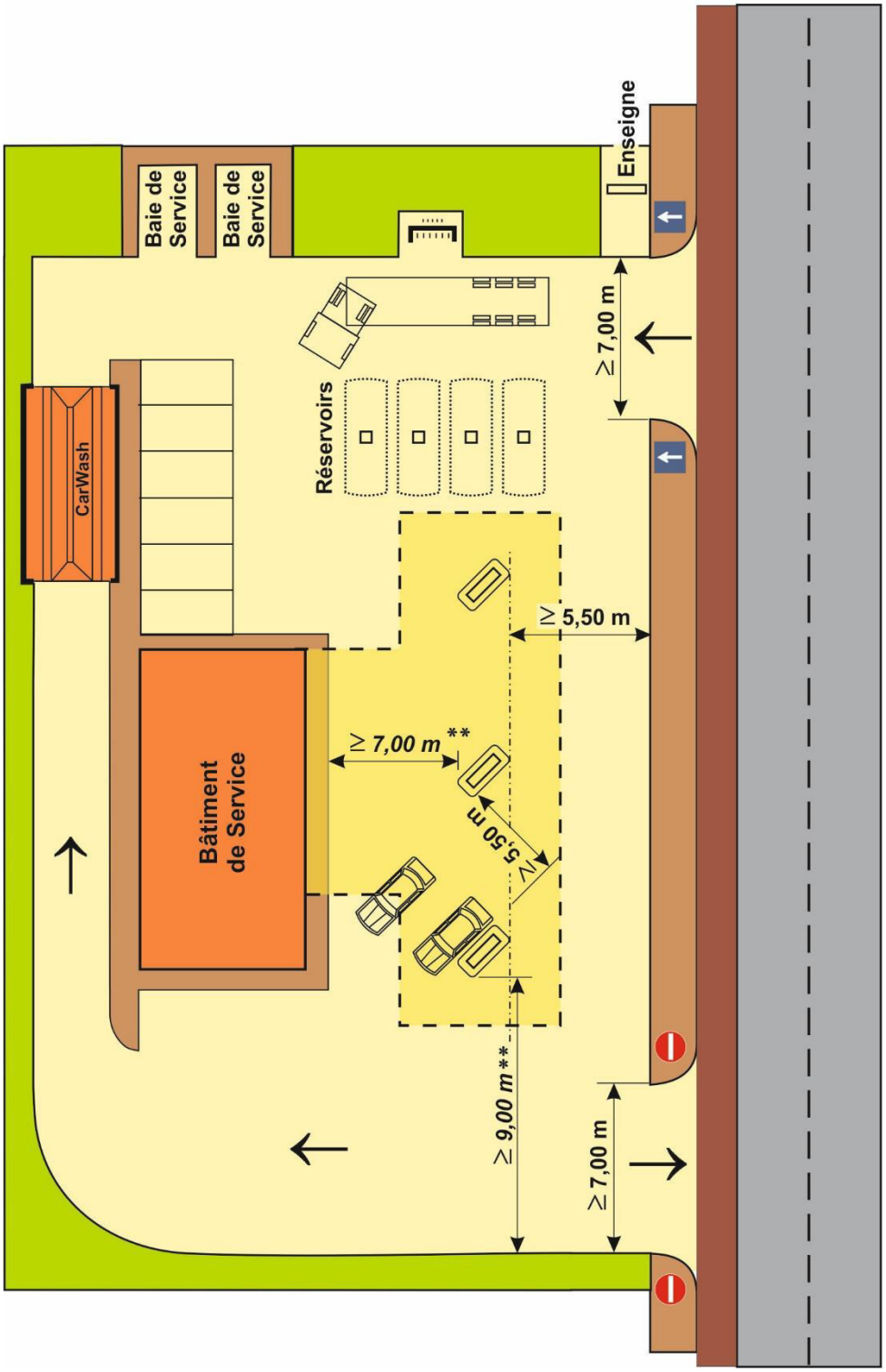


Figure N° 6: Station-service : Modèle « C »



** Les mesures écrites en *écriture cursive* sont données à titre indicatif. Les dimensions exactes sont à déterminer à l'aide des épures de giration valables pour les véhicules circulant dans ces zones.

Figure N° 7: Station-service : Modèle « D »

* Lorsque la distance L_{PC} entre les postes de distribution ≥ 7,00 m, la largeur du couloir de circulation du côté de la route de l'Etat peut être limitée à 3,50 m et la largeur du couloir de circulation du côté du bâtiment de service peut être réduite à 3,50 m lorsque le bâtiment est bordé d'un trottoir et à 4,50 m dans les autres cas. Cette exception ne vaut pas pour les couloirs extérieurs qui servent de by-pass.

** Les mesures écrites en *écriture cursive* sont données à titre indicatif. Les dimensions exactes sont à déterminer à l'aide des épures de giration valables pour les véhicules circulant dans ces zones.

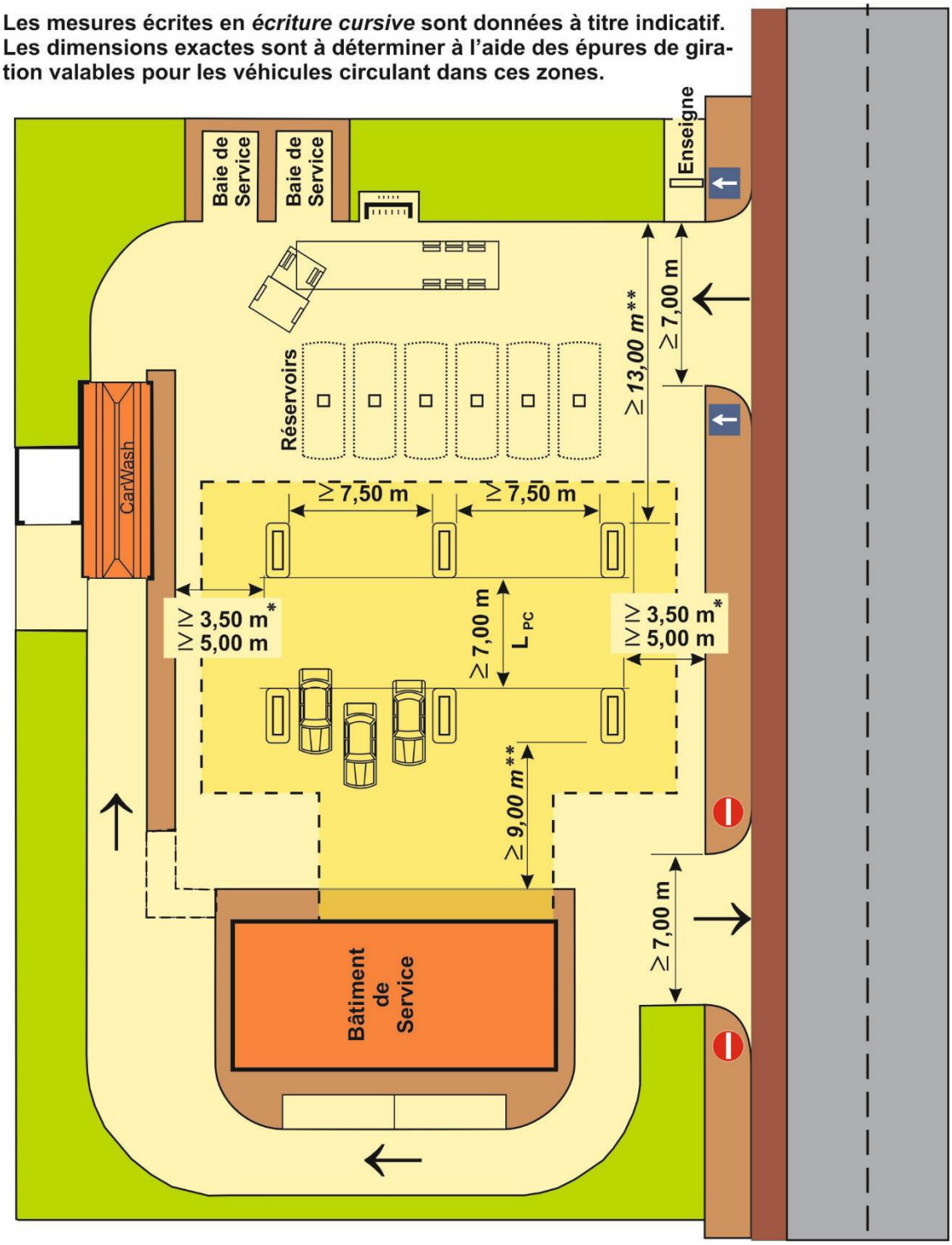


Figure N° 8: Station-service : Modèle « E »

* Lorsque la distance L_{PC} entre les postes de distribution ≥ 7,00 m, la largeur du couloir de circulation du côté de la route de l'Etat peut être limitée à 3,50 m et la largeur du couloir de circulation du côté du bâtiment de service peut être réduite à 3,50 m lorsque le bâtiment est bordé d'un trottoir et à 4,50 m dans les autres cas. Cette exception ne vaut pas pour les couloirs extérieurs qui servent de by-pass.

** Les mesures écrites en *écriture cursive* sont données à titre indicatif. Les dimensions exactes sont à déterminer à l'aide des épures de giration valables pour les véhicules circulant dans ces zones.

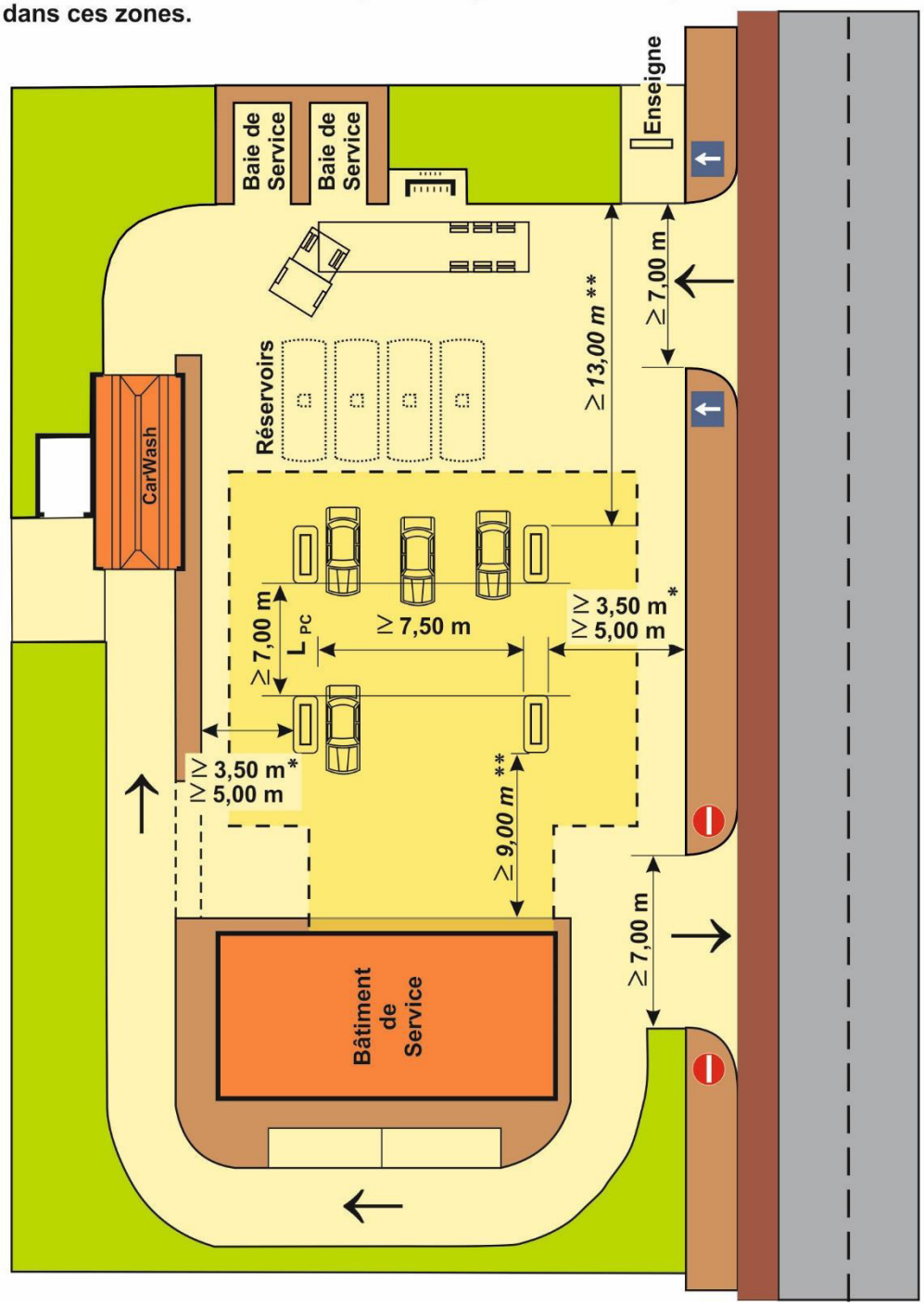
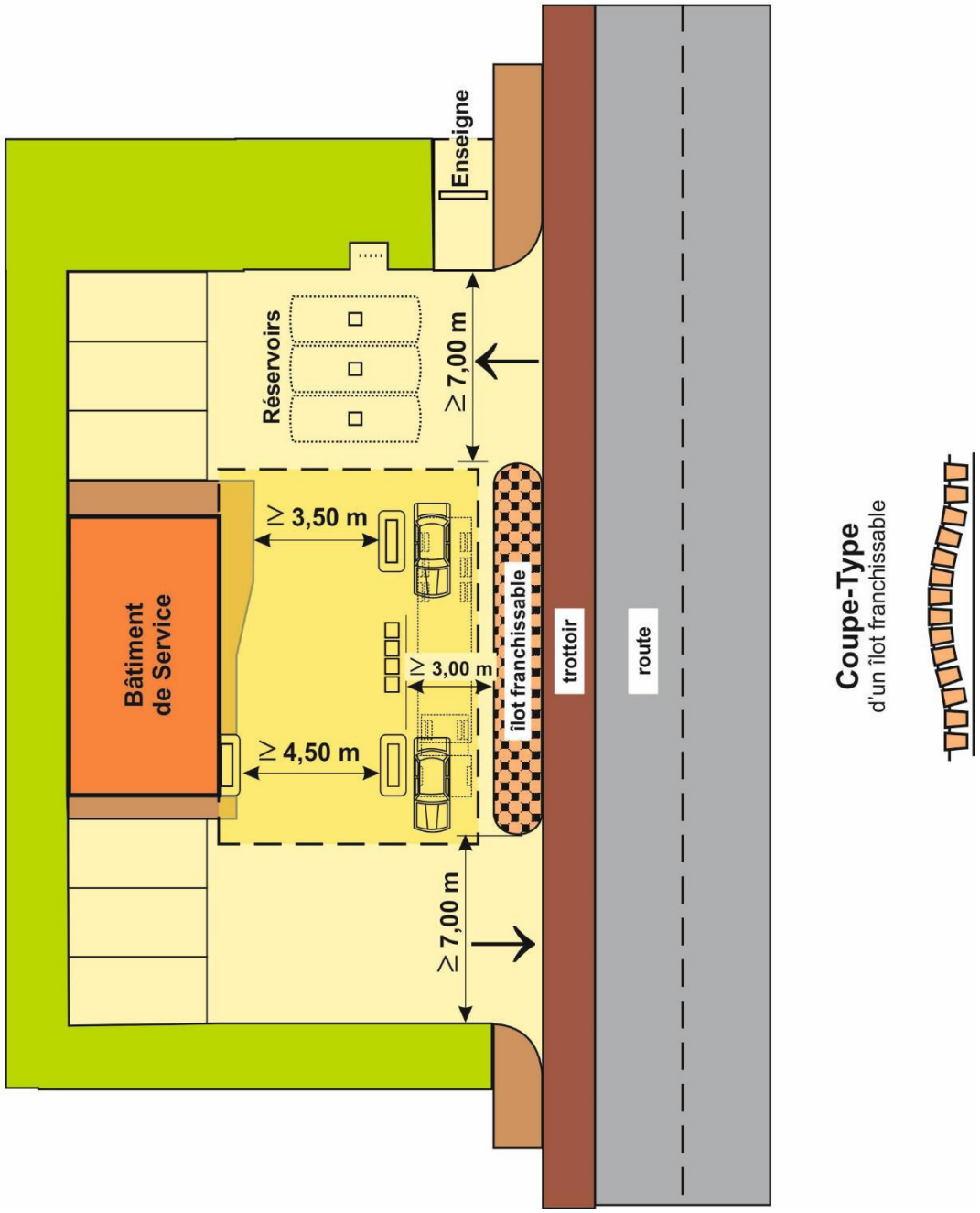


Figure N° 9: Station-service : Modèle « F »

Le modèle "F" peut être utilisé :

1. **à l'intérieur des agglomérations avec plus de 5.000 habitants,**
2. **lorsque le nombre de postes de distribution est inférieur ou égal à trois unités,**
3. **sur les stations non-équipées de pompes diesel gros débit.**



D. Les lotissements

D.1. Définition d'un lotissement

D.1.1. Au sens des dispositions du présent chapitre on entend par lotissement :

Les projets d'aménagement réalisés en application de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain et de ses règlements grand-ducaux d'exécution et comprenant le morcellement des terrains, la réalisation des infrastructures d'approche et l'exécution des aménagements communs, à savoir les voies de desserte, les zones de verdure, les aires ou bandes de stationnement et les trottoirs.

Par analogie, on considère les chemins pour piétons et cyclistes, ainsi que les pistes cyclables comme trottoir.

D.2. Les procédures d'autorisation

D.2.1. Chaque lotissement doit faire l'objet d'une double procédure de permission de voirie.

D.2.2. Pour chaque plan d'aménagement particulier (PAP) **dûment approuvé** en exécution de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, une permission de voirie doit être établie en vue d'en définir les aménagements communs, à savoir:

- l'emplacement et les caractéristiques géométriques des accès collectifs ou des accès individuels;
- les aménagements particuliers de la voie publique qui sont fonction de la conception de l'accès;
- les emplacements de stationnement prévus en surface ou en souterrain;
- la disposition des couloirs destinés à recevoir les infrastructures d'approche et les points de raccordement aux conduites existantes.

En fonction de l'importance des flux générés par le nouveau lotissement, l'administration des Ponts et Chaussées peut solliciter auprès du requérant la réalisation d'une étude de trafic concernant les accès collectifs ou individuels. Cette étude de trafic, à prendre en charge par le promoteur du projet, est à confier à un bureau d'ingénieurs-conseil agréé et à réaliser sous la direction des services concernés de l'administration des Ponts et Chaussées. Le nombre d'accès au lotissement, ainsi que leur configuration se fait en fonction des résultats de l'analyse du niveau de service conformément au « Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen » (FGSV) sur base du trafic origine-destination pronostiqué.

D.2.3. Une **permission de voirie complémentaire** est requise au cas où certains éléments du projet de lotissement empiètent sur la zone de 10 ou de 25 mètres longeant la voirie de l'Etat.

D.2.4. Cette permission de voirie complémentaire doit être demandée pour chaque lot tombant sous ces dispositions et ne sera délivrée que lorsque les travaux qui font l'objet de la permission préliminaire sont achevés ou du moins lorsque leur réalisation est garantie.

D.2.5. Lorsque le projet de lotissement comprend la réalisation d'aménagements communs destinés à être intégrés dans le domaine public et aménagés en bordure directe de la route de l'Etat, comme à titre d'exemple les bandes de stationnement ou les trottoirs, la ligne à partir de laquelle sont comptés les 10 ou les 25 m de la bande soumise à autorisation correspond à la nouvelle limite entre le domaine public et la propriété privée.

D.3. Les lotissements disposant de voies de desserte raccordées à la voirie de l'Etat

D.3.1. Cette catégorie de lotissement est raccordée en un ou plusieurs points à la route de l'Etat. Ces accès font partie de la **catégorie N° 7** des accès définis à l'article 6 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie.

D.3.2. Les voies de desserte sont à aménager de façon à aboutir à un angle plus ou moins droit à la voirie de l'Etat. La route de l'Etat doit toujours rester prioritaire par rapport à la voirie de desserte s'y raccordant, exception faite d'un carrefour giratoire où toutes les branches raccordées jouissent du même rang de priorité.

D.3.3. Les voies de desserte doivent avoir une largeur minimale de 5,00 m sur les premiers dix mètres, de façon à permettre le croisement de deux voitures dans la zone d'embouchure. Pour les accès fonctionnant à sens unique la largeur minimale est de 3,50 m. La largeur de l'embouchure doit cependant respecter la géométrie dictée par les épures de giration des engins la pratiquant, à savoir le camion à trois essieux assurant le ramassage des ordures. Chaque véhicule quittant la zone doit pouvoir faire cette manœuvre en un seul mouvement et sans empiéter sur une autre voie de la route de l'Etat réservée à un autre flux de circulation. Il est obligatoire de prévoir une possibilité de rebroussement dans le lotissement pour ces engins, afin de leur permettre de sortir sur la route de l'Etat en marche avant. Les entrées en zones d'apaisement de trafic bénéficient de dispositions spéciales qui sont fournies au tome III « Apaisement du trafic et mobilité douce ».

D.3.4. Les voies d'accès sont à réaliser de manière à ce que la pente longitudinale de leur axe médian n'excède pas 3% sur les premiers dix mètres en terrain plat et sur les premiers six mètres en terrain accidenté à compter du bord extérieur de la chaussée de la route de l'Etat à laquelle se raccorde la voie d'accès, respectivement du bord extérieur de l'anneau de circulation lorsque l'accès se fait par un carrefour giratoire. Au cas où cette pente est inclinée vers la route de l'Etat, des grilles ou siphons avaloirs sont à mettre en place en nombre suffisant pour recueillir les eaux de ruissellement en provenance du lotissement et pour éviter que celles-ci ne se déversent sur la route de l'Etat.

D.3.5. Sur les dix premiers mètres des zones d'embouchure des voies d'accès à compter du bord de la chaussée de la route de l'Etat, l'utilisation d'enrobés bitumineux est obligatoire. Il est interdit d'aménager l'embouchure en surélévation par rapport au niveau de la route de l'Etat.

D.3.6. Tous les frais découlant de la réalisation du ou des carrefours de raccordement du lotissement à la voirie de l'Etat, y compris ceux pour les emprises éventuelles, sont à charge du promoteur.

D.3.7. Le premier accès carrossable privé est à aménager de manière à ne pas gêner la circulation sur les carrefours formés par les voies de desserte et la route de l'Etat.

D.3.8. A l'intersection des voies de desserte avec la voirie de l'Etat les constructions et aménagements doivent être implantées de manière à ne pas entraver les conditions de visibilité pour les véhicules sortant du lotissement. Cela s'applique également aux accès carrossables pouvant être utilisés comme emplacement de stationnement.

D.3.9. Les voies de sortie sont à doter du signal B,1 « Cédez le passage », respectivement du signal B,2a « Arrêt », si les conditions de visibilité sur la route de l'Etat sont mauvaises.

D.4. Les lotissements disposant d'accès individuels à la voirie de l'Etat

D.4.1. Les accès directs à la voirie de l'Etat pour les maison uni- ou bifamiliales font partie de la **catégorie N° 3** des accès définis à l'article 6 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie. Les accès pour les résidences font partie de la **catégorie N° 4**. Ils sont à aménager conformément aux dispositions définies dans les chapitres relatifs des maisons ou résidences.

D.4.2. Les maisons ou résidences à ériger sur les terrains à bâtir d'un lotissement avec accès individuels directs doivent respecter les dispositions générales suivantes :

- exception faite d'un alignement fixé par la commune, le recul antérieur à compter de la limite postérieure du trottoir doit être, pour des raisons de visibilité, supérieur à 4,00 m ; le recul antérieur devant les portes de garages doit dans tous les cas être supérieur à 5,00 m ;
- chaque place à bâtir n'a droit qu'à un seul accès carrossable dont la déclivité n'excède pas 3% sur les premiers six mètres et 15% sur la suite de la rampe;
- les accès sont à orienter de façon à aboutir perpendiculairement sur la route de l'Etat (angle de 90° ± 20°);
- il est interdit d'aménager des places de stationnement complémentaires avec accès directs à la voirie de l'Etat ; si de tels aménagements étaient exigés par le règlement communal des bâtisses, ils seraient à desservir par l'accès carrossable principal.

D.5. Les lotissements sans accès à la voirie de l'Etat

Sur les contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat énumérés à l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, aucun lotissement avec accès à cette voirie ne peut être autorisé. Les lotissements à cette voirie doivent respecter une zone non-aedificandi de 15 mètres de largeur à compter à partir de la limite du domaine public de cette voirie.

Sur les autres routes de l'Etat [N et CR] faisant fonction de routes de contournement, seuls des lotissements sans accès individuels peuvent être autorisés.

Les terrains privés s'avançant à l'arrière jusqu'à la limite du domaine public sont à fermer par des dispositifs d'enceinte appropriés (haies, clôtures, murs, etc.). Des accès piétonniers sont possibles si un trottoir est aménagé le long de la route de l'Etat du côté des maisons concernées.

D.6. Dispositions générales

D.6.1. La bande de stationnement doit avoir une largeur minimale de **2.00 m**. Elle peut être agrémentée par des îlots de verdure plantés d'arbres de haute tige. L'entre distance des îlots est à déterminer en fonction de la largeur des places à construire. La surface en terre arable minimale par îlot est de 6,00 m^2. Pour des raisons de visibilité (sortie des garages, vue des usagers de la route sur les trottoirs), la mise en place de plantations basses dépassant une hauteur de 0,60 m est interdite.

Lorsque des bandes de stationnement se trouvent des deux côtés de la route de l'Etat, il y a lieu de tâcher d'implanter les îlots les uns en face des autres afin de soutenir l'effet tunnel limitant le champ de vision lointain des usagers de la route et les incitant à réduire intuitivement leur vitesse de circulation.

Le dévers de la bande de stationnement est à incliner vers la chaussée et une rigole d'évacuation des eaux de surface est à aménager entre la bande de stationnement et la chaussée.

D.6.2. Dans les cas où la route de l'Etat à laquelle est raccordée la voie de desserte est équipée du côté du lotissement d'une assise pour la mobilité douce, la continuité du flux de la circulation des piétons, respectivement des cyclistes doit être garantie aux abords de l'accès. Une traversée est à aménager et l'assise est à réaliser en retour des deux côtés de la voie d'accès conformément aux dispositions prévues au tome III « Apaisement du trafic et mobilité douce ».

Lorsque la route de l'Etat est bordée d'une assise réservée à la mobilité douce, sur les sections se trouvant à l'amont et à l'aval du terrain à bâtir, ou seulement sur une de ces sections, cette infrastructure est à prolonger.

D.6.3. La largeur minimale pour un trottoir réservé aux piétons est de 1,50 m.

D.6.4. A la hauteur des carrefours, les constructions et aménagements doivent être implantés de manière à ne pas entraver les conditions de visibilité pour les véhicules voulant s'engager dans ces carrefours. Cela s'applique également aux accès carrossables pouvant être utilisés comme emplacement de stationnement.

D.6.5. Sauf autorisation d'abattage du département de l'Environnement du ministère du Développement durable et des Infrastructures, à solliciter par le requérant, les **arbres d'alignement** sont à préserver ou à déplacer.

D.7. Le raccordement aux infrastructures d'approche

D.7.1. Les infrastructures d'approche font partie des aménagements communs qui doivent être réalisés par le promoteur du projet **avant** la construction des maisons dans le lotissement. Les travaux de raccordement des infrastructures d'approche aux conduites maîtresses logées dans l'assise de la voirie de l'Etat doivent se faire en une seule opération et de manière à déranger le moins possible le déroulement de la circulation routière. Toutes les places à bâtir du lotissement se trouvant en bordure directe de la voirie de l'Etat doivent être équipées de tous les branchements en une seule opération à réaliser ensemble avec le raccordement aux conduites maîtresses logées dans la chaussée ou dans son accotement. Le raccordement aux canalisations gravitaires (eaux usées, eaux de surface) à la canalisation maîtresse doit obligatoirement se faire par l'intermédiaire d'un regard de visite existant ou à construire.

D.7.2. En cas de tranchées multiples, la réfection définitive de la chaussée doit se faire sur une bande unique couvrant l'ensemble de ces tranchées. Cette bande s'étendra au minimum sur une moitié de la chaussée, respectivement sur toute la largeur de la chaussée en fonction de l'envergure des tranchés.

D.7.3. Les lotissements dotés d'une voie de desserte.

Les infrastructures d'approche (eau, gaz, électricité, téléphone, chauffage urbain, eaux usées et autres) sont à projeter de manière à être rassemblées dans une ou deux tranchées. Si les conduites maîtresses auxquelles il faut se raccorder sont logées dans l'assise de la route de l'Etat, le nombre de points de raccordement ne doit en aucun cas être supérieur au nombre des voies d'accès collectifs.

D.7.4. Les lotissements avec accès individuels directs à la voirie de l'Etat

Les infrastructures d'approche non encore existantes dans ou le long de la route de l'Etat sont à placer dans la mesure du possible en dehors de la voie charretière, soit dans les trottoirs, soit dans les bandes de stationnement, et elles sont à raccorder en un seul point aux conduites existantes. Seules les canalisations d'évacuation des eaux usées et des eaux de surface peuvent être logées dans le corps de la chaussée.

Les infrastructures susceptibles d'être endommagées par les racines des arbres doivent être logées dans des tuyaux de protection ou doivent contourner les trous d'arbres.

Les arbres d'alignement existants sont à contourner de manière à ne pas endommager les racines.

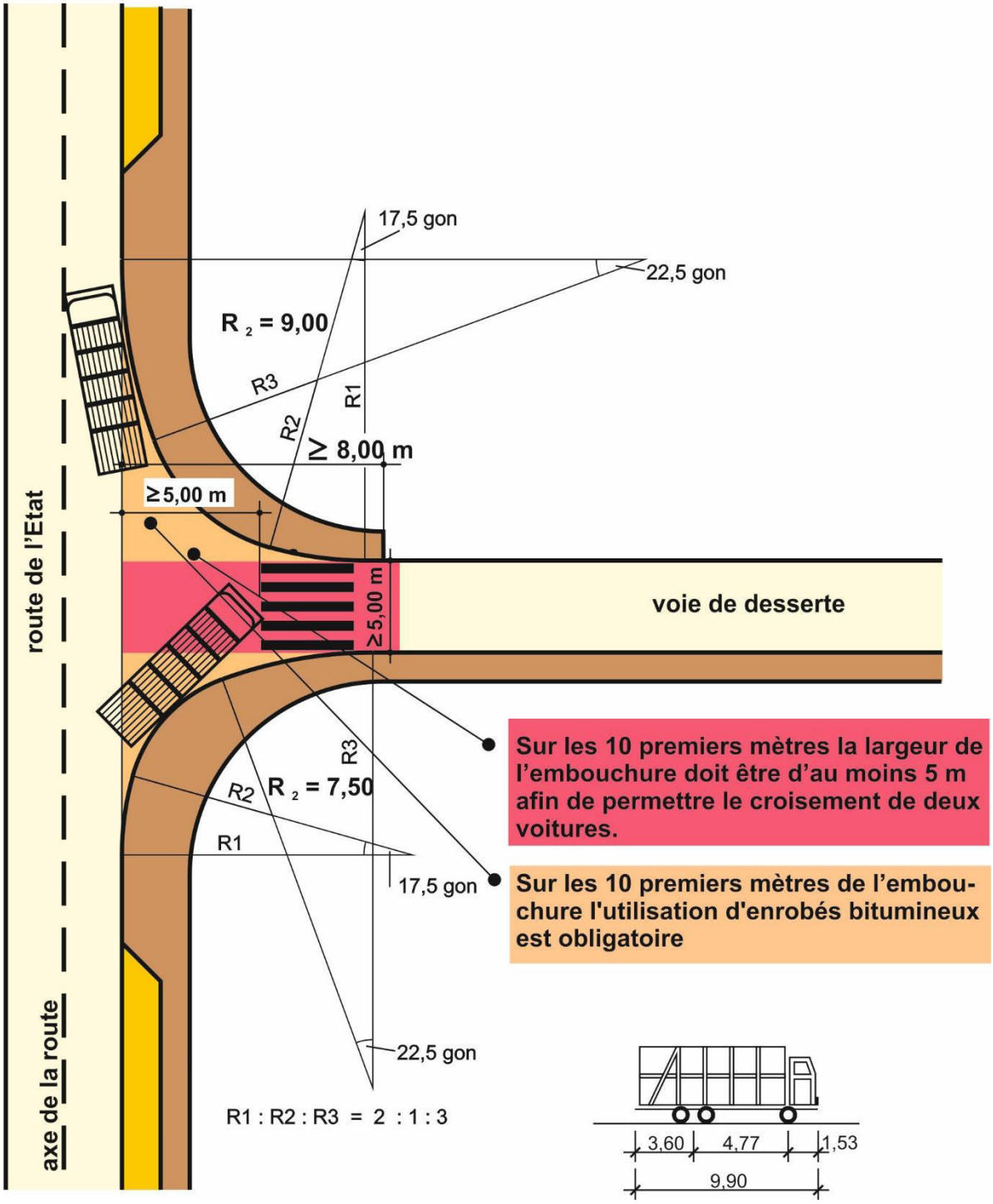
D.7.5. Prescription concernant la mise en place d'infrastructures d'approche

Sous réserve de ne pas bloquer les branchements particuliers aux autres infrastructures souterraines et particulièrement à la canalisation des eaux usées, les infrastructures d'approche doivent respecter les recouvrements minimaux suivants, à mesurer entre le niveau le plus haut d'une infrastructure donnée et le niveau fini de la chaussée, du trottoir, de la bande de stationnement ou de toute autre dépendance de la route :

- câbles électriques, téléphoniques ou autres :
  - 0,60 m sous les trottoirs,
  - 1,00 m sous les accotements de la route,
  - 1,20 m sous la chaussée de la route,
  - 1,60 m pour les multitubulaires rigides;
- conduites d'eau potable, de gaz ou autres :
  - 1,00 m sous les trottoirs,
  - 1,00 m sous les accotements de la route,
  - 1,20 m sous la chaussée de la route;
- canalisations d'eaux usées :
  - 1,60 m pour les branchements privés,
  - 1,80 m pour la conduite maîtresse,
- canalisations d'eaux de pluie :
  - 1,60 m pour les branchements privés,
  - 1,80 m pour la conduite maîtresse.

Figure N° 10: Voie de desserte transversale

Raccordement d'une voie de desserte aménagée de façon perpendiculaire à la route de l'Etat [schéma fixant les principes d'aménagement]



E. Raccordement de rues et chemins communaux au réseau de l'état

E.1.1. Un raccordement de rues et chemins communaux au réseau de l'état, autre que celui déjà autorisé conformément aux dispositions des chapitres B et D, peut seulement être autorisé aux conditions définies dans le présent chapitre.

E.1.2. Font partie de la voirie communale, les voies publiques dépendant des communes, dont notamment les chemins vicinaux et les chemins ruraux.

E.1.3. Les chemins communaux sont à aménager de façon à aboutir à un angle plus ou moins droit (90° ± 20°) à la voirie de l'État. La route de l'État doit toujours rester prioritaire par rapport aux chemins communaux s'y raccordant, exception faite d'un carrefour giratoire où toutes les branches raccordées jouissent du même rang de priorité.

E.1.4. Les chemins communaux doivent avoir une largeur minimale de 5,00 m sur les premiers dix mètres, de façon à permettre le croisement de deux voitures dans la zone d'embouchure. Pour les chemins communaux fonctionnant à sens unique la largeur minimale est de 3,50 m. La largeur des voies d'accès, ainsi que la géométrie de l'embouchure dépendent de la nature des engins fréquentant le chemin. Dans tous les cas une épure est à dresser à l'aide des courbes tractrices correspondant à l'engin le plus lourd fréquentant la zone. Chaque véhicule débouchant sur la voirie étatique doit pouvoir faire cette manœuvre en un seul mouvement et sans empiéter sur une autre voie de la route de l'Etat réservée à un autre flux de circulation.

E.1.5. Les voies d'accès sont à réaliser de manière à ce que la pente longitudinale de leur axe médian n'excède pas 3% sur les premiers dix mètres en terrain plat et sur les premiers six mètres en terrain accidenté à compter du bord extérieur de la chaussée de la route de l'État à laquelle se raccorde le chemin communal, respectivement du bord extérieur de l'anneau de circulation lorsque l'accès se fait par un carrefour giratoire.

E.1.6. Sur les dix premiers mètres des zones d'embouchure des voies d'accès à compter du bord de la chaussée de la route de l'État, l'utilisation d'enrobés bitumineux est obligatoire.

E.1.7. Il est interdit d'aménager l'embouchure en surélévation par rapport au niveau de la route de l'État.

E.1.8. À l'intersection du chemin communal avec la voirie de l'État, les constructions et aménagements doivent être implantés de manière à ne pas entraver les conditions de visibilité pour les véhicules sortant du chemin communal. Cela s'applique également aux accès carrossables pouvant être utilisés comme emplacement de stationnement.

E.1.9. Les aménagements extérieurs se trouvant à l'intérieur du champ de visibilité, telle que les plantations, les modelés de terrains ou les murs de soutènement érigés des deux côtés ou d'un côté seulement de la zone d'embouchure doivent respecter la hauteur maximale de 0,80 m à mesurer à partir du niveau du trottoir ou, en cas d'absence de trottoir, du niveau de l'accotement de la route.

E.1.10. Le premier accès carrossable privé est à aménager de manière à ne pas gêner la circulation sur les carrefours formés par le chemin communal et la route de l'État.

E.1.11. Les terrains privés s'avançant à l'arrière jusqu'à la limite du domaine public sont à fermer par des dispositifs infranchissables. Des accès piétonniers sont possibles si un trottoir est aménagé le long de la route de l'État du côté des maisons concernées.

E.1.12. Dans les cas où la route de l'État à laquelle est raccordée le chemin communal est équipée d'une assise réservée à la mobilité douce, la continuité du flux de la circulation des piétons respectivement des cyclistes doit être garantie aux abords de l'accès. Une traversée est à aménager et l'assise est à réaliser en retour des deux côtés de la voie d'accès jusqu'au-delà de la traversée conformément aux dispositions prévues au tome III « Apaisement du trafic et mobilité douce ».

E.1.13. Tous les frais découlant de la réalisation du ou des carrefours de raccordement du chemin communal à la voirie de l'État, y compris ceux pour les emprises éventuelles, sont à charge de la commune.

E.1.14. Les voies de sortie sont à doter du signal B,1 « Cédez le passage », respectivement du signal B,2a « Arrêt », si les conditions de visibilité sur la route de l'État sont mauvaises

E.1.15. Les embouchures des chemins communaux sont à aménager de manière à ne pas perturber le libre écoulement des eaux sur le domaine public; en cas de besoin, la continuité de l'écoulement dans les fossés, cunettes ou autres dispositifs d'assainissement est à assurer par la mise en place sous l'amorce du chemin d'un tuyau de diamètre approprié (minimum Ø 300 mm dûment enrobé), équipé aux deux extrémités de têtes de buse ne dépassant pas le niveau du bord de la chaussée.

E.1.16. En cas d'une nouvelle construction, l'amélioration de la mobilité douce dans cette zone est à étudier et à incorporer dans les plans.

F. Les résidences

Par résidences on entend les immeubles comportant plus de deux appartements réservés à des fins d'habitation, des immeubles à destination mixte comprenant, à côté des appartements, également des espaces de bureaux ou des surfaces commerciales et des immeubles occupés soit entièrement par des activités de bureau, soit partiellement par des activités de bureau et de commerce.

Les immeubles réservés exclusivement aux commerces tombent sous les dispositions du chapitre B.8. des zones d'activités avec accès directs.

La compétence de l'administration des Ponts et Chaussées s'étend sur la prescription des alignements, la définition du nombre et de la géométrie des accès carrossables comprenant notamment les garages dans la façade principale, les aires de stationnement avec accès directs à la voirie de l'Etat, les parkings aménagés dans les espaces du recul antérieur ou des reculs latéraux, les voies d'accès vers les parkings ou parcs à garages situés derrière les résidences et les rampes d'accès vers les parkings collectifs souterrains, ainsi que la réglementation de l'exécution de divers aménagements extérieurs.

F.1. L'alignement des immeubles

F.1.1. Mis à part les alignements fixés par un plan d'alignement général arrêté dans la forme d'un règlement grand-ducal, les alignements à la périphérie des agglomérations sont à définir en application des règles suivantes:

Pour les parties des constructions où se trouvent des accès carrossables vers des garages individuels ou collectifs ou devant lesquelles sont aménagés des emplacements de stationnement, le recul antérieur doit être égal ou supérieur à six mètres **[recul antérieur ≥ 6,00 m]**.

Pour les parties des constructions devant lesquelles se trouvent des aménagements extérieurs non-carrossables, délimités du domaine public de la route par des dispositifs d'enceinte infranchissables aux voitures, le recul antérieur doit être égal ou supérieur à quatre mètres **[recul antérieur ≥ 4,00 m]**.

F.1.2. En zone centrale, l'alignement des nouvelles constructions est à fixer en fonction des prescriptions afférentes à la partie écrite du PAG de la Commune sur le territoire de laquelle est projetée la construction. A défaut de prescriptions spécifiques, l'alignement est défini par rapport aux constructions voisines.

F.1.3. Le département des Travaux Publics peut, pour des raisons de visibilité ou de sécurité en présence d'un projet routier dûment approuvé par l'autorité compétente qui est en conflit avec l'implantation du nouvel immeuble, ou dans l'intérêt d'une extension de l'assise de la voie publique pour les besoins de l'élargissement des voies de circulation en vue de la création de voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun et de l'aménagement de voies publiques ou de parties de voie publique réservées à la circulation des cyclistes et des piétons, fixer un alignement plus important, même si ce recul est plus grand que celui exigé par les prescriptions communales. En ce qui concerne la construction de résidences le long d'une chaussée sans trottoir ou avec un trottoir de faible largeur, une bande d'au moins 1,50 m est à réserver pour permettre l'aménagement d'un trottoir à construire ou à élargir. Une bande avec une largeur supérieure à 1,50 m peut être imposée dans le cadre de la construction d'une autre assise réservée à la mobilité douce.

F.1.4. A la hauteur des carrefours, les constructions et aménagements doivent être implantés de manière à ne pas entraver les conditions de visibilité pour les véhicules voulant s'engager dans ces carrefours. Cela s'applique également aux accès carrossables pouvant être utilisés comme emplacement de stationnement.

F.1.5. Lorsque l'alignement retenu est supérieur ou égal à un mètre **(recul ≥ 1,00 m)**, les prescriptions suivantes sont à respecter:

Aucun corps d'ouvrage n'est autorisé en saillie par rapport à l'alignement retenu sauf ceux désignés ci-après:

- des avant-corps d'une saillie maximale de 1,00 m sur une surface n'excédant pas 1/3 de la surface de la façade frontale;
- des balcons avec une saillie maximale de 1,00 m sur une largeur ne dépassant pas 70% de la largeur de cette façade.

Cet alignement ne concerne pas les terrasses et les escaliers accolés aux façades ni les linteaux et rebords de fenêtres, pour autant qu'ils soient conformes au règlement des bâtisses de la Commune territorialement compétente et n'empiètent pas sur le domaine public.

F.1.6. Lorsque l'alignement retenu est inférieur à un mètre **(recul < 1,00 m)**, les prescriptions suivantes sont à respecter:

Pour les bâtiments érigés sans recul par rapport à la limite entre le domaine public et la propriété privée, l'alignement correspond au plan de la façade frontale. Ceci signifie que ni l'isolation thermique, ni le crépi de la façade, ni aucun autre revêtement extérieur de quelque nature qu'il soit ne peuvent empiéter sur le domaine public.

Aucun corps d'ouvrage n'est autorisé en saillie par rapport à cet alignement sauf ceux désignés ci-après:

- des linteaux avec une saillie maximale de 5 cm;
- des rebords de fenêtre avec une saillie maximale de 15 cm. Les rebords de fenêtre constituant un danger pour les piétons ne sont pas autorisés à moins de se trouver à une hauteur libre de 2,50 m entre le point le plus bas du rebord et le niveau du trottoir;
- une corniche avec une saillie maximale de 50 cm pour les bâtiments implantés sans recul par rapport à la limite postérieure du trottoir;
- des balcons avec une saillie maximale de 1,00 m sur une largeur ne dépassant pas 70% de la largeur de cette façade, la hauteur libre entre la face inférieure du balcon et le niveau du trottoir doit être au moins de **4,50 m**.

F.2. Les accès carrossables

F.2.1. Tous les accès carrossables, à savoir les accès aux garages collectifs souterrains, les accès aux aires de stationnement et aux parcs à garages aménagés dans les espaces des reculs antérieurs ou latéraux ou derrière les immeubles, les accès aux garages aménagés dans la façade principale des bâtiments et les emplacements de stationnement directement accessibles par la route de l'Etat font partie de la même catégorie suivant les principes définis ci-dessous :

- Les accès vers les immeubles exclusivement réservés à des fins d'habitation et comportant plus de deux appartements font partie de la **catégorie N° 4** des accès définis à l'article 6 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie.
- Les accès vers les immeubles à destination mixte comprenant à côté des appartements (minimum trois) également des espaces de bureaux ou des surfaces commerciales et des immeubles occupés soit entièrement par des activités de bureau, soit partiellement par des activités de bureau et de commerce, font partie de la **catégorie N° 4** des accès définis à l'article 6 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie.

F.2.2. Tout accès carrossable doit avoir une largeur minimale de **3,00 m**.

F.2.3. En présence de plusieurs accès, carrossables ou non, ceux-ci sont à séparer par un dispositif infranchissable fixe d'une largeur d'au moins **1,00 m** le long du trottoir.

F.2.4. Un accès réservé aux piétons d'une largeur minimale de 1,50 m est à prévoir. Les entrées pédestres d'une largeur supérieure à 2,00 m sont à rendre non-carrossables (borne etc.), tout en garantissant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

F.2.5. Sur les premiers 6,00 m à partir de la limite postérieure du trottoir ou de l'usoir existant ou à construire, la rampe de tout accès carrossable ou les emplacements de stationnement ne doivent pas dépasser une déclivité de 3%.

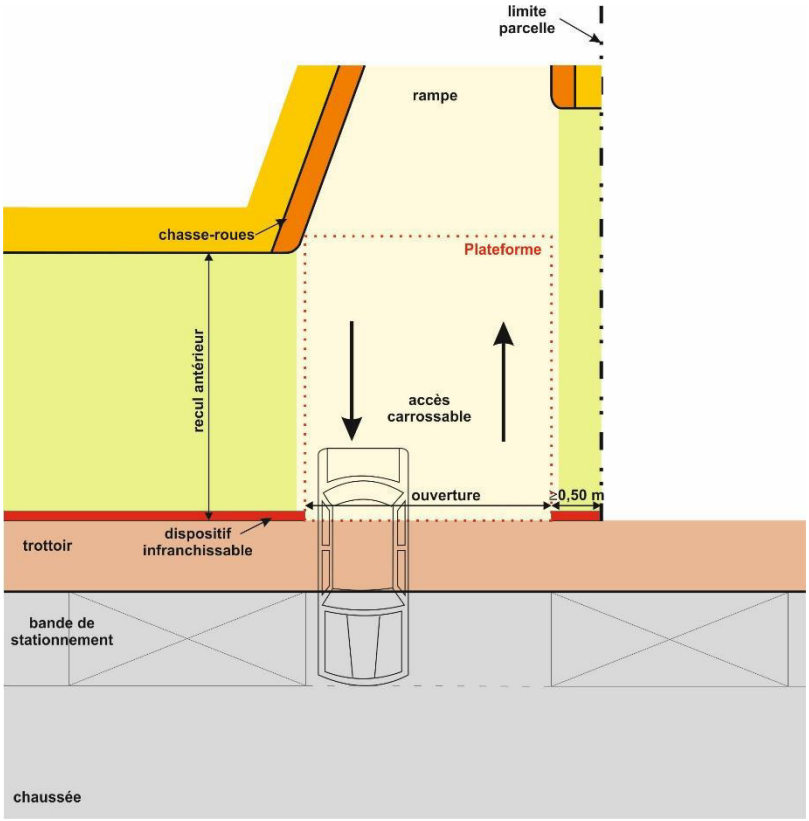
F.2.6. Des équipements de la voirie, tels que des signaux routiers, panneaux de la signalisation directionnelle, candélabres ou autres peuvent être mis en place par le gestionnaire de la route sur toutes les parties ne servant ni d'accès carrossable ni d'accès piétonnier. Afin de garantir un espace minimal ayant cette finalité, une zone d'une largeur d'au moins 0,50 m est à réserver à chaque extrémité de la parcelle. Cet espace ne peut pas être utilisé pour un accès, qu'il soit carrossable ou pédestre.

F.2.7. Lorsque le trottoir est équipé au droit des entrées carrossables de bordures hautes (>6 cm), celles-ci peuvent être abaissées sur la largeur de l'accès augmentée de chaque côté de 1,00 m à une hauteur comprise entre 4-6 cm par rapport au niveau de la chaussée attenante. Sur la partie de l'entrée carrossable, le trottoir est à aménager en forme de coque de bateau sans dépasser une pente de 6 % pour reprendre le niveau entre la partie abaissée et le trottoir existant environnant. La partie de la bordure abaissée et la file de pavés attenante sont à poser dans un bloc de béton d'un volume d'environ 150 litres par mètre courant constitué d'un béton C20/25 de granulométrie 0/22, qui est à coffrer sur les faces avant et arrière.

F.2.8. L'implantation et la géométrie (largeur, déclivité) des accès carrossables et piétonniers autorisés par une permission de voirie donnée, ne peuvent pas faire l'objet de modifications sans qu'une nouvelle permission de voirie autorisant ces modifications ait été sollicitée et octroyée en bonne et due forme avant le commencement des travaux.

F.2.9. En présence d'une bande de stationnement, il y a lieu de supprimer un emplacement pour voitures de part et d'autre de l'accès carrossable principal de la résidence afin d'augmenter la visibilité pour les conducteurs quittant le domaine privé sur la chaussée. Comme l'organisation du stationnement des voitures est de compétence communale, le demandeur de la permission de voirie doit intervenir auprès de l'administration communale territorialement compétente afin de supprimer un emplacement de part et d'autre de l'accès carrossable pour des raisons de sécurité des usagers de la route et des voitures quittant le domaine privé. Afin d'empêcher le stationnement de véhicules, il peut être judicieux de recourir à la mise en place d'un ilot de verdure sur la bande de stationnement.

F.2.10. Les demandes visant la mise en place d'un miroir routier en raison d'une mauvaise visibilité auront un avis défavorable.



Accès carrossable (schéma)

F.3. Les accès aux garages collectifs, à un parc à garages ou vers une aire de stationnement

F.3.1. Les dimensions géométriques (longueur et largeur) des plates-formes d'entrée et de sortie sont calculées pour des cas classiques. Elles peuvent être adaptées à des cas spécifiques sur la base d'épures de giration dressées à l'aide des courbes tractrices de l'engin de référence qui, en règle générale, est la voiture particulière.

F.3.2. Pour les résidences de faible envergure avec au maximum 15 emplacements de stationnement (n ≤ 15) qui sont tous attribués à l'usage privatif des résidents de l'immeuble de sorte qu'il n'y a pas de trafic de clients, des conditions moins strictes sont d'application. L'accès carrossable peut également faire fonction d'accès pédestre.

F.3.3. En cas d'exiguïté de place s'opposant à la réalisation de rampes d'accès aux garages souterrains, cet accès peut se faire par l'installation d'un ou de plusieurs ascenseurs. Vu la spécificité de ces équipements techniques, il a été délibérément renoncé à l'établissement des règles d'applications spécifiques. Les dossiers afférents sont analysés au cas par cas.

F.3.4. Plate-forme et ouverture vers le domaine public

Du côté du domaine public, il y a lieu d'aménager une plate-forme d'entrée et de sortie. Cette plate-forme est à réaliser dans tous les cas, indépendamment du fait qu'elle se trouve dans l'espace du recul antérieur ou à l'intérieur même de la construction. Elle est notamment destinée à faciliter aux conducteurs les mouvements d'entrée et de sortie, et de permettre l'arrêt d'une voiture pendant le temps que l'accès est bloqué par une autre voiture quittant la résidence, le tout dans de bonnes conditions de sécurité.

L'accès à la plate-forme servant comme entrée **et** sortie aura une ouverture comprise entre 5,00 m et 7,00 m, en présence d'un ilot central (barrière, pilier, etc.) cette ouverture peut être portée à 8,00 m.

Pour des résidences de faible envergure la largeur de cette ouverture peut être réduite à 3,00 m. Il en est statué au cas par cas, conditions à respecter :

- Accès débouchant sur une route ayant une intensité de trafic inférieure à 5.000 véh/jour dans la moyenne journalière annuelle, les deux sens de circulation cumulés
- Conditions géométriques particulièrement défavorables.

L'accès à la plate-forme servant comme entrée **ou** sortie aura une ouverture comprise entre 3,00 m et 4,00 m

La plate-forme aura une longueur de 6,00 m et une largeur égale ou supérieure à l'ouverture au domaine public.

La déclivité de la plate-forme commençant à la limite postérieure du trottoir ou de l'usoir existant ou à construire ne doit pas dépasser 3% sur toute la longueur de 6,00 m et à 15% sur la partie suivante de la rampe ou de la voie d'accès.

L'accès carrossable est à orienter de manière à aboutir sur le domaine public de manière perpendiculaire (angle de 90° ± 20°) par rapport à l'axe de la chaussée. Du côté de la voie publique les bords de l'accès peuvent être élargis par des évasements arrondis d'un rayon de 1,50 m pour l'entrée et de 2,50 m pour la sortie.

Afin de ne pas bloquer par une voiture à l'arrêt la chaussée de la route de l'Etat ou le trottoir attenant, le système d'ouverture par clé, par carte magnétique ou par détecteur est à disposer de façon à respecter un recul d'au moins 5,00 m à compter à partir de la limite postérieure du trottoir ou de l'usoir existant ou à construire. Dans la même logique toute porte, automatique ou non, doit respecter un recul d'au moins 5,00 m à partir de cette même limite. Pour cette porte il y a lieu de choisir un dispositif de fermeture qui lors de la manœuvre d'ouverture ne dépasse pas l'alignement de cette porte à l'état fermé.

Sur les parties du chemin bordées d'un ou des deux côtés d'un mur de construction ou de soutènement, le chemin est à flanquer par des chasse-roues ou des bordures ayant une hauteur entre 13 cm et 20 cm qui doivent être distants d'au moins 50 cm (30 cm *) de toute construction. Lorsque sur le rebord ainsi formé il y a une circulation de piétons, sa largeur doit être portée à au moins 1,00 m (80 cm *).

La circulation sur une rampe unique est à réglementer par des feux de signalisation, la priorité est à donner à la voiture entrant dans le garage collectif en déclenchant une phase verte dès l'arrivée d'une voiture à l'aide d'une boucle à induction électromagnétique placée dans l'accès au garage.

En cas de bonnes conditions de visibilité elle peut se faire par la mise en place des signaux B,5 – « priorité à la circulation venant en sens inverse » à placer du côté du garage, et B,6 - « priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse » à placer du côté de la voie publique.

La rampe ou voie d'accès doit accuser en tout point situé au-delà de la plate-forme une largeur minimale carrossable de 2,50 m par voie de circulation.

Si nécessaire, la viabilité des accès carrossables sera à démontrer à l'aide de courbes tractrices ayant un rayon extérieur (Wendekreisradius) ≥ 5,85 m et une marge de manœuvre de 0,50 m (EAR05-Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs).

***** Résidences avec moins de 15 emplacements

Les paramètres clé des accès carrossables:

Plateforme

- servant comme entrée **et** sortie: 5,00 m (3,00 m *) < largeur < 7,00 m
- servant comme entrée **ou** sortie: 3,00 m < largeur < 4,00 m
- déclivité maximale 3% sur 6,00 m
- raccordement perpendiculaire à la voirie de l'Etat (angle de 90° ± 20°)
- dispositif d'ouverture disposé avec un recul de 5,00 m par rapport à la limite du domaine public.

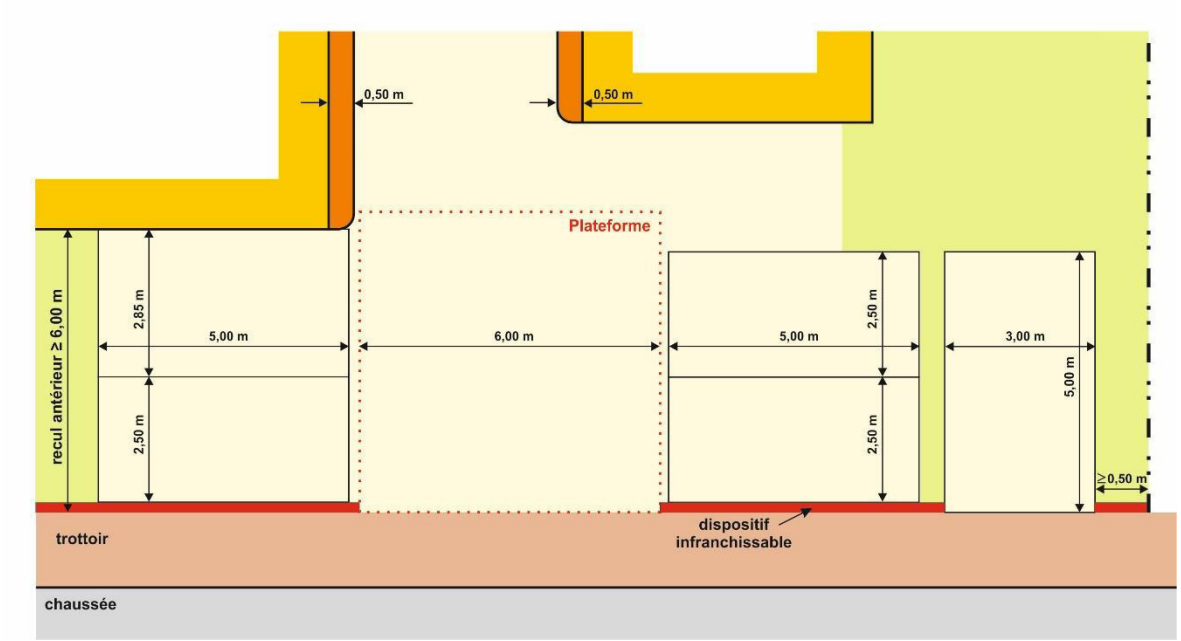
Rampe ou voie d'accès au-delà de la plate-forme:

- déclivité maximale 15%
- largeur minimale carrossable 2,50 m
- largeur minimale entre murs 3,50 m (3,10 m *)
- largeur minimale entre murs (accès à 90°) 4,00 m
- chasse-roues distants de 50 cm (30 cm *) de tout mur vertical.

Emplacements

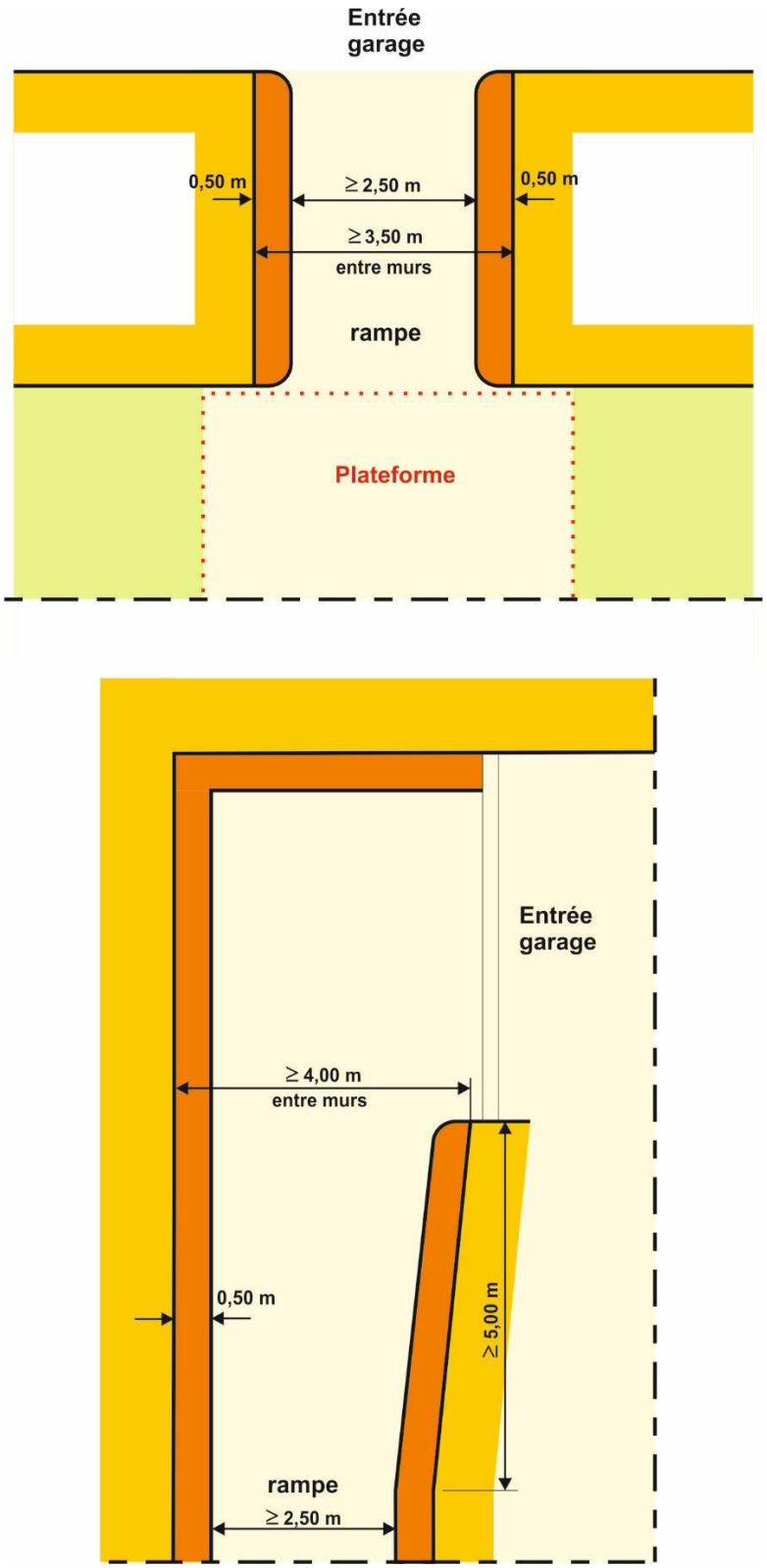
- largeur :
  - 1 emplacement 3,00 m
  - à partir de 2 emplacements 2,50 m
  - le long d'un mur 2,85 m
  - PMR 3,50 m
- profondeur 5,00 m (5,70 m en bande)
- déclivité maximale 3 %

Exemple d'un accès carrossable et l'aménagement d'emplacements



* Résidences avec moins de 15 emplacements

Figure N° 11: Aménagement d'une rampe



accès à 90°

F.4. L'aménagement de garages multiples dans la façade côté rue

F.4.1. L'aménagement de garages multiples dans la façade principale du côté de la route de l'Etat est à éviter. Les inconvénients majeurs sont outre les perturbations manifestes du déroulement de la circulation sur les routes de l'Etat et les problèmes de sécurité y inhérents, la privatisation des éventuelles bandes de stationnement bordant les routes et d'une façon générale l'ouverture de l'espace de la rue. Le recours à cette solution est seulement autorisé s'il y a impossibilité technique dûment documentée de toute autre forme d'aménagement de garages.

F.4.2. A côté des règles générales spécifiées au chapitre F.2., l'aménagement de garages multiples est soumis aux prescriptions suivantes:

F.4.3. Les rampes d'accès carrossables aux garages peuvent seulement commencer au-delà de la limite du domaine routier et elles sont à aménager avec une déclivité ne dépassant pas 3% sur une longueur de 6,00 m à compter à partir de la limite postérieure du trottoir existant ou à construire, et de 15% sur la partie suivante de la rampe.

F.4.4. L'ouverture du garage aura une **largeur minimale de 2,75 m** et la porte du garage devra respecter un **recul minimal de 2,50 m** par rapport à la chaussée. Le but étant de faciliter les mouvements de manœuvre et de garantir au conducteur un champ de visibilité minimal avant de s'engager sur le trottoir et sur la chaussée.

F.4.5. Les accès carrossables sont à orienter de sorte à aboutir sur le domaine public de manière perpendiculaire (angle de 90° ± 20°) par rapport à l'axe de la chaussée. En présence de conditions d'accès défavorables, un évasement arrondi de 0,50 m de largeur peut être accepté du côté de la voie publique sur les bords extrêmes des accès.

F.4.6. L'aménagement de tout dispositif fermant à clé ou autre, tels que poteaux ou étriers rabattables, destiné à bloquer les emplacements devant les garages ou les accès vers les garages directement accessibles à partir de la route de l'Etat, est strictement interdit.

F.4.7. Les accès aux garages sont à aménager de façon à ne pas bloquer les entrées vers les magasins et les habitations, ni les accès et les sorties des services de secours.

F.5. L'aménagement devant une résidence d'emplacements de stationnement

F.5.1. L'aménagement d'emplacements de stationnement multiples avec accès directs à la voirie de l'Etat est à éviter. Les inconvénients majeurs outre les perturbations manifestes du déroulement de la circulation sur les routes de l'Etat et les problèmes de sécurité y inhérents, la privatisation des éventuelles bandes de stationnement bordant les routes et d'une façon générale l'ouverture de l'espace de la rue. Le recours à cette solution est seulement autorisé s'il y a impossibilité technique dûment documentée de toute autre forme d'aménagement.

F.5.2. Les emplacements de stationnement aménagés dans l'espace du recul antérieur sont à disposer de façon parallèle à la route et à desservir par un accès carrossable ayant une ouverture de 6,00 m. Cette plate-forme permettra aux conducteurs de manœuvrer en dehors de la chaussée et du trottoir, et de sortir en marche avant sous de meilleures conditions de sécurité.

F.5.3. A côté des règles générales spécifiées au chapitre F.2., l'aménagement d'emplacements de stationnement est soumis aux prescriptions suivantes:

F.5.4. L'aire de stationnement doit avoir une profondeur minimale de 5,00 m et chaque emplacement doit avoir une largeur minimale de 3,00 m pour une aire d'un seul emplacement et de 2,50 m pour une aire à partir de deux emplacements (2,85 m pour les emplacements le long de constructions).

F.5.5. La déclivité de l'aire de stationnement ne doit pas être supérieure à 3%. En cas d'une pente ascendante, les eaux de ruissellement recueillies sur la plate-forme sont à évacuer par une rigole aménagée derrière l'arête postérieure du trottoir et raccordée à la canalisation locale.

F.5.6. Les places de stationnement avec accès direct à la route de l'Etat sont à orienter de sorte à aboutir sur le domaine public de manière perpendiculaire (angle de 90° ± 20°) par rapport à l'axe de la chaussée. En présence de conditions d'accès défavorables, un évasement arrondi de 0,50 m de largeur peut être accepté du côté de la voie publique sur les bords extérieurs de l'aire de stationnement.

F.5.7. L'aménagement de tout dispositif fermant à clé ou autre, tels que poteaux ou étriers rabattables, destiné à bloquer les emplacements de stationnement est strictement interdit.

F.5.8. L'aire de stationnement est à aménager de façon à ne pas bloquer les entrées vers les magasins et les habitations, ni les accès et les sorties des services de secours.

F.6. Les aménagements extérieurs

F.6.1. Les aménagements extérieurs non profités comme accès carrossables sont à séparer du domaine public par des dispositifs infranchissables aux voitures, tels que bordures, murets ou plantations [voir figure N° 15]. Le bénéficiaire doit accepter la mise en place d'équipements de voirie (signaux routiers, candélabres, etc.) sur les parties du domaine public longeant ces aménagements, mais situées à l'écart de l'accès carrossable et de l'accès piétonnier desservant sa propriété.

Les résidences avec un recul antérieur de moins de 1,00 m ne doivent pas obligatoirement être équipées de dispositifs d'enceinte délimitant la propriété privée et d'aménagements extérieurs réalisés à l'intérieur de cette enceinte

F.6.2. Pour des raisons de sécurité par rapport aux piétons et cyclistes, un champ de visibilité est défini aux abords des accès carrossables [voir figure N° 14].

F.6.3. La partie du dispositif d'enceinte (mur, clôture, haie, etc.) se trouvant à l'intérieur du champ de visibilité défini à la figure N° 14 doit avoir une hauteur qui ne dépasse pas 0,80 m en contre-haut du niveau du trottoir ou de l'accotement attenant. Seule la construction de piliers d'une hauteur maximale de 1,60 m et d'une largeur maximale correspondant à l'épaisseur du dispositif d'enceinte y est autorisée de part et d'autre des accès, ainsi qu'aux extrémités de la propriété.

F.6.4. Les autres aménagements extérieurs se trouvant à l'intérieur du champ de visibilité, tels que les plantations, les modelés de terrains ou les murs de soutènement érigés des deux côtés ou d'un côté seulement de la rampe d'accès au garage pour reprendre la différence de niveau entre la rampe et les modelés de terrains ou des parties de construction adjacentes, ne doivent pas dépasser la hauteur maximale de 0,80 m à mesurer à partir du niveau du trottoir ou, en cas d'absence de trottoir, du niveau de l'accotement de la route pour les rampes descendantes et à partir des niveaux du profil en long de l'accès pour les rampes ascendantes.

F.6.5. La partie du mur de clôture ou des plantations ne doit pas porter atteinte à la visibilité d'un accès carrossable existant ou à créer sur les parcelles situées de part et d'autre de la propriété du permissionnaire.

F.6.6. Les murs d'enceinte sont à ériger de façon à ce que leur face antérieure se trouve derrière la limite postérieure du trottoir ou de l'usoir ou, à défaut d'un tel équipement, derrière le bord extérieur du domaine public. Ils ne doivent comporter aucun ouvrage en saillie sur cet alignement sauf le socle de fondation souterrain et les tablettes de couverture avec chaque fois une saillie maximale de 5 cm.

F.6.7. Les haies d'enceinte sont à planter avec un recul antérieur de 50 cm par rapport à la limite postérieure du domaine public. Les haies sont à élaguer ou à tailler aussi souvent que de besoin pour respecter les hauteurs prescrites et pour éviter que les branches ne s'étendent au-dessus du domaine public.

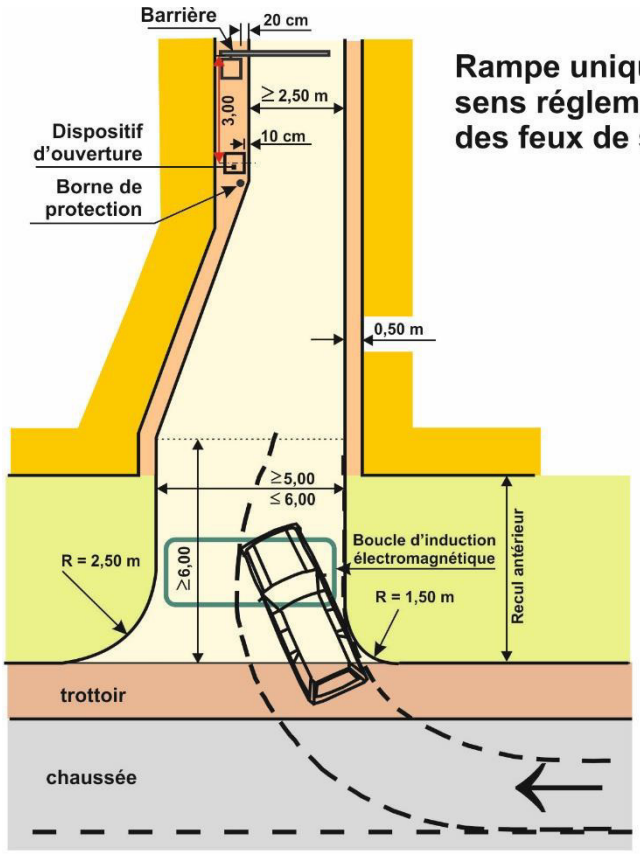
F.6.8. Les arbres de haute tige sont à implanter à une distance de 2,00 m de la limite foncière et de 6,00 m des arbres d'alignement.

F.6.9. Les dispositifs infranchissables placés le long du trottoir entre les accès, qu'ils soient carrossables ou non, ayant une hauteur de moins de 30 cm et une faible profondeur, auront une longueur d'au moins 1,00 m.

F.6.10. Le libre écoulement des eaux sur le domaine public ne doit pas être dérangé. Il est défendu d'y déverser les eaux provenant de la propriété privée. Les eaux de ruissellement sont à recueillir et à évacuer par une rigole à aménager derrière l'arête postérieure du trottoir. Cette rigole est à raccorder à la canalisation locale.

F.6.11. Sauf autorisation d'abattage du département de l'Environnement du ministère du Développement durable et des Infrastructures, à solliciter par le requérant, les **arbres d'alignement** sont à préserver ou à déplacer.

Figure N° 12: Garage collectif : entrée et sortie combinées



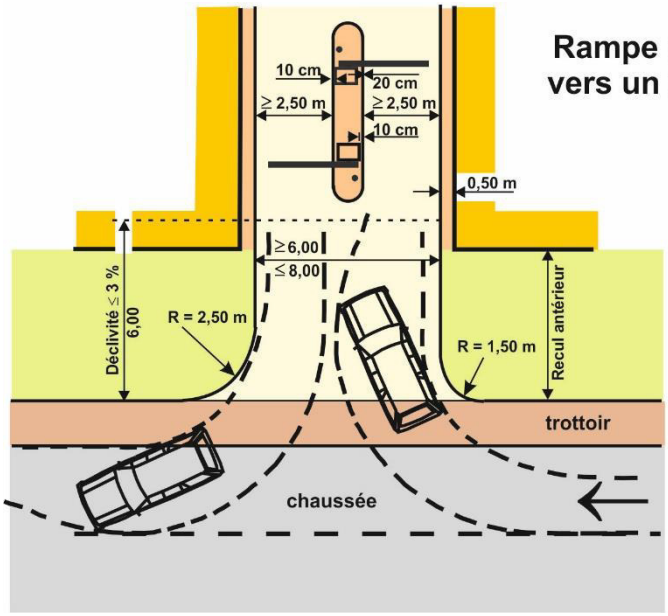


Figure N° 13: Garage collectif : entrée et sortie séparées

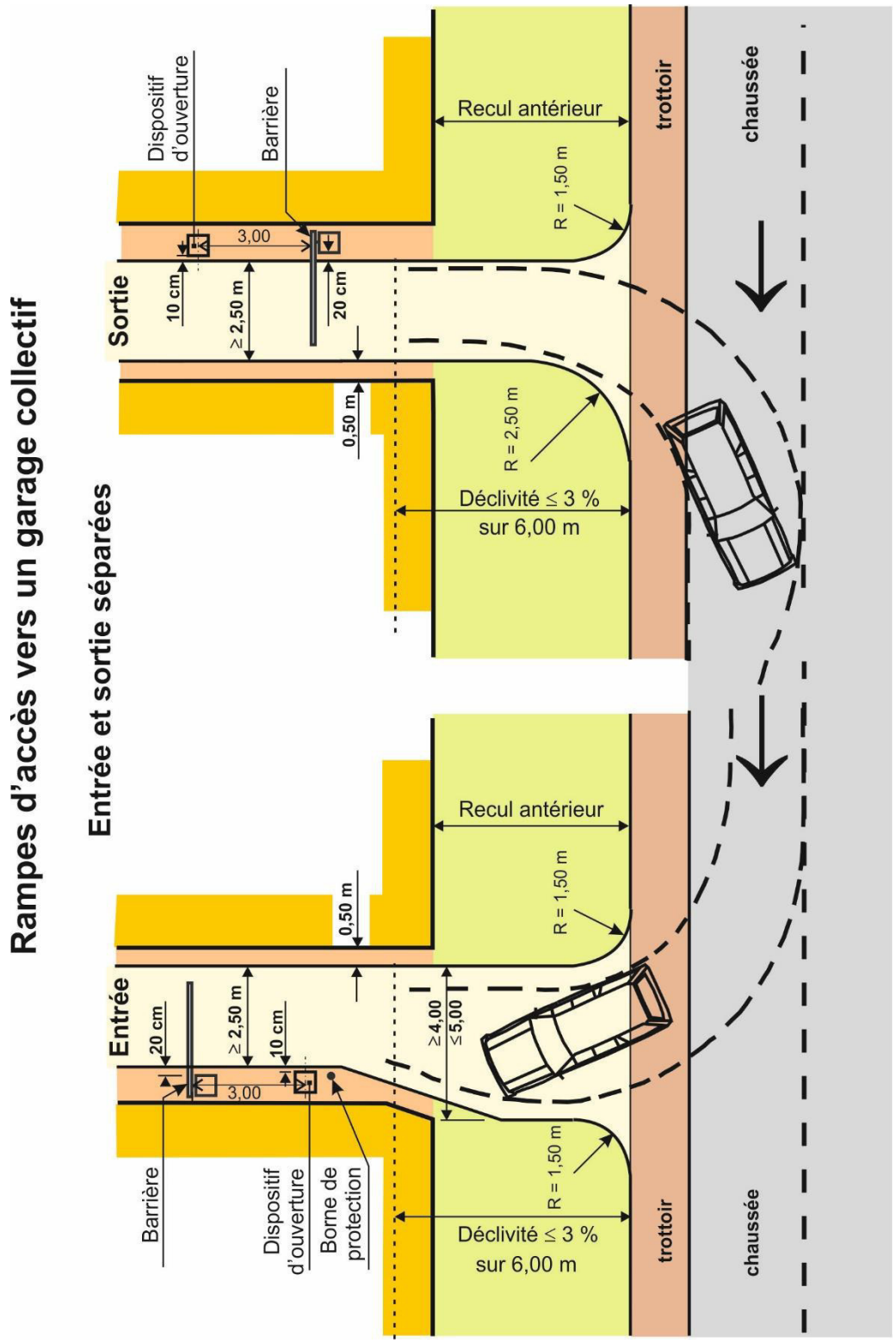
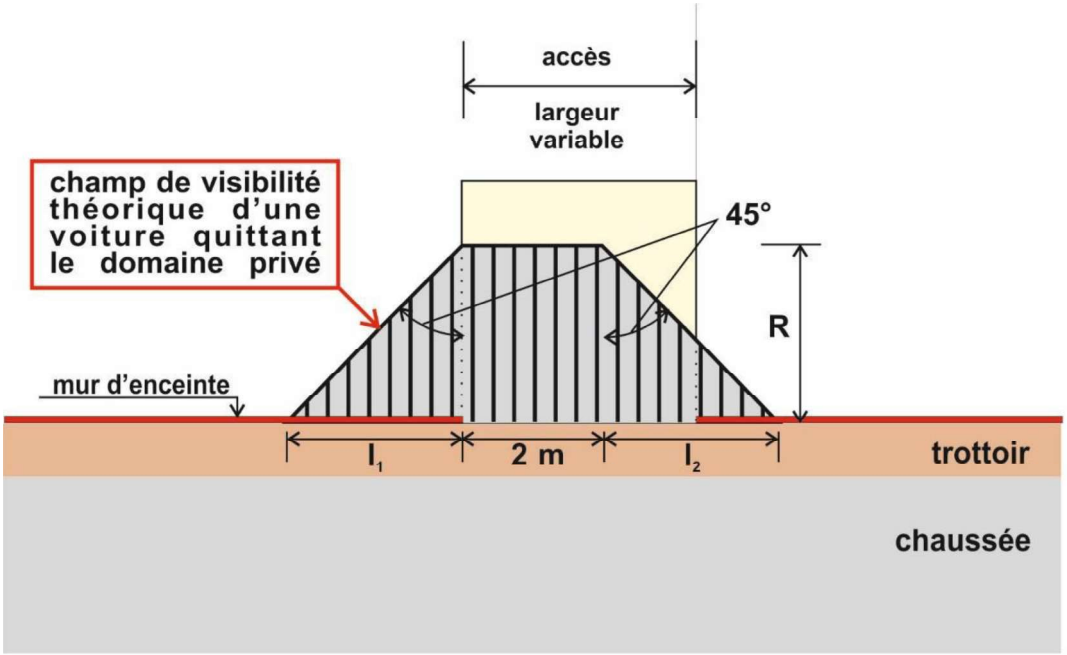


Figure N° 14: Champ de visibilité théorique



R = 2,00 m respectivement
R = recul antérieur, si le recul antérieur < 2,00 m

Sur les longueurs l_1 et l_2 la hauteur du mur d'enceinte est à limiter à 80 cm. La construction de piliers d'une hauteur maximale de 1,60 m et d'une largeur maximale correspondant à l'épaisseur du dispositif d'enceinte est autorisée de part et d'autre des accès ainsi q'aux extrémités de la propriété.

La hauteur des autres aménagements extérieurs se trouvant à l'intérieur du champ de visibilité, tels que plantations, modelés de terrain, murs de soutènement érigés des deux côtés ou d'un côté seulement de la rampe d'accès au garage est à limiter :

- pour les rampes descendantes à 80 cm, mesurée à partir du niveau du trottoir;
- pour les rampes ascendantes à 80 cm, mesurée à partir du profil en long de l'accès.

Ces contraintes ne valent pas sur la partie du champ de visibilité qui empiète sur le terrain de la propriété voisine.

G. Les maisons d'habitation uni- et bifamiliales

La compétence de l'administration des Ponts et Chaussées s'étend sur la prescription des alignements, la définition du nombre et de la géométrie des accès carrossables et la réglementation de l'exécution de divers aménagements extérieurs.

G.1. L'alignement des constructions

G.1.1. Mis à part les alignements fixés par un plan définitif d'alignement général arrêté dans la forme d'un règlement grand-ducal, les alignements sont à définir en application des règles suivantes:

G.1.2. **L'alignement** des nouvelles constructions est à fixer de manière à respecter:

- un recul antérieur **≥ 4,00 m** pour les façades des bâtiments,
- un recul antérieur **≥5,00 m** pour les garages incorporés dans les constructions ou implantés dans des annexes accolées à la construction principale,
- un recul antérieur **≥ 6,00 m** pour les garages aménagés dans des annexes non accolées à la construction principale.

G.1.3. Ces reculs s'appliquent à partir de la limite postérieure du trottoir ou de l'usoir, existant ou à construire.

G.1.4. Les nouvelles constructions en zone centrale d'une agglomération peuvent déroger aux limites fixées ci-dessus. Dans ces cas, l'alignement est à fixer en fonction des prescriptions afférentes de la partie écrite du PAG de la Commune sur le territoire de laquelle est projetée la construction. A défaut de prescriptions spécifiques, l'alignement est défini par rapport aux constructions voisines.

G.1.5. Le département des Travaux Publics du ministère du Développement durable et des Infrastructures peut, pour des raisons de visibilité ou de sécurité en présence d'un projet routier dûment approuvé par l'autorité compétente qui est en conflit avec l'implantation du nouvel immeuble, ou dans l'intérêt d'une extension de l'assise de la voie publique pour les besoins de l'élargissement des voies de circulation en vue de la création de voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, et de l'aménagement de voies publiques ou de parties de voie publique réservées à la circulation des cyclistes et des piétons, fixer un alignement plus important, même si ce recul est plus grand que celui exigé par les prescriptions communales. En ce qui concerne la construction de maisons le long d'une chaussée sans trottoir ou avec un trottoir de faible largeur, une bande d'au moins 1,50 m est à réserver pour permettre l'aménagement d'un trottoir à construire ou à élargir. Une bande avec une largeur supérieure à 1,50 m peut être imposée dans le cadre de la construction d'une autre assise réservée à la mobilité douce.

G.1.6. Les Autorités Communales peuvent exiger des reculs plus importants que ceux demandés par le département des Travaux Publics du ministère du Développement durable et des Infrastructures.

G.1.7. A la hauteur des carrefours, les constructions et aménagements doivent être implantés de manière à ne pas entraver les conditions de visibilité pour les véhicules voulant s'engager dans ces carrefours. Cela s'applique également aux accès carrossables pouvant être utilisés comme emplacement de stationnement.

G.1.8. Lorsque l'alignement retenu est **supérieur ou égal à un mètre (recul ≥ 1,00 m)**, les prescriptions suivantes sont à respecter:

Aucun corps d'ouvrage n'est autorisé en saillie par rapport à l'alignement retenu sauf ceux désignés ci-après:

- des avant-corps d'une saillie maximale de 1,00 m sur une surface n'excédant pas 1/3 de la surface de la façade frontale;
- des balcons avec une saillie maximale de 1,00 m sur une largeur ne dépassant pas 70% de la largeur de cette façade.

Cet alignement ne concerne pas les terrasses et les escaliers accolés aux façades, ni les linteaux et rebords de fenêtres, pour autant qu'ils soient conformes au règlement des bâtisses de la Commune territorialement compétente et n'empiètent pas sur le domaine public.

G.1.9. Lorsque l'alignement retenu est inférieur à un mètre (recul < 1,00 m), les prescriptions suivantes sont à respecter:

Pour les bâtiments érigés sans recul par rapport à la limite entre le domaine public et la propriété privée, l'alignement correspond au plan de la façade frontale. Ceci signifie que ni l'isolation thermique, ni le crépi de la façade, ni aucun autre revêtement extérieur de quelque nature qu'il soit ne peuvent empiéter sur le domaine public.

Aucun corps d'ouvrage n'est autorisé en saillie par rapport à cet alignement sauf ceux désignés ci-après:

- des linteaux avec une saillie maximale de 5 cm;
- des rebords de fenêtre avec une saillie maximale de 15 cm. Les rebords de fenêtre constituant un danger pour les piétons ne sont pas autorisés à moins de se trouver à une hauteur libre de 2,50 m entre le point le plus bas du rebord et le niveau du trottoir;
- une corniche avec une saillie maximale de 50 cm pour les bâtiments implantés sans recul par rapport à la limite postérieure du trottoir;
- des balcons avec une saillie maximale de 1,00 m sur une largeur ne dépassant pas 70% de la largeur de cette façade, la hauteur libre entre la face inférieure du balcon et le niveau du trottoir doit être au moins de **4,50 m**.

G.2. Les accès carrossables

G.2.1. Les accès carrossables vers une maison unifamiliale ou bifamiliale font partie de la **catégorie N° 3** des accès définis à l'article 6 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie.

G.2.2. Les portes installées pour fermer les accès carrossables et les entrées pour piétons ne doivent pas s'ouvrir du côté du domaine public.

G.2.3. Pour les portes de garage des maisons sans enceinte extérieure ou implantées sans recul antérieur sur le bord du trottoir, il y a lieu de choisir un dispositif de fermeture qui lors de la manœuvre d'ouverture ne dépasse pas l'alignement de la façade frontale du garage.

G.2.4. L'aménagement de garages dans des constructions implantées avec un faible recul antérieur ne peut pas donner droit à l'installation d'un miroir routier facilitant les manœuvres de sortie.

G.2.5. Lorsque le trottoir est équipé au droit des entrées carrossables de **bordures** hautes (>6 cm), celles-ci peuvent être abaissées sur la largeur de l'accès augmentée de chaque côté de **1,00 m** à une hauteur comprise entre **4 - 6 cm** par rapport au niveau de la chaussée attenante. Sur la partie de l'entrée carrossable, le trottoir est à aménager en forme de coque de bateau sans dépasser une pente de **6 %** pour reprendre le niveau entre la partie abaissée et le trottoir existant environnant. La partie de la bordure abaissée et la file de pavés attenante sont à poser dans un bloc de béton d'un volume d'environ 150 litres par mètre courant constitué d'un béton C20/25 de granulométrie 0/22, qui est à coffrer sur les faces avant et arrière.

G.2.6. La rampe des accès carrossables peut seulement commencer au-delà de la limite du domaine public et elle est à aménager avec une **déclivité** ne dépassant pas **3%** sur une plate-forme prenant son départ à la limite postérieure du trottoir ou de l'usoir et s'élançant sur une longueur de **6,00 m**. Derrière cette plate-forme, la suite de la rampe est à limiter à une déclivité de 15%.

G.2.7. Tout accès carrossable doit avoir une largeur minimale de **3,00 m**.

G.2.8. En présence de plusieurs accès, carrossables ou non, ceux-ci sont à séparer par un dispositif infranchissable fixe d'une largeur d'au moins **1,00 m** le long du trottoir.

G.2.9. Chaque maison uni- et bifamiliale n'a droit qu'à un seul accès carrossable ayant une ouverture à la voie publique d'une **largeur maximale de 5,00 m** ou deux accès avec une ouverture d'une **largeur cumulée** n'excèdent pas **6,00 m**. L'accès carrossable peut également servir d'accès pédestre, les mêmes largeurs maximales sont d'application.

G.2.10. Les accès carrossables sont à orienter de manière à aboutir sur le domaine public de manière perpendiculaire (angle de 90° ± 20°) par rapport à l'axe de la chaussée. Les coins peuvent être brisés sous un angle de 45° sur une largeur de 0,50 m, respectivement un évasement arrondi de 0,50 m de largeur peut être accepté.

G.2.11. Si la partie écrite du PAG de la Commune sur le territoire de laquelle se trouve la maison exige l'aménagement de places de stationnement supplémentaires, elles doivent être desservies par l'intermédiaire des accès autorisés.

G.2.12. Des équipements de la voirie, tels que des signaux routiers, panneaux de la signalisation directionnelle, candélabres ou autres, peuvent être mis en place par le gestionnaire de la route sur toutes les parties ne servant ni d'accès carrossable ni d'accès piétonnier. Afin de garantir un espace minimal ayant cette finalité, une zone d'une largeur d'au moins 0,50 m est à réserver à chaque extrémité de la parcelle. Cet espace ne peut pas être utilisé pour un accès, qu'il soit carrossable ou pédestre.

G.2.13. L'implantation et la géométrie (largeur, déclivité) des accès carrossables et piétonniers, autorisés par une permission de voirie donnée, ne peuvent pas faire l'objet de modifications sans qu'une nouvelle permission de voirie autorisant ces modifications n'ait été sollicitée et octroyée en bonne et due forme avant le commencement des travaux.

G.3. Les aménagements extérieurs

G.3.1. Les aménagements extérieurs non profités comme accès carrossables sont à séparer du domaine public par des dispositifs infranchissables aux voitures, tels que bordures, murets ou plantations [voir figure N° 15]. Le bénéficiaire doit accepter la mise en place d'équipements de voirie (signaux routiers, candélabres, etc.) sur les parties du domaine public longeant ces aménagements, mais situées à l'écart de l'accès carrossable et de l'accès piétonnier desservant sa propriété.

Les maisons avec un recul antérieur de moins de 1,00 m ne doivent pas obligatoirement être équipées de dispositifs d'enceinte délimitant la propriété privée et d'aménagements extérieurs réalisés à l'intérieur de cette enceinte.

G.3.2. Pour des raisons de sécurité par rapport aux piétons et cyclistes, un champ de visibilité est défini aux abords des accès carrossables [voir figure N° 14].

G.3.3. La partie du dispositif d'enceinte (mur, clôture, haie, etc.) se trouvant à l'intérieur du champ de visibilité défini à la figure N° 14 doit avoir une hauteur qui ne dépasse pas 0,80 m en contre-haut du niveau du trottoir ou de l'accotement attenant. Seule la construction de piliers d'une hauteur maximale de 1,60 m et d'une largeur maximale correspondant à l'épaisseur du dispositif d'enceinte y est autorisée de part et d'autre des accès, ainsi qu'aux extrémités de la propriété.

G.3.4. Les autres aménagements extérieurs se trouvant à l'intérieur du champ de visibilité, tels que les plantations, les modelés de terrains ou les murs de soutènement érigés des deux côtés ou d'un côté seulement de la rampe d'accès au garage pour reprendre la différence de niveau entre la rampe et les modelés de terrains ou des parties de construction adjacentes, ne doivent pas dépasser la hauteur maximale de 0,80 m à mesurer à partir du niveau du trottoir ou, en cas d'absence de trottoir, du niveau de l'accotement de la route pour les rampes descendantes et à partir des niveaux du profil en long de l'accès pour les rampes ascendantes.

G.3.5. La partie du mur de clôture ou des plantations ne doit pas porter atteinte à la visibilité d'un accès carrossable existant ou à créer sur les parcelles situées de part et d'autre de la propriété du permissionnaire.

G.3.6. Les murs d'enceinte sont à ériger de façon à ce que leur face antérieure se trouve derrière la limite postérieure du trottoir ou de l'usoir ou, à défaut d'un tel équipement, derrière le bord extérieur du domaine public. Ils ne doivent comporter aucun ouvrage en saillie sur cet alignement sauf le socle de fondation souterrain et les tablettes de couverture avec chaque fois une saillie maximale de 5 cm.

G.3.7. Les haies d'enceinte sont à planter avec un recul antérieur de 50 cm par rapport à la limite postérieure du domaine public. Les haies sont à élaguer ou à tailler aussi souvent que de besoin pour respecter les hauteurs prescrites et pour éviter que les branches ne s'étendent au-dessus du domaine public.

G.3.8. Les arbres de haute tige sont à implanter à une distance de 2,00 m de la limite foncière et de 6,00 m des arbres d'alignement.

G.3.9. Le libre écoulement des eaux sur le domaine public ne doit pas être dérangé. Il est défendu d'y déverser les eaux provenant de la propriété privée. Les eaux de ruissellement sont à recueillir et à évacuer par une rigole à aménager derrière l'arête postérieure du trottoir. Cette rigole est à raccorder à la canalisation locale.

G.3.10. Sauf autorisation d'abattage du département de l'Environnement du ministère du Développement durable et des Infrastructures, à solliciter par le requérant, les **arbres d'alignement** sont à préserver ou à déplacer.

H. Les accès carrossables et les emplacements de stationnement

H.1. Préliminaires

H.1.1. Ce chapitre concerne toutes les demandes en relation avec la mise en place ou la modification d'accès carrossables ou d'emplacements de stationnement, non traitées dans le cadre d'autres constructions, telles que résidences ou maisons uni- et bifamiliales.

H.1.2. Pour éviter que des **aménagements** interdits dans le cadre de la première procédure de permission de voirie concernant l'érection des constructions ne soient autorisés dans une deuxième procédure se rapportant à des constructions existantes, ils seront traités en fonction de leur affectation, **selon les dispositions prévues aux chapitres afférents**.

H.1.3. Chaque parcelle a droit à un accès carrossable à la voirie étatique sous réserve qu'il ne s'agisse pas d'une voirie traitée au paragraphe D.5., ou d'une parcelle faisant partie d'un groupe de parcelles sur lesquelles un complexe résidentiel est projeté.

H.1.4. Un accès carrossable situé à l'extérieur d'une agglomération est analysé au cas par cas.

H.2. Aménagement des accès

H.2.1. La largeur minimale d'ouverture de tout accès carrossable est de **3,00 m**.

H.2.2. Pour les accès pouvant également servir d'emplacement de stationnement une profondeur minimale de **5,00 m** est à respecter.

H.2.3. Les emplacements de stationnement disposés **de façon perpendiculaire** et avec accès direct à la voirie de l'Etat sont **considérés et traités comme des accès carrossables**.

H.2.4. Les emplacements aménagés **de façon parallèle à la route** doivent être accessibles par un accès carrossable **distinct** et séparé du trottoir par un dispositif infranchissable. Un accès direct à ces emplacements, impliquant des mouvements de manœuvre sur le trottoir, est interdit.

H.2.5. Les dimensions des emplacements sont traitées au chapitre F (résidences).

H.2.6. La largeur d'ouverture cumulée de tous les accès carrossables et de tous les emplacements de stationnement directement accessibles à partir de la route de l'Etat éventuellement autorisés ne peut pas excéder les dispositions des chapitres F pour les résidences et G pour les maisons uni- ou bifamiliales.

H.2.7. La déclivité de l'accès carrossable ne doit pas dépasser une pente de 3% sur les 6 premiers mètres.

H.2.8. Le libre écoulement des eaux sur le domaine public ne doit pas être dérangé. Il est défendu d'y déverser les eaux provenant de la propriété privée. Les eaux de ruissellement sont à recueillir et à évacuer par une rigole à aménager derrière l'arête postérieure du trottoir. L'utilisation d'un revêtement perméable ne dégage pas le requérant d'aménager cette rigole qui est à raccorder à la canalisation locale.

H.2.9. Un espace d'une largeur minimale de 0,50 m à chacune des extrémités de la parcelle doit être pourvu d'une séparation infranchissable aux voitures délimitant le domaine public de la route et le domaine privé.

H.2.10. Une séparation infranchissable d'une largeur minimale de 1,00 m doit également être mise en place entre deux accès, qu'ils soient carrossables ou non.

H.2.11. Tous les accès carrossables sont à orienter de manière à aboutir sur le domaine public de manière plus ou moins perpendiculaire (angle de 90° ± 20°) par rapport à l'axe de la chaussée.

H.2.12. En ce qui concerne les accès le long d'une chaussée sans trottoir ou avec un trottoir de faible largeur, une bande d'au moins 1,50 m est à réserver pour permettre l'aménagement d'un trottoir à construire ou à élargir. Une bande avec une largeur supérieure à 1,50 m peut être imposée dans le cadre de la construction d'une autre assise réservée à la mobilité douce.

H.2.13. Les équipements de la voirie (îlots de verdure, candélabres, poteaux de signalisation) sont à conserver; leur déplacement aux frais du requérant peut être envisagé si une nouvelle implantation peut se faire au droit de la même propriété.

H.2.14. Sauf autorisation d'abattage ou de déplacement du département de l'Environnement du ministère du Développement durable et des Infrastructures, à solliciter par le requérant, les **arbres d'alignement** sont à préserver.

H.2.15. A la hauteur des carrefours, les aménagements doivent être implantés de manière à ne pas entraver les conditions de visibilité pour les véhicules voulant s'engager dans ces carrefours. Cela s'applique également aux accès carrossables pouvant être utilisés comme emplacement de stationnement.

H.2.16. Les entrées pédestres vers les habitations, les magasins et les issues de secours doivent rester dégagées.

H.2.17. Lorsque le trottoir est équipé au droit de l'entrée carrossable de bordures hautes, celles-ci doivent être abaissées sur la largeur de l'accès augmentée de chaque côté de 1,00 m à une hauteur de 4 cm par rapport au niveau de la chaussée attenante. Sur la partie de l'entrée carrossable, le trottoir est à aménager en forme de coque de bateau sans dépasser une pente de 6% pour reprendre le niveau entre la partie abaissée et le trottoir existant environnant. La partie de la bordure abaissée et la file de pavés attenante sont à poser dans un bloc de béton d'un volume d'environ 150 litres par mètre courant constitué d'un béton C20/25 ; Cat.0 ; F2 ; Dmax=16, qui est à coffrer sur les faces avant et arrière.

H.2.18. Il n'est pas autorisé de commencer la rampe sur le domaine public, de changer le niveau de l'arête postérieure du trottoir, ni de réaliser des formes arrondies dans le seul but d'adoucir la pente de la rampe ou d'en faciliter l'accès.

H.3. Cas particuliers

H.3.1. Si la configuration des lieux est telle que les dispositions standards ne peuvent pas être appliquées, notamment en présence de constructions existantes ou d'une topographie défavorable, des dérogations peuvent être demandées. Cela peut aussi bien concerner le nombre d'accès que la déclivité de la plateforme. Il en est statué au cas par cas.

H.3.2. Néanmoins, le non-respect d'une permission de voirie autorisée lors d'une précédente procédure ne peut pas donner droit à des conditions plus favorables.

H.4. Les aménagements extérieurs

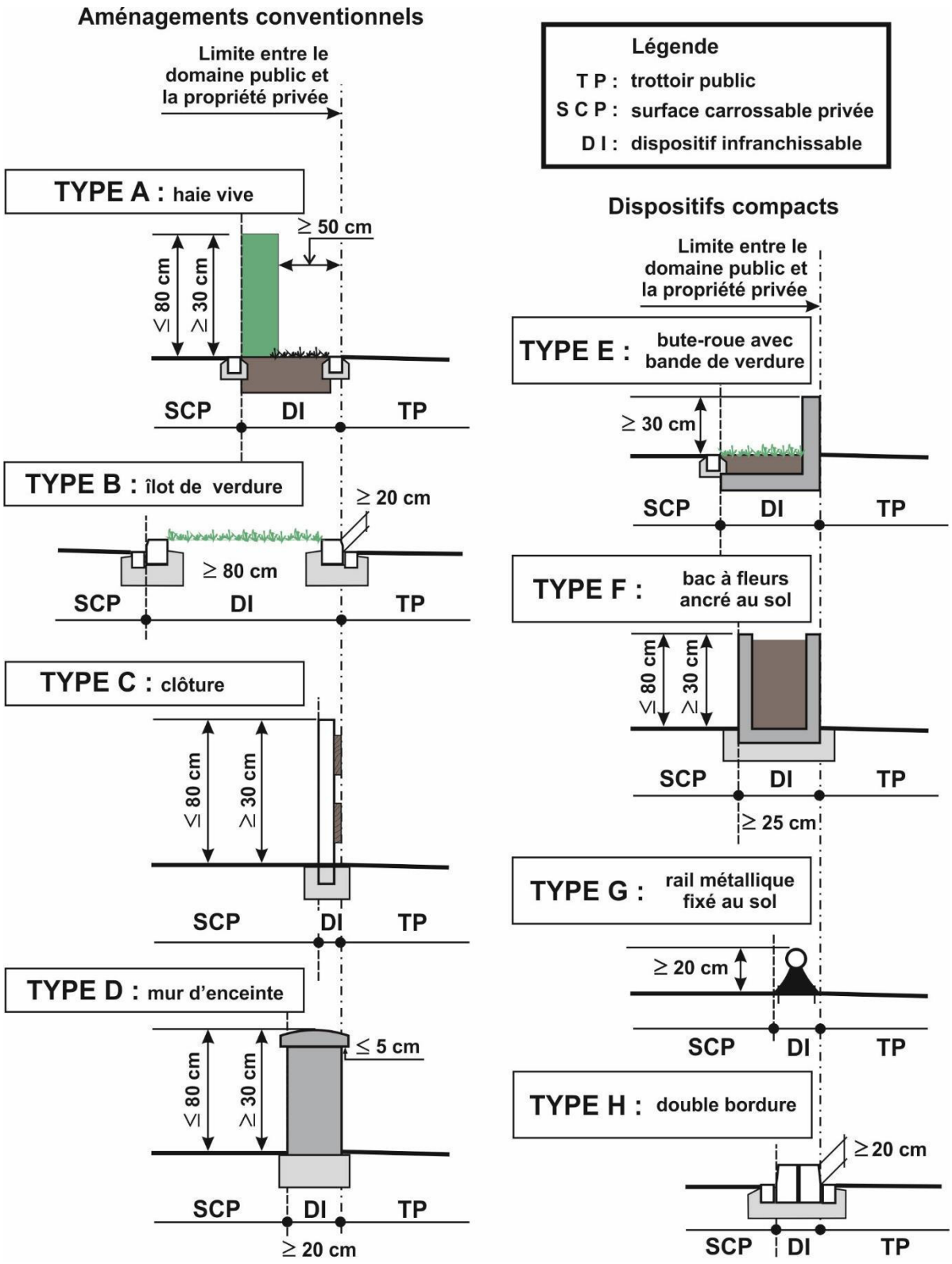
H.4.1. Lorsque des accès sont accessibles au public, c'est-à-dire lorsqu'ils se trouvent sur des parties de la propriété privée non délimitées du trottoir par un dispositif de séparation ou d'enceinte quelconque, tout espace accusant une différence de hauteur de plus de 20 cm de hauteur entre le niveau de la rampe et celui du terrain environnant doit être protégé par un garde-corps ou par un autre dispositif de retenue approprié.

H.4.2. Les propriétaires de toutes les maisons et résidences, qu'elles soient équipées de dispositifs d'enceinte délimitant la propriété privée vis-à-vis du domaine public ou aménagées avec des cours ou espaces extérieurs s'ouvrant sur le domaine public, doivent accepter la mise en place d'équipements de la voirie (signaux routiers, candélabres, etc.) sur les parties du domaine public longeant leur propriété mais situées à l'écart des accès carrossables et piétonniers desservant la propriété.

H.4.3. Les portes installées pour fermer l'accès carrossable et les entrées pour piétons ne doivent pas s'ouvrir du côté du domaine public.

H.4.4. Pour les portes de garage des maisons sans enceinte extérieure ou implantées sans recul antérieur sur le bord du trottoir, il y a lieu de choisir un dispositif de fermeture qui lors de la manœuvre d'ouverture ne dépasse pas l'alignement de la façade frontale du garage.

Figure N° 15: Dispositifs infranchissables



I. Les chantiers de construction

I.1. L'accès vers un chantier de construction

I.1.1. Une permission de voirie ministérielle pour l'aménagement d'un chemin d'accès vers un chantier de construction est nécessaire dans les cas suivants:

- pour les zones d'activités, les stations-service, les lotissements et les résidences ou bâtiments de bureau, lorsque l'accès de chantier ne coïncide pas avec une des voies d'accès vers les aménagements soumis à autorisation, particulièrement pour ce qui est de son emplacement et de sa géométrie;
- pour les chantiers dont juste l'accès vers la zone des travaux se fait à partir de la route de l'Etat, alors que les accès définitifs se font par une voirie de desserte vicinale ou privée, existante ou à construire.

I.1.2. Les conditions concernant l'accès de chantier peuvent soit être insérées dans la permission de voirie relative aux aménagements à réaliser, soit faire l'objet d'une permission de voirie à part, lorsqu'au moment de l'ouverture du chantier tous les éléments concernant la permission de voirie principale ne sont pas encore connus dans tous les détails nécessaires.

I.1.3. Un accès de chantier doit être conforme aux prescriptions suivantes:

La largeur de la voie d'accès au chantier doit permettre le croisement en toute sécurité des engins entrant dans la zone des travaux avec ceux quittant cette zone. Sur les dix premiers mètres, la largeur du chemin d'accès doit être au moins de 5 mètres. L'accès ne peut pas avoir une largeur supérieure à 8 mètres.

5 m ≤ largeur de l'accès au chantier ≤ 8 m

Sur les dix premiers mètres à compter du bord extérieur de la chaussée de la route de l'Etat, la déclivité du chemin d'accès ne doit pas être supérieure à 10%.

Pour les fouilles nécessaires à la réalisation des sous-sols des bâtiments à ériger à la proximité directe des routes de l'Etat, la longueur de la plate-forme à 10% peut être réduite à l'espace du recul antérieur, sous condition toutefois de limiter la pente de la partie restante, empiétant dans la fouille, à une déclivité de 20%.

Pour les fouilles nécessaires à la réalisation des sous-sols des bâtiments à ériger sans recul antérieur, des pentes plus raides peuvent temporairement être acceptées, par exemple lors des travaux d'excavation. Pendant ces phases le trafic sur la route de l'Etat doit cependant être arrêté ou sécurisé par des moyens appropriés lors de toute manœuvre d'entrée et de sortie des camions.

Le libre passage et la sécurité des piétons et des cyclistes sur le trottoir adjacent doivent être garantis en permanence par la mise en place d'un dispositif adapté à la situation, respectivement l'aménagement d'une assise provisoire clairement signalée.

Lors de l'exécution des travaux de terrassement, particulièrement dans des sols marneux ou argileux, l'installation d'un dispositif pour le lavage des pneus des camions, destiné à éviter l'entraînement de boues sur la chaussée, est obligatoire. En cas de salissure accidentelle, l'entreprise chargée par le bénéficiaire de l'exécution des travaux doit procéder de suite à un nettoyage de la chaussée. Le non-respect de cette obligation peut entraîner la fermeture du chantier.

A la sortie des voies d'accès au chantier, il y a lieu d'apposer le signal B, 1 « Cédez le passage », respectivement le signal B, 2a « Arrêt » si les conditions de visibilité à la sortie de la voie d'accès sur la route principale sont mauvaises.

Le libre écoulement des eaux sur le domaine routier ne doit pas être perturbé. Il est strictement interdit de déverser sans autorisation des eaux en provenance du chantier dans le système d'évacuation des eaux de ruissellement de la route de l'Etat.

A l'extérieur des agglomérations la continuité de l'écoulement dans les fossés, cunettes ou autres dispositifs d'assainissement est à assurer par la mise en place sous l'amorce du chemin d'un tuyau de diamètre approprié (minimum Ø 30 cm d'ouverture libre et de 4 cm d'épaisseur de paroi), équipé aux deux extrémités de têtes de buse, ne dépassant pas le niveau du bord de la chaussée.

I.1.4. Les gênes causées aux usagers de la voie publique sont à limiter au strict nécessaire.

L'approche de l'entrée au chantier est à signaler par la mise en place dans les deux sens de circulation du signal A,15 « Travaux » équipé d'un panneau additionnel portant l'inscription « Sortie de camions ».

Si à l'extérieur des agglomérations une réduction de la vitesse de circulation au droit de l'accès au chantier s'avérait être indispensable, elle devrait se limiter aux seules périodes d'activité du chantier et la signalisation afférente est à enlever, à cacher ou à barrer durant les périodes d'inactivité.

A l'entrée du chantier, un panneau interdisant l'accès à toute personne non autorisée est à afficher. Durant les périodes d'inactivité du chantier, l'accès au chantier est à fermer par un portail, une barrière, une chaîne ou par tout autre moyen approprié.

Il est strictement interdit d'encombrer la chaussée de la route de l'Etat ou une assise réservée pour la mobilité douce, même pour de courts instants, par des engins de chantier, par des camions approvisionnant le chantier ou par des matériaux de construction.

I.1.5. Le bénéficiaire de la permission de voirie doit assumer la totalité des frais de construction de l'accès et des travaux annexes et prendre en charge les frais de consolidation et de remise en état du domaine routier après l'achèvement des travaux.

I.2. Aménagement d'une installation de chantier empiétant sur la chaussée d'une route de l'Etat

I.2.1. Le requérant doit fournir un plan précis de l'installation de chantier qu'il compte mettre en place. Un schéma de principe d'une telle installation de chantier est donné aux figures N° 16 et N° 17.

Sur les routes à double sens, le couloir de circulation restant sur la chaussée de l'Etat doit avoir une largeur minimale de 5,50 m afin de permettre le croisement en toute sécurité des deux files de circulation.

Sur les routes à sens unique, le couloir de circulation restant sur la chaussée de l'Etat doit avoir une largeur minimale de 3,50 m.

Lorsque le trafic dans un ou dans les deux sens de circulation est organisé sur plusieurs voies par direction, des largeurs de chaussées plus importantes peuvent être prescrites.

I.2.2. L'aménagement de l'installation de chantier doit être conforme aux prescriptions suivantes:

L'espace réservé aux besoins du chantier doit être entouré d'une cloison en planches jointives rabotées ou en panneaux lisses et le trottoir provisoire adjacent doit être couvert par un plafond solide incliné vers le chantier et réalisé par des madriers jointifs.

La continuité de la circulation des piétons, respectivement des cyclistes, doit être assurée par l'aménagement du côté de la voie publique d'un trottoir provisoire en béton maigre coulé sur un géotextile. Ce trottoir est à aménager de façon à ne pas déranger l'écoulement des eaux dans le revers de la route. Les avaloirs se trouvant sur la section de route concernée doivent rester accessibles aux eaux de surface.

Le trottoir provisoire doit accuser une largeur utile d'au moins 1,50 m. En présence de cyclistes, la largeur utile sera de 2,00 m. Si les contraintes ne permettent pas de tels gabarits, un gabarit minimal de 1,00 m doit être assuré et les cyclistes doivent, le cas échéant, prendre le vélo à la main. La hauteur libre minimale doit être de 2,50 m au point le plus bas.

Le bénéficiaire doit prendre soin de ne pas utiliser les surfaces visibles de la cloison à des fins publicitaires, à l'exception de l'affichage du nom des entreprises intervenant sur le chantier.

I.2.3. La circulation desservant le chantier doit respecter les dispositions suivantes:

L'approche du chantier est à organiser de manière à éviter tout mouvement de tourne à gauche. L'approvisionnement du chantier doit se faire par l'aval et l'entrepreneur chargé par le bénéficiaire de l'exécution des travaux doit prendre toutes les mesures nécessaires pour ne pas entraver ou bloquer la circulation routière par des engins en attente desservant le chantier.

Il est strictement interdit de manutentionner des charges au-dessus du domaine routier sans barrer celui-ci préalablement à toute circulation, même pour des interventions de courte durée.

L'entrepreneur chargé par le bénéficiaire de l'exécution des travaux doit se concerter, avant tout commencement des travaux d'installation, avec les services techniques communaux au sujet des mesures temporaires à adopter pour l'organisation de la circulation et du stationnement des voitures et prendre à sa charge les frais pour la réalisation d'un marquage routier provisoire en peinture jaune.

L'ensemble du chantier est à signaler conformément aux dispositions de l'article 102 du Code de la Route. La mise en place de toute signalisation routière doit être autorisée préalablement par un règlement de circulation qui, pour les chantiers se trouvant à l'intérieur des agglomérations, est un règlement communal et pour les chantiers se trouvant à l'extérieur des agglomérations un règlement ministériel.

Les règlements ministériels doivent être demandés au moins 2 semaines avant le début des travaux auprès du Service Régional de l'administration des Ponts et Chaussées territorialement compétent. Ce délai est porté à 4 semaines dans les cas où une déviation doit être mise en place.

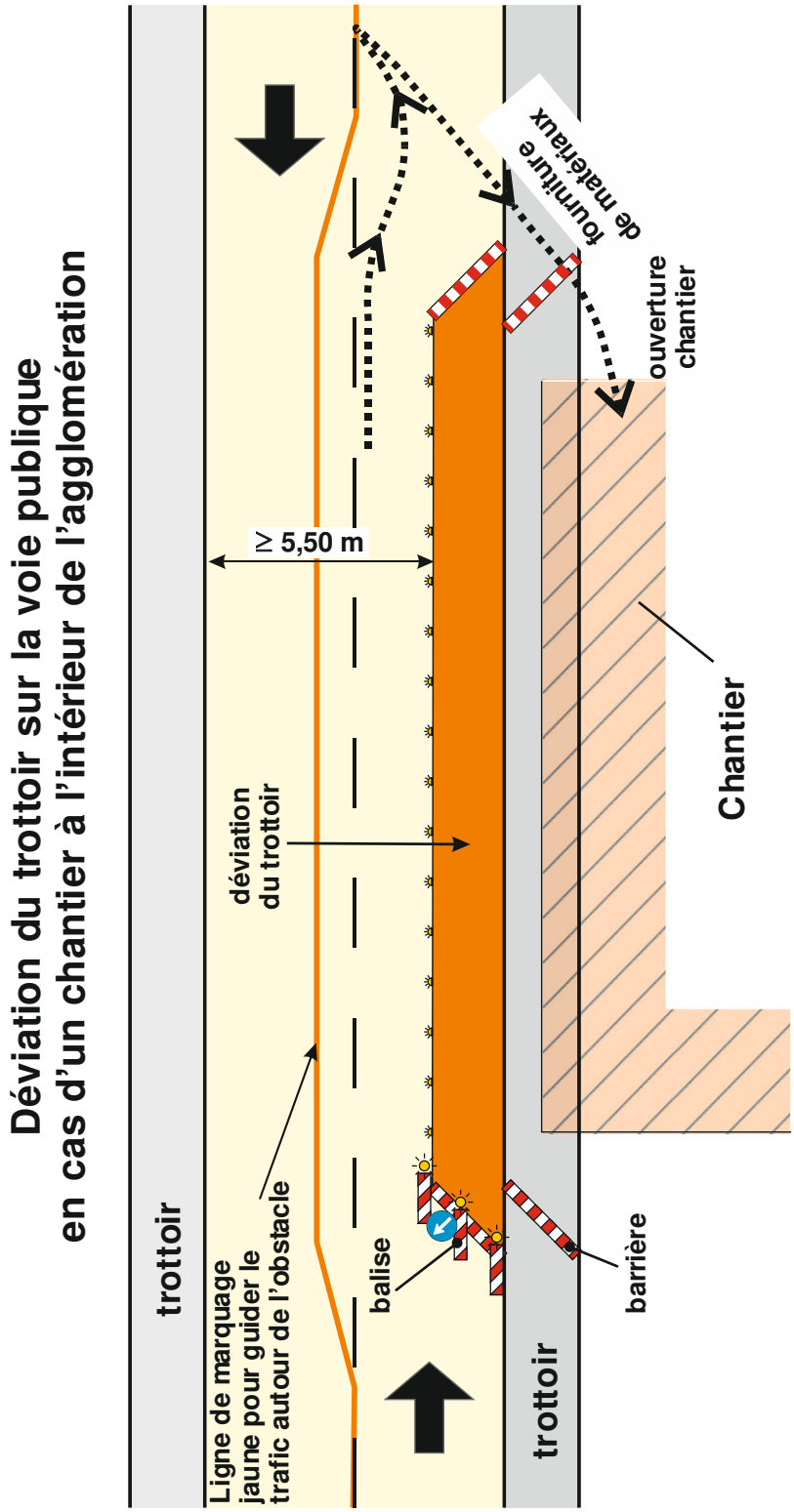
Le bénéficiaire doit prendre les mesures nécessaires afin de ne pas endommager les installations de l'Etat présentes en ces lieux (cadres, lampadaires, arbres, etc.).

I.2.4. L'administration des Ponts et Chaussées peut exiger le paiement d'une indemnité pour occupation temporaire d'une partie de la voirie publique étatique. Cette indemnité est à verser à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines. A côté de cette indemnité d'occupation des fonds publics, la Commune peut exiger une taxe d'encombrement.

I.2.5. Après le repliement de l'installation de chantier, les lieux sont à remettre dans leur état primitif. Les frais y relatifs sont à la charge exclusive du bénéficiaire.

I.2.6. Le maître d'ouvrage est dans l'obligation de signaler à l'administration des Ponts et Chaussées la fin de l'occupation du domaine public et de fixer une date pour la réception de la remise en état du domaine public.

Figure N° 16: Installation de chantier empiétant sur la chaussée d'une route de l'Etat

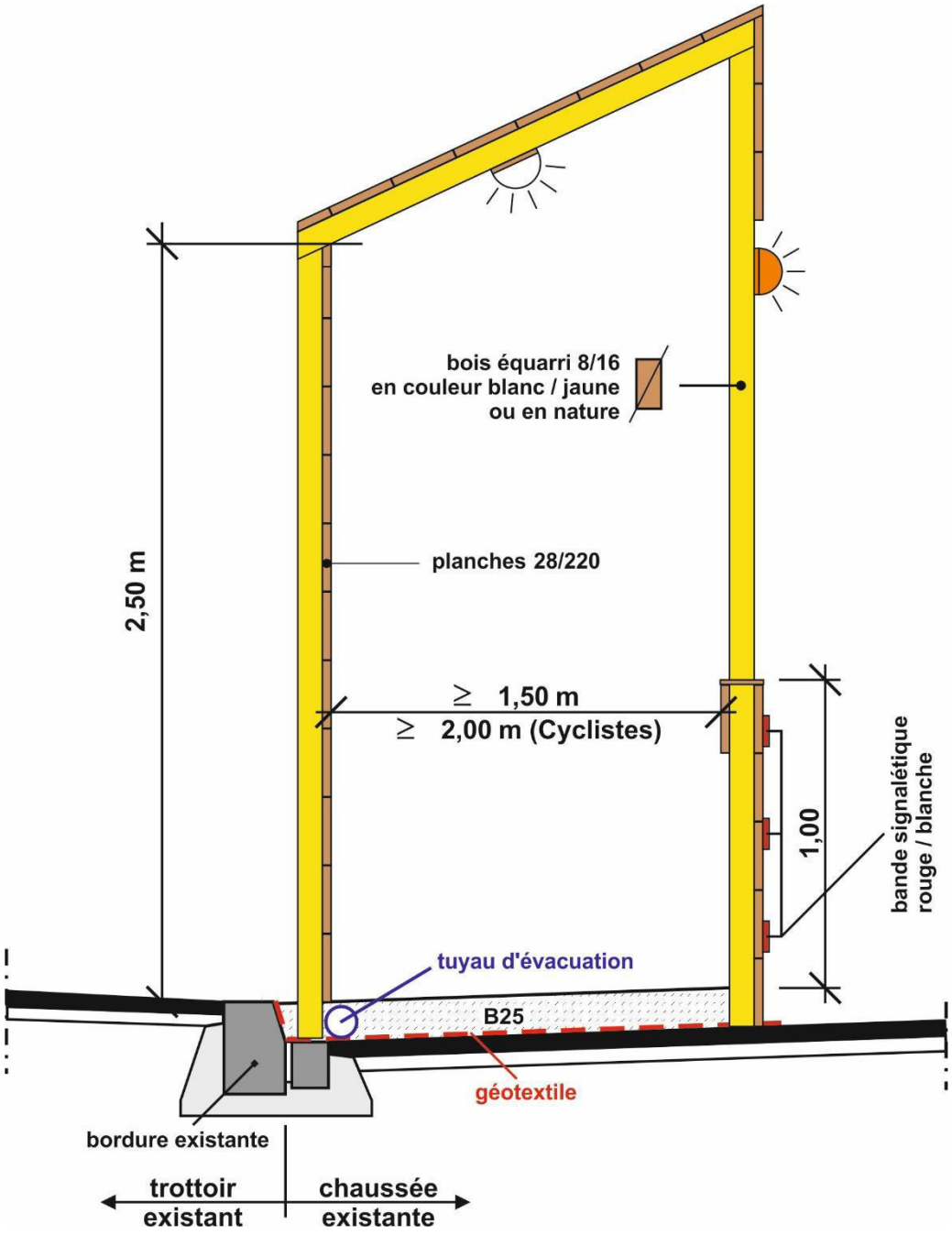


La signalisation du chantier doit être conforme aux dispositions du Code de la Route.

Le trottoir provisoire doit accuser une largeur utile d'au moins 1,50 m. En présence de cyclistes, la largeur utile sera de 2,00 m. Si les contraintes ne permettent pas de tels gabarits, un gabarit minimal de 1,00 m doit être assuré et les cyclistes doivent, le cas échéant, prendre le vélo à la main.

La hauteur libre minimale doit être de 2,50 m au point le plus bas.

Figure N° 17: Protection des piétons et des cyclistes



Le trottoir provisoire doit accuser une largeur utile d'au moins 1,50 m. En présence de cyclistes, la largeur utile sera de 2,00 m. Si les contraintes ne permettent pas de tels gabarits, un gabarit minimal de 1,00 m doit être assuré et les cyclistes doivent, le cas échéant, prendre le vélo à la main.

La hauteur libre minimale doit être de 2,50 m au point le plus bas.

I.3. Installation d'un bureau de chantier sur le domaine public

I.3.1. Il est possible d'installer des bureaux de chantier sur le domaine public de la voirie de l'Etat sous condition toutefois de ne pas gêner la circulation routière et de garantir en permanence un libre passage d'au moins 1,00 m de largeur pour la circulation des piétons et de 2,00 m en présence de cyclistes sur le trottoir.

I.3.2. L'installation de bureaux de chantier sur le domaine public est soumise aux règles suivantes:

L'entrepreneur chargé par le bénéficiaire de l'exécution des travaux doit se concerter avant tout commencement des travaux d'installation avec les services techniques communaux au sujet des mesures temporaires à adopter pour l'organisation de la circulation et du stationnement des voitures et doit prendre à sa charge les frais pour la réalisation d'un marquage routier provisoire en peinture jaune.

Les bureaux sont à implanter de manière à se trouver à une distance d'au moins 3,00 m des arbres d'alignement.

Les portes d'entrée aux bureaux ne doivent pas s'ouvrir du côté du trottoir.

Le bénéficiaire doit prendre soin de ne pas perturber le libre écoulement des eaux sur la voie publique.

Il est strictement interdit de déverser des eaux usées ou des eaux de toilettes en pleine nature, dans les revers de la route ou dans une canalisation d'eaux de surface. Toutes les installations sanitaires sont soit à raccorder à une canalisation pour eaux usées, soit, à défaut d'une telle canalisation, en cas de besoin, à des toilettes à décomposition chimique.

Les places réservées au stationnement de voitures et aménagées dans les accotements de la route sont à stabiliser par une couche d'au moins 30 cm de concassé de grès 0/45 afin d'éviter d'emporter de la terre respectivement de la boue sur les voies de circulation.

Le bénéficiaire doit prendre soin de ne pas utiliser les surfaces visibles des bureaux de chantier à des fins publicitaires, à l'exception de l'affichage du nom des entreprises intervenant sur le chantier.

L'ensemble du chantier est à signaler conformément aux dispositions de l'article 102 du Code de la Route. La mise en place de toute signalisation routière doit être autorisée préalablement par un règlement de circulation qui, pour les chantiers se trouvant à l'intérieur des agglomérations, est un règlement communal et pour les chantiers se trouvant à l'extérieur des agglomérations un règlement ministériel.

Les règlements ministériels doivent être demandés au moins 2 semaines avant le début des travaux auprès du Service Régional de l'administration des Ponts et Chaussées territorialement compétent. Ce délai est porté à 4 semaines dans les cas où une déviation doit être mise en place.

Le bénéficiaire doit prendre les mesures nécessaires à afin de ne pas endommager les installations de l'Etat présentes en ces lieux (cadres, lampadaires, arbres, etc.).

I.3.3. Après le repliement des bureaux de chantier, les lieux sont à remettre dans leur état primitif. Les frais y relatifs sont à la charge exclusive du bénéficiaire.

I.3.4. L'administration des Ponts et Chaussées peut exiger le paiement d'une indemnité pour occupation temporaire d'une partie de la voirie publique étatique. Cette indemnité est à verser à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines. A côté de cette indemnité d'occupation des fonds publics, la Commune peut exiger une taxe d'encombrement.

I.3.5. Le maître d'ouvrage est dans l'obligation de signaler à l'administration des Ponts et Chaussées la fin de l'occupation du domaine public et de fixer une date pour la réception de la remise en état du domaine public.

I.4. Stabilisation des fouilles de fondation réalisées du côté antérieur d'une construction

I.4.1. La réalisation des sous-sols de bâtiments implantés en bordure directe d'une route de l'Etat ou l'exécution des fondations de constructions réalisées dans des versants surplombant les routes de l'Etat exigent certaines mesures de précaution afin de ne pas menacer la stabilité de l'assise routière ou de mettre en danger les usagers circulant sur la route.

I.4.2. Préparation des travaux.

Préalablement à l'exécution des travaux d'excavation pour les fondations de l'immeuble, le bénéficiaire doit produire une étude géotechnique à dresser par un bureau d'ingénieur spécialisé en la matière.

Lorsqu'il y a un risque d'endommagement des maisons attenantes, des constats contradictoires de la situation des immeubles avoisinants susceptibles de subir des dégâts suite à la réalisation des travaux d'excavation sont à dresser par un expert assermenté.

L'étaiement des fouilles doit se faire suivant un projet à élaborer par un homme de l'art et à remettre au service compétent de l'administration des Ponts et Chaussées avant le début des travaux.

Les parois ou talus aménagés dans les versants sont à consolider par des dispositifs appropriés (murs de soutènement, rideaux de palplanches, gabions ou autres) au choix du bénéficiaire, qui sont à réaliser suivant les plans et calculs dressés par un homme de l'art.

Aucun élément faisant partie d'une construction mise en place pour l'étaiement du domaine routier ne peut être utilisé comme appui provisoire pour tout dispositif quelconque mis en place pour la stabilisation des fouilles ou des versants.

La remise et l'approbation éventuelle par l'administration des Ponts et Chaussées des plans de stabilisation des fouilles creusées en profondeur ou aménagées dans les versants surplombant la route ne dégage pas le bénéficiaire de la permission de voirie de sa seule responsabilité en cas d'accident sur le chantier et en cas d'endommagement de propriétés attenantes ou de la voirie publique se trouvant dans la zone d'influence des travaux faisant l'objet de la permission de voirie.

I.4.3. Exécution des travaux.

Le bénéficiaire doit prendre toute mesure nécessaire pour protéger les talus et parois des fouilles contre les effets des intempéries pendant la durée des travaux.

Lorsque des affaissements, écroulements ou autres mouvements se manifestent dans la chaussée ou dans ses dépendances, le responsable de l'entreprise chargée par le bénéficiaire de l'exécution des travaux est tenu d'avertir immédiatement l'agent responsable des Ponts et Chaussées.

A la fin des travaux, il y a lieu de prendre les mesures nécessaires pour réduire à zéro la tension des tirants placés sous le domaine public dès l'achèvement du gros œuvre de l'immeuble en cause. Tous les dispositifs de retenue, y compris les tirants se trouvant dans la partie supérieure du domaine public de la voirie jusqu'à une profondeur de 1,60 m, sont à enlever complètement.

Le bénéficiaire doit maintenir les ouvrages de soutènement provisoires ou définitifs constamment en un bon état d'entretien.

Il est strictement interdit d'encombrer la chaussée de la route de l'Etat et le trottoir, même pour de courts instants, par des engins de chantier, par des camions approvisionnant le chantier ou par des matériaux de construction.

Pendant toute la durée des travaux, le libre passage et la sécurité des piétons et des cyclistes doivent être garantis. Le gabarit minimal doit accuser une largeur utile d'au moins 1,50 m. En présence de cyclistes, la largeur utile sera de 2,00 m. Si les contraintes ne permettent pas de tels gabarits, un gabarit minimal de 1,00 m doit être assuré et les cyclistes doivent le cas échéant prendre le vélo à la main.

Les travaux sont à organiser de façon à ne pas perturber la circulation sur la route de l'Etat qui doit rester en service pendant toute la durée des travaux.

L'ensemble du chantier est à signaler conformément aux dispositions du Code de la Route. La mise en place de toute signalisation routière doit être autorisée préalablement par un règlement de circulation qui, pour les chantiers se trouvant à l'intérieur des agglomérations, est un règlement communal et pour les chantiers se trouvant à l'extérieur des agglomérations un règlement ministériel.

Les règlements ministériels doivent être demandés au moins 2 semaines avant le début des travaux auprès du Service Régional de l'administration des Ponts et Chaussées territorialement compétent. Ce délai est porté à 4 semaines dans les cas où une déviation doit être mise en place.

I.5. Stabilisation des fouilles de fondation réalisées à l'arrière d'une construction et touchant aux dépendances d'une route de l'Etat passant à proximité

I.5.1. La réalisation des sous-sols de bâtiments implantés à proximité d'une route de l'Etat passant à l'arrière de la propriété ou l'exécution de travaux de terrassement dans des versants soutenant l'assise de ces routes de l'Etat exigent certaines mesures de précaution afin de ne pas menacer la stabilité de l'assise routière ou de mettre en danger les usagers circulant sur la route.

I.5.2. Préparation des travaux.

Préalablement à l'exécution de travaux d'excavation susceptibles de menacer la stabilité du versant soutenant la chaussée, le bénéficiaire doit produire une étude géotechnique à dresser par un bureau d'ingénieurs spécialisé en la matière.

Lorsqu'il y a un risque d'endommagement des maisons attenantes, des constats contradictoires de la situation des immeubles avoisinants susceptibles de subir des dégâts suite à la réalisation des travaux d'excavation sont à dresser par un expert assermenté.

L'administration des Ponts et Chaussées peut exiger de laisser une partie de l'accotement de la route empiétant sur le terrain privé dans son état d'origine.

L'étaiement provisoire des fouilles doit se faire suivant un projet élaboré par un homme de l'art qui est à remettre au service compétent de l'administration des Ponts et Chaussées avant le début des travaux.

Les parois ou talus aménagés à titre provisoire ou à titre définitif dans les versants sont à consolider par des dispositifs appropriés (murs de soutènement, rideaux de palplanches, gabions ou autres) au choix du bénéficiaire, qui sont à réaliser suivant les plans et calculs dressés par un homme de l'art.

La remise et l'approbation éventuelle par l'administration des Ponts et Chaussées des plans de stabilisation des fouilles creusées en profondeur ou aménagées dans les versants surplombant la route ne dégage pas le bénéficiaire de la permission de voirie de sa seule responsabilité en cas d'accident sur le chantier et en cas d'endommagement de propriétés attenantes ou de la voirie publique se trouvant dans la zone d'influence des travaux faisant l'objet de la permission de voirie.

I.5.3. Exécution des travaux.

Le bénéficiaire doit prendre toute mesure nécessaire pour protéger les talus et parois des fouilles contre les effets des intempéries pendant la durée des travaux.

Lorsque des affaissements, écroulements ou autres mouvements se manifestent dans la chaussée ou dans ses dépendances, le responsable de l'entreprise chargée par le bénéficiaire de l'exécution des travaux est tenu d'avertir immédiatement l'agent responsable des Ponts et Chaussées.

A la fin des travaux il y a lieu de prendre les mesures nécessaires pour réduire à zéro la tension des tirants placés sous le domaine public dès l'achèvement du gros œuvre de l'immeuble en cause. Tous les dispositifs de retenue, y compris les tirants se trouvant dans la partie supérieure du domaine public de la voirie jusqu'à une profondeur de 1,60 m, sont à enlever complètement.

Le bénéficiaire doit maintenir les ouvrages de soutènement provisoires ou définitifs constamment en un bon état d'entretien.

Il est strictement interdit d'approvisionner le chantier par l'arrière à partir de la route de l'Etat ou d'encombrer la chaussée de cette route, même pour de courts instants, par des engins de chantier ou par des matériaux de construction.

Lorsque la route de l'Etat passant à l'arrière du chantier est équipée d'un trottoir, le libre passage et la sécurité des piétons sur ce trottoir doivent être garantis en permanence par la mise en place d'un dispositif adapté à la situation, respectivement par l'aménagement d'une piste piétonnière spéciale clairement délimitée de la voie publique.

Les travaux sont à organiser de façon à ne pas perturber la circulation sur la route de l'Etat qui doit rester en service pendant toute la durée des travaux.

Au besoin, le chantier est à signaler conformément aux dispositions de l'article 102 du Code de la Route. La mise en place de toute signalisation routière doit être autorisée préalablement par un règlement de circulation qui, pour les chantiers se trouvant à l'intérieur des agglomérations, est un règlement communal et pour les chantiers se trouvant à l'extérieur des agglomérations un règlement ministériel.

Les règlements ministériels doivent être demandés au moins 2 semaines avant le début des travaux auprès du Service Régional de l'administration des Ponts et Chaussées territorialement compétent. Ce délai est porté à 4 semaines dans les cas où une déviation doit être mise en place.

I.6. Prise en charge des frais et occupation du domaine public

I.6.1. Le bénéficiaire doit supporter à lui seul les frais des dispositifs de retenue à aménager de façon provisoire ou définitive le long des fouilles ou des dispositifs de soutènement pour protéger les usagers de la route.

I.6.2. Le bénéficiaire doit accepter de prendre à sa seule charge la mise en place de toute mesure de stabilisation et de consolidation de la route de l'Etat dont la nécessité, constatée par un expert neutre, est en relation causale avec l'exécution des travaux.

I.6.3. Le bénéficiaire est tenu d'indemniser l'administration des Ponts et Chaussées pour toutes dégradations ou avaries occasionnées directement ou indirectement à la voie publique ou à ses dépendances suite à la réalisation des travaux, dont la relation causale avec le vice est démontrée.

I.6.4. L'administration des Ponts et Chaussées peut exiger le paiement d'une indemnité pour occupation temporaire d'une partie de la voirie publique étatique. Cette indemnité est à verser à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines. A côté de cette indemnité d'occupation des fonds publics, la Commune peut exiger une taxe d'encombrement.

I.6.5. Le maître d'ouvrage est dans l'obligation de signaler à l'administration des Ponts et Chaussées le début et la fin de l'occupation du domaine public et de fixer une date pour la réception de la remise en état du domaine public.

J. Les chantiers sur les itinéraires du réseau cyclable national

J.1. Préliminaires

J.1.1. Suivant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, l'article 5 prévoit que les travaux à réaliser sur l'assise-même de l'itinéraire cyclable du réseau national, à l'exception des travaux de conservation et d'entretien, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie ».

J.1.2. Le terme « travaux » utilisé dans la loi est à assimiler avec un chantier.

D'après la définition du chantier dans le Code de la Route : « périmètre de la voie publique qui fait l'objet de travaux, qui est occupé par des obstacles dressés en relation avec des travaux ou à la suite d'un cas de force majeure ou qui est occupé par des véhicules utilisés en relation avec des travaux », les travaux, l'installation du chantier, l'installation du bureau de chantier et l'accès vers un chantier nécessitent une permission de voirie.

J.1.3. La couche de roulement, y inclus le cas échéant les accotements, est considérée comme « assise-même d'un itinéraire cyclable » et donc soumise à une permission de voirie dans le cas des catégories de voies publiques suivantes :

- une piste cyclable obligatoire indiquée par le signal D,4;
- un chemin agricole ou forestier indiqué par le signal C,2 et l'inscription « excepté cycles »;
- un chemin obligatoire pour piétons et cyclistes indiqué par le signal D,5b;
- une voie normale du réseau étatique ou communal, avec circulation des cyclistes en trafic mixte.

J.1.4. Seule la partie de la couche de roulement délimitée pour la circulation des cyclistes, y inclus un périmètre de 0,50 m des deux côtés, est considérée comme « assise-même d'un itinéraire cyclable » et donc soumise à une permission de voirie dans le cas des parties de voies publiques suivantes :

- une voie cyclable suggestive;
- une voie cyclable indiquée par le signal D,4;
- un chemin obligatoire pour piétons et cyclistes indiqué par le signal D,5a.

J.2. Constitution de la demande

Le requérant doit fournir un plan précis de l'accès au chantier, l'installation de chantier ou du bureau de chantier qu'il compte mettre en place.

J.3. L'accès vers un chantier par un itinéraire du réseau cyclable national

J.3.1. Si l'accès vers un chantier passe par un itinéraire cyclable national, où la circulation de trafic motorisé n'est pas autorisée, l'itinéraire cyclable doit rester en service suivant les conditions suivantes :

- L'entrepreneur chargé par le bénéficiaire de l'exécution des travaux doit garantir à tout moment le libre passage et la sécurité des cyclistes/piétons;
- L'accès vers le chantier est à organiser de manière à éviter tout mouvement en arrière des engins de chantier. Si un tel mouvement est nécessaire, un (des) ouvrier(s) qualifié(s) doit (doivent) sécuriser la circulation des cyclistes.
- La vitesse maximale autorisée sur l'accès vers le chantier est 30km/h.
- L'administration des Ponts et Chaussées peut interdire la circulation d'engins de chantier pendant certaines périodes pour des raisons de sécurité.
- L'entrepreneur chargé par le bénéficiaire de l'exécution des travaux doit se concerter, avant tout commencement, avec l'administration des Ponts et Chaussées au sujet des mesures temporaires à adopter pour l'organisation de la circulation et prendre à sa charge les frais pour la réalisation d'un marquage routier provisoire en peinture jaune.
- Le bénéficiaire doit prendre les mesures nécessaires afin de ne pas endommager les installations de l'Etat présentes en ces lieux (cadres, lampadaires, arbres, etc.).
- Après la fin des travaux, les lieux sont à remettre dans leur état initial. Les frais y relatifs sont à la charge exclusive du bénéficiaire.
- L'accès vers le chantier doit être signalisé aux extrémités conformément au Code de la Route par le signal A,21 et le panneau additionnel « circulation d'engins de chantier ».
- Les cyclistes doivent être avertis, moyennant un panneau aux extrémités de l'accès vers le chantier, 2 semaines avant le début des travaux, sur la longueur du tronçon concerné et sur la période pendant laquelle les travaux se déroulent (date de commencement et durée en semaines/mois) ;
- Le bénéficiaire doit mettre tout en œuvre pour terminer les travaux dans les meilleurs délais possibles;
- Lors de l'exécution des travaux de terrassement, particulièrement dans des sols marneux ou argileux, l'installation d'un dispositif pour le lavage des pneus des camions, destiné à éviter l'entraînement de boues sur la chaussée, peut être prescrite. En cas de salissure accidentelle de l'assise pour la circulation des cyclistes, l'entreprise chargée par le bénéficiaire de l'exécution des travaux doit procéder de suite à un nettoyage de la chaussée. Le non-respect de cette obligation peut entraîner une fermeture du chantier.

J.3.2. Le bénéficiaire doit fournir au service régional compétent de l'administration des Ponts et Chaussées, en temps opportun et au plus tard au moment de la notification de la commande à l'entreprise chargée de la réalisation des travaux, les informations suivantes destinées à être inscrites dans une banque de données spéciale facilitant la gestion des chantiers:

- le numéro de la permission de voirie;
- le nom de l'entreprise chargée de l'exécution des travaux;
- les dates du début et de la fin prévisionnelle de la phase des travaux nécessitant cette réglementation du trafic, ainsi que le délai total imparti à l'entreprise.

J.3.3. L'accès vers le chantier est à signaler conformément aux dispositions du Code de la Route. La mise en place de toute signalisation routière doit être autorisée préalablement par un règlement de circulation. Si le tronçon concerné se trouve à l'intérieur des agglomérations, un règlement communal est nécessaire et pour un tronçon se trouvant à l'extérieur des agglomérations, un règlement ministériel est nécessaire.

J.3.4. A l'intérieur des agglomérations, l'administration communale est en charge de la signalisation verticale. L'administration des Ponts et Chaussées est en charge de la signalisation à l'extérieur des agglomérations.

J.3.5. Le bénéficiaire fournit au service régional compétent min. 2 semaines avant le début des travaux les documents suivants :

- une demande visant la circulation sur le tronçon concerné, si celui-ci doit être réglementé par un règlement ministériel;
- une copie de la demande à la commune pour la circulation sur le tronçon concerné, si celui-ci doit être réglementé par un règlement communal.

Si d'autres dispositions concernant la priorité, la limitation de la vitesse ou autres sont à réglementer, elles sont à regrouper dans une seule demande.

Si un trafic mixte entre engins de chantier et cyclistes ne peut pas être autorisé pour des raisons de sécurité, l'accès vers le chantier doit être déplacé ou, si cela s'avère impossible, l'itinéraire cyclable peut exceptionnellement être barré à la circulation sauf accès au chantier.

Ceci nécessite l'accord de l'administration des Ponts et Chaussées, sur base des avis émis des divisions concernées, et sous condition qu'une déviation adéquate et sûre pour les cyclistes puisse être mise en place. Il est statué au cas par cas.

Les conditions suivantes doivent en tous cas être respectées :

- de tout mettre en œuvre pour terminer les travaux d'infrastructure et de voirie dans les meilleurs délais possibles;
- de fournir au service régional compétent de l'administration des Ponts et Chaussées, en temps opportun et au plus tard au moment de la notification de la commande, à l'entreprise chargée de la réalisation des travaux les informations suivantes destinées à être inscrites dans une banque de données spéciale facilitant la gestion des chantiers:
  - le numéro de la permission de voirie,
  - le nom de l'entreprise chargée de l'exécution des travaux,
  - les dates du début et de la fin prévisionnelle de la phase des travaux nécessitant cette réglementation du trafic, ainsi que le délai total imparti à l'entreprise,

J.3.6. Le barrage ainsi que la déviation sont à signaler conformément aux dispositions du Code de la Route. La mise en place de toute signalisation routière doit être autorisée préalablement par un règlement de circulation. Si le barrage, respectivement la déviation se trouve à l'intérieur des agglomérations, un règlement communal est nécessaire et pour un barrage, respectivement déviation se trouvant à l'extérieur des agglomérations un règlement ministériel est nécessaire.

A l'intérieur des agglomérations l'administration communale est en charge de la signalisation verticale pour le barrage respectivement la déviation. L'administration des Ponts et Chaussées est en charge de la signalisation pour le barrage, respectivement la déviation à l'extérieur des agglomérations.

Le bénéficiaire fournit au service régional compétent au moins 4 semaines avant le barrage les documents suivants :

- une demande visant le barrage et la mise en place d'une déviation si celle-ci doit être réglementée par un règlement ministériel;
- une copie de la demande à la commune pour le barrage et la mise en place d'une déviation, si celle-ci doit être réglementée par un règlement communal.

Si d'autres dispositions concernant la priorité, la limitation d'accès à la voirie de certaines catégories de véhicules, la limitation de la vitesse ou autres sont à réglementer, elles sont à regrouper dans une seule demande.

J.4. Travaux de chantier, aménagement d'installation de chantier ou autres travaux empiétant sur l'assise d'un itinéraire du réseau cyclable national

J.4.1. Les travaux de chantier, aménagement d'installation de chantier ou autres travaux empiétant sur l'assise d'une voie normale du réseau étatique ou communal, avec circulation des cyclistes en trafic mixte, sont réglés par les dispositions du chapitre I.

J.4.2. L'assise pour la circulation des cyclistes doit rester en service en respectant rigoureusement les dispositions suivantes:

La continuité de la circulation des cyclistes respectivement piétons doit être assurée soit par la mise à disposition d'un gabarit rétréci de l'assise existante ou par l'aménagement d'une assise provisoire en béton maigre coulé sur un géotextile et présentant des conditions de circulation acceptables. Cette assise provisoire est à aménager de façon à ne pas déranger l'écoulement des eaux dans le revers de la voie publique. Le cas échéant, les avaloirs concernés doivent rester accessibles aux eaux de surface.

Le gabarit minimal doit accuser une largeur utile d'au moins 2,00 m. Si les contraintes ne permettent pas de tels gabarits, un gabarit minimal de 1,00 m doit être assuré et les cyclistes doivent, le cas échéant, prendre le vélo à la main.

La hauteur libre minimale doit être de 2,50 m au point le plus bas;

J.4.3. L'espace réservé aux besoins du chantier doit être entouré d'une cloison en planches jointives rabotées / panneaux lisses ou par une clôture adaptée. L'assise circulable doit être couverte, le cas échéant, par un plafond solide incliné vers le chantier et réalisé par des madriers jointifs.

Le bénéficiaire doit prendre soin de ne pas utiliser les surfaces visibles de la cloison à des fins publicitaires, à l'exception de l'affichage du nom des entreprises intervenant sur le chantier et du certificat de la permission de voirie.

Il est strictement interdit de manutentionner des charges au-dessus du domaine routier, même pour des interventions de courte durée ;

J.4.4. Le chantier doit être signalisé en amont conformément au Code de la Route avec les signaux suivants:

- A,15, (travaux)
- A,4b, avec indication, le cas échéant, de la longueur du (des) rétrécissement(s);

Les usagers de la voie publique doivent être avertis, moyennant un panneau aux deux extrémités du chantier, deux semaines avant le début des travaux, sur les sections rétrécies et sur la période pendant laquelle les travaux se déroulent (date de commencement et durée en semaines/mois) ;

J.4.5. Au cas où un véhicule traverse l'assise circulable, les usagers de la voie publique doivent être avertis le moment venu par un ouvrier qualifié;

J.4.6. Le bénéficiaire doit fournir au service régional compétent de l'administration des Ponts et Chaussées, en temps opportun et au plus tard au moment de la notification de la commande à l'entreprise chargée de la réalisation des travaux, les informations suivantes destinées à être inscrites dans une banque de données spéciale facilitant la gestion des chantiers:

- le numéro de la permission de voirie;
- le nom de l'entreprise chargée de l'exécution des travaux;
- les dates du début et de la fin prévisionnelle de la phase des travaux nécessitant cette réglementation du trafic, ainsi que le délai total imparti à l'entreprise.

Les travaux d'entretien constructif réalisés sur la voirie communale doivent être réalisés suivant les cahiers des charges de l'administration des Ponts et Chaussées.

Les travaux doivent être terminés dans les meilleurs délais possibles.

L'ensemble du chantier est à signaler conformément aux dispositions de l'article 102 du Code de la Route. La mise en place de toute signalisation routière doit être autorisée préalablement par un règlement de circulation qui, pour les chantiers se trouvant à l'intérieur des agglomérations est un règlement communal et pour les chantiers se trouvant à l'extérieur des agglomérations un règlement ministériel.

Les règlements ministériels doivent être demandés au moins 2 semaines avant le début des travaux auprès du Service Régional de l'administration des Ponts et Chaussées territorialement compétent.

J.4.7. Dans des cas exceptionnels, l'assise circulable peut être barrée à la circulation si les conditions pour la mise en œuvre du chantier l'exigent ou si les travaux constituent un danger aux usagers de la voie publique.

Ceci nécessite l'accord de l'administration des Ponts et Chaussées, sur base des avis émis par les divisions concernées, et sous condition qu'une déviation adéquate et sûre pour les cyclistes puisse être mise en place. Il est statué au cas par cas.

Les conditions suivantes doivent en tous cas être respectées :

- de tout mettre en œuvre pour terminer les travaux d'infrastructure et de voirie dans les meilleurs délais possibles;
- de fournir au service régional compétent de l'administration des Ponts et Chaussées, en temps opportun et au plus tard au moment de la notification de la commande à l'entreprise chargée de la réalisation des travaux, les informations suivantes destinées à être inscrites dans une banque de données spéciale facilitant la gestion des chantiers:
  - le numéro de la permission de voirie,
  - le nom de l'entreprise chargée de l'exécution des travaux,

- les dates du début et de la fin prévisionnelle de la phase des travaux nécessitant cette réglementation du trafic, ainsi que le délai total imparti à l'entreprise,

Le barrage ainsi que la déviation sont à signaler conformément aux dispositions du Code de la Route. La mise en place de toute signalisation routière doit être autorisée préalablement par un règlement de circulation. Si le barrage, respectivement la déviation se trouve à l'intérieur des agglomérations, un règlement communal est nécessaire et si le barrage, respectivement la déviation se trouve à l'extérieur des agglomérations, un règlement ministériel est nécessaire.

A l'intérieur des agglomérations, l'administration communale est en charge de la signalisation verticale pour le barrage respectivement la déviation. L'administration des Ponts et Chaussées est en charge de la signalisation pour le barrage, respectivement la déviation à l'extérieur des agglomérations.

Le bénéficiaire fournit au service régional compétent min. 4 semaines avant le barrage les documents suivants :

- une demande visant le barrage et la mise en place d'une déviation, si celle-ci doit être réglementée par un règlement ministériel,
- une copie de la demande à la commune pour le barrage et la mise en place d'une déviation, si celle-ci doit être réglementée par un règlement communal.

Si d'autres dispositions concernant la priorité, la limitation d'accès à la voirie de certaines catégories de véhicules, la limitation de la vitesse ou autres sont à réglementer, elles sont à regrouper dans une seule demande.

J.5. Installation d'un bureau de chantier empiétant sur l'assise d'un itinéraire du réseau cyclable national

J.5.1. Il est possible d'installer exceptionnellement des bureaux de chantier sur l'assise d'un itinéraire du réseau cyclable national sous condition de garder un gabarit circulable minimal conformément au chapitre J.4.

J.5.2. L'installation de bureaux de chantier sur le domaine public est soumise aux règles suivantes:

L'entrepreneur chargé par le bénéficiaire de l'exécution des travaux doit se concerter, avant tout commencement des travaux d'installation, avec l'administration des Ponts et Chaussées et/ou les services techniques communaux au sujet des mesures temporaires à adopter pour l'organisation de la circulation et doit prendre à sa charge les frais pour la réalisation d'un marquage routier provisoire en peinture jaune.

Les bureaux sont à implanter de manière à se trouver à une distance d'au moins 3,00 m des arbres d'alignement.

Les portes d'entrée aux bureaux ne doivent pas s'ouvrir du côté de l'assise cyclable.

Le bénéficiaire doit prendre soin de ne pas perturber le libre écoulement des eaux sur la voie publique.

Il est strictement interdit de déverser des eaux usées ou des eaux de toilettes en pleine nature, dans les revers de la voie publique ou dans une canalisation d'eaux de surface. Toutes les installations sanitaires sont soit à raccorder à une canalisation pour eaux usées, soit, à défaut d'une telle canalisation et en cas de besoin, à des toilettes à décomposition chimique.

Les places réservées au stationnement de voitures et aménagées dans les accotements de la voie publique ne peuvent pas empiéter sur l'assise cyclable et sont à stabiliser par une couche d'au moins 30 cm de concassé de grès 0/45 pour éviter d'emporter de la terre, respectivement de la boue sur les voies de circulation.

Le bénéficiaire doit prendre soin de ne pas utiliser les surfaces visibles des bureaux de chantier à des fins publicitaires, à l'exception de l'affichage du nom des entreprises intervenant sur le chantier et le certificat de permission de voirie.

L'ensemble du chantier est à signaler conformément aux dispositions de l'article 102 du Code de la Route. La mise en place de toute signalisation routière doit être autorisée préalablement par un règlement de circulation qui, pour les chantiers se trouvant à l'intérieur des agglomérations, est un règlement communal et pour les chantiers se trouvant à l'extérieur des agglomérations un règlement ministériel.

Les règlements ministériels doivent être demandés au moins 2 semaines avant le début des travaux auprès du Service Régional de l'administration des Ponts et Chaussées territorialement compétent.

Le bénéficiaire doit prendre les mesures nécessaires afin de ne pas endommager les installations de l'Etat présentes en ces lieux (cadres, lampadaires, arbres, etc.).

J.6. Prise en charge des frais et occupation du domaine public

J.6.1. Le bénéficiaire doit supporter à lui seul les frais des dispositifs de retenue à aménager de façon provisoire ou définitive le long des fouilles ou des dispositifs de soutènement pour protéger les usagers de la route.

J.6.2. Le bénéficiaire doit accepter de prendre à sa seule charge la mise en place de toute mesure de stabilisation et de consolidation de la route de l'Etat dont la nécessité, constatée par un expert neutre, est en relation causale avec l'exécution des travaux.

J.6.3. Le bénéficiaire est tenu d'indemniser l'administration des Ponts et Chaussées pour toutes dégradations ou avaries occasionnées directement ou indirectement à la voie publique ou à ses dépendances suite à la réalisation des travaux, dont la relation causale avec le vice est démontrée.

J.6.4. L'administration des Ponts et Chaussées peut exiger le paiement d'une indemnité pour occupation temporaire d'une partie de la voirie publique étatique. Cette indemnité est à verser à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines. A côté de cette indemnité d'occupation des fonds publics, la Commune peut exiger une taxe d'encombrement.

J.6.5. Le maître d'ouvrage est dans l'obligation de signaler à l'administration des Ponts et Chaussées le début et la fin de l'occupation du domaine public et de fixer une date pour la réception de la remise en état du domaine public.

K. Les terrasses d'été

K.1.1. Une permission de voirie pour l'aménagement d'une terrasse d'été est requise si celle-ci se trouve dans le gabarit de 10 mètres le long d'un CR ou de 25 mètres le long d'une RN. Elle peut être établie soit sur le domaine public soit sur terrain privé.

K.1.2. Ne sont susceptibles d'autorisation que des terrasses de consommation qui forment l'extension au niveau du rez-de-chaussée d'un commerce de café, restaurant ou assimilé y existant.

K.1.3. La terrasse d'été est à installer de manière à ne pas gêner la circulation routière et piétonnière. Un passage d'au moins 1,50 mètres à partir de l'arrête postérieure du trottoir existant ou de la file de pavés antérieure de la rigole existante, est à garantir à tout moment. Ce passage minimum peut être élargi en présence de cyclistes. La longueur de la terrasse d'été ne peut pas dépasser les limites de la façade sur rue du commerce en question.

K.1.4. Lors de l'installation de la terrasse, la sécurité et la fluidité du trafic routier et piétonnier est à garantir à tout moment.

K.1.5. Les installations de l'État ou de la commune (arbres, cadres, lampadaires etc.) ne doivent pas être endommagées et ne doivent pas servir à y fixer des publicités, enseignes, clôtures etc. Tout dommage, après avoir fait l'objet d'un procès-verbal, est facturé au bénéficiaire.

K.1.6. La terrasse d'été peut être protégée par la mise en place de bacs à fleurs ou de panneaux d'une hauteur maximale de 1,20 m, sans formalités supplémentaires.

K.1.7. Le bénéficiaire est tenu de maintenir la terrasse d'été toujours en bon état et d'assurer le libre écoulement des eaux sur la voie publique.

K.1.8. Les limites de la terrasse d'été établie sur le domaine public sont à matérialiser par des clous enfoncés dans le trottoir par l'agent des domaines responsable. Le bénéficiaire est le seul responsable de toutes les conséquences d'un non-respect de ces limites par ses clients fréquentant son établissement.

K.1.9. La terrasse d'été peut être mise en place du 1er mars au 1er novembre de l'année en cours. Après l'enlèvement de la terrasse d'été l'espace occupé du domaine public est à remettre dans son état initial.

K.1.10. Avant la mise en place de la terrasse d'été, le bénéficiaire doit être en possession de toute autorisation requise (commune, sites et monuments, etc.).

K.1.11. SI la terrasse d'été n'a pas été enlevée dans la huitaine après la date limite, procès-verbal est dressé et la terrasse d'été est enlevée par les soins de l'administration aux frais du bénéficiaire.

K.1.12. La validité de la permission de voirie est limitée pour l'année dans laquelle celle-ci a été accordée.

K.1.13. L'administration des Ponts et Chaussées peut exiger le paiement d'une indemnité pour occupation temporaire d'une partie de la voirie publique étatique avant la mise en place de la terrasse d'été. Cette indemnité est à verser à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines. Aucun remboursement n'est dû si la terrasse est enlevée par le bénéficiaire avant la date limite ou la date indiquée dans la permission de voirie. A côté de cette indemnité d'occupation des fonds publics, la Commune peut exiger une taxe d'encombrement.

L. Les panneaux à messages variables pour les autorités publiques

L.1.1. Le requérant pour la mise en place d'un panneau à messages variable ne peut être qu'une autorité publique, telle une commune, un syndicat de commune, un établissement public, etc.

L.1.2. Le nombre de panneaux par commune est à limiter à six unités.

L.1.3. Les panneaux peuvent seulement être mis en place à l'intérieur d'un tissu urbain tel une agglomération, une zone d'activité ou autre.

L.1.4. Si besoin en est, le support du panneau est à protéger par un dispositif de retenue approprié.

L.1.5. Les inscriptions sur les panneaux doivent se limiter aux seuls événements culturels, cultuels, sportifs ou sociaux, ainsi qu'aux informations sur l'organisation de la circulation concernant la commune sur laquelle se trouve le panneau.

L.1.6. Toute publicité commerciale ou autre est à interdire, tant sur le support du panneau que moyennant le texte affiché sur le panneau.

L.1.7. L'affichage digital ne doit pas être à lettres filantes ou de façon clignotante, voir rotative.

L.1.8. L'intensité de l'affichage lumineux doit être réglée de façon à ne pas éblouir les usagers de la route et elle est à adapter aux conditions de luminosité environnantes.

L.1.9. La taille de lettres est à adapter à la vitesse de circulation maximale autorisée au lieu de leur emplacement, soit 70 km/h ou 50 km/h.

L.1.10. Les panneaux à messages variables sont à fixer au sol par des cannes d'ancrage sur platines boulonnées.

L.1.11. L'approvisionnement des panneaux en courant électrique doit se faire par le sous-sol ; la fixation de câbles électriques à l'extérieur de la structure est interdite.

L.1.12. Les panneaux sont à implanter de manière à respecter une distance minimale de 50 cm entre l'extrémité du panneau côté rue et une ligne d'aplomb passant par le bord de la chaussée, le revers étant à considérer comme faisant partie de celle-ci.

L.1.13. Un passage minimal de 1,00 m doit être garanti pour la libre circulation des piétons ou cyclistes sur le trottoir.

L.1.14. L'implantation des panneaux est à faire de façon à ne pas porter entrave aux conditions de visibilité des usagers de la route et à ne pas cacher des panneaux de signalisation à leur vue. Une distance de 50 m est à respecter entre l'emplacement des panneaux et les carrefours et les passages protégés pour piétons ou cyclistes.

L.1.15. Les affichages ne doivent pas par leurs formes, couleurs ou dimensions porter à confusion avec les panneaux de la signalisation routière ou servir de signalisation directionnelle.

L.1.16. Les panneaux destinés à l'affichage d'informations adressées aux automobilistes sont à installer perpendiculairement à l'axe de la route alors que celles s'adressant aux piétons sont à disposer parallèlement à cet axe et à une distance permettant la consultation des panneaux par les piétons en toute sécurité à l'écart de la circulation routière.