

**Service instructeur**

Direction des Routes et des Transports  
Direction Adjointe Entretien - Exploitation

N° CP-2011-3-3-1

**Service consulté**

**FAUCHAGE DIFFÉRENCIÉ SUR LE RÉSEAU ROUTIER ET LES ITINÉRAIRES  
CYCLABLES DÉPARTEMENTAUX**

Résumé : Le présent rapport a pour objet de proposer la mise en place du fauchage différencié de l'ensemble des routes départementales et des pistes cyclables. Au préalable, le bilan de l'expérimentation réalisée en 2009 et 2010 est présenté.

**1 Les objectifs du fauchage différencié**

Le fauchage des accotements routiers est réalisé avant tout pour assurer la sécurité des usagers et pour maintenir la viabilité des infrastructures. La bande située le plus proche de la chaussée (dite bande dérasée) a une fonction de zone de récupération pour un usager quittant la route ou effectuant une manœuvre d'évitement. Ces bandes participent à la sécurisation des déplacements et doivent en conséquence toujours être fauchées (en pratique dès que l'herbe atteint 40 cm de haut). La coupe de l'herbe doit de plus être élargie au droit des points singuliers que sont les intersections, les virages et les entrées d'agglomération pour assurer une parfaite visibilité de ces points et une adaptation des comportements.

Les objectifs recherchés du fauchage différencié consistent à optimiser les opérations d'entretien tout en les rendant compatibles avec la préservation et le développement de la flore et de la faune.

En effet, au plan écologique, le fait de ne pas faucher les zones situées au-delà de cette bande de sécurité permettra de favoriser les fonctions paysagères et écologiques des dépendances vertes de nos routes départementales. Ces surfaces rendues à la nature jusqu'au début de l'automne, serviront de refuge à la flore et à la faune. Elles sont même susceptibles d'accueillir des espèces rares. Leur intérêt dans la lutte contre la perte de la biodiversité est donc réel.

## **2 L'expérimentation**

### **2.1. Le contexte de l'expérimentation**

Le principe de l'expérimentation a été validé par la Commission de la Voirie, des Infrastructures et des Transports le 3 juillet 2008, pour une application à partir de la campagne de fauchage 2009.

L'expérimentation a été menée sur les deux itinéraires suivants :

- Secteur route des Crêtes et ses accès - les RD 431, RD 27 et RD 430 entre UFFHOLTZ, le lac de Kruth et le Rainkopf (limite avec le Département des Vosges) ;
- Secteur bande rhénane - la RD 52 entre NAMBSHEIM et ARTZENHEIM (limite avec le Département du Bas-Rhin).

Elle a consisté à faucher de manière intensive une largeur de sécurité en section courante de 1,75 m environ en plaine et de 1,00 m à 1,50 m en secteur de montagne et d'élargir, uniquement pour des raisons de visibilité, les zones de carrefours et de virages. L'accotement arrière et le fossé n'ont été fauchés qu'en fin d'année.

Cette expérimentation a été étendue en 2010 à l'ensemble des voiries relevant du Centre Routier de THANN.

### **2.2. Le bilan de l'expérimentation**

#### **2.2.1. Aspect écologique**

##### **La Route des Crêtes et ses routes d'accès**

Une évaluation de la situation écologique a été faite sur ces routes au cours du mois de juin 2010. Les stations connues de plantes rares telles que l'œillet superbe ou l'orchidée blanche platanthère à deux feuilles sont durablement implantées. Une station de lycopode, plante protégée, a été découverte.

La deuxième évaluation réalisée début octobre 2010 a montré que le décalage du fauchage a laissé le temps aux plantes à fleurs de terminer leur cycle végétatif. Les graines ont ainsi pu tomber au sol. Elles pourront germer l'an prochain.

Les conditions climatiques et écologiques des sites d'altitude font qu'il n'est pas nécessaire de faire systématiquement une deuxième passe de fauchage à l'automne.

Par ailleurs, il n'y a pas eu de repousses importantes de ligneux dans les talus. Le fauchage des talus peut donc n'intervenir que tous les deux voire tous les trois ans pour principalement éliminer les pousses de ligneux.

##### **RD 52 – Bande rhénane**

La plaine du Rhin est un secteur de grandes cultures agricoles. De ce fait, les surfaces accueillant de la végétation herbacée spontanée sont devenues rares. L'expérimentation menée a montré que la préservation d'une bande herbeuse plus large grâce au fauchage différencié a permis d'accueillir plus d'espèces végétales, ce qui a accru localement la biodiversité.

#### **2.2.2. Aspect paysager**

D'un point de vue paysager, on notera qu'aucune remarque négative de la part des usagers sur cette nouvelle pratique n'a été enregistrée, ni sur le secteur rhénan ni sur le secteur de THANN où l'expérience a été menée à une plus grande échelle.

### **2.2.3. Aspect économique**

L'analyse des heures en régie et du coût en sous-traitance au privé du fauchage depuis 2007 sur l'ensemble de l'aire géographique relevant du Centre Routier de THANN permet de tirer les enseignements suivants :

- le nombre d'heures de fauchage effectuées par les agents de la collectivité lors de la campagne de fauchage 2010 est inférieur à la moyenne des trois années précédentes, tout en étant globalement similaire à 2009 ;
- le nombre d'heures d'utilisation des engins de fauchage par les agents de la collectivité a baissé entre 2010 et 2009 ;
- le coût des prestations réalisées par le privé est en baisse entre 2010 et 2009 (de l'ordre de 18 000 euros) ;

En valorisant financièrement les prestations en régie, entre 2010 et 2009, une baisse globale du coût du fauchage de l'ordre de 30 % peut donc être constatée pour ce centre routier.

La comparaison financière est toutefois à prendre avec précautions. En fonction des conditions météorologiques (durée de l'hiver, précipitations, ensoleillement...) et du type d'habitat floristique, la croissance de la végétation est différente, et par voie de conséquence les moyens à consacrer au fauchage évoluent.

En conclusion, les enseignements que l'on peut tirer de cette expérimentation sont que :

- le fauchage différencié ne coûte pas plus cher. Il semble même permettre de faire des économies pouvant aller jusqu'à 30 % sur certains secteurs. Cette conclusion locale est corroborée par les expériences d'autres collectivités ;
- il participe au maintien de la diversité floristique ;
- il favorise la préservation des plantes rares mais également permet l'extension des zones où elles sont recensées ;
- aucune remontée négative provenant d'usagers sur ces nouvelles pratiques n'est parvenue au Département.

## **3 Proposition de procédure de fauchage différencié**

Les propositions techniques sont détaillées dans le document d'organisation du fauchage joint en annexe. Ses grands principes sont rappelés ci-dessous.

### **3.1. Fauchage le long des routes départementales**

#### **3.1.1. Passe de sécurité**

Il est proposé de réaliser une passe de sécurité ; cette coupe assure la lisibilité, la visibilité de la route et permet les manœuvres de récupération et d'arrêt des véhicules dans les meilleures conditions possibles.

Par rapport à l'expérimentation, les largeurs sont simplement réduites pour rester en adéquation avec le matériel actuellement disponible dans les Unités Routières et limiter à un seul passage d'engin en section courante. Les largeurs fauchées seront de 1,00 mètre à 1,40 mètres maximum en section courante, ce choix ne dégradant pas la sécurité routière. Des élargissements seront réalisés, dans les zones de carrefours et de virages pour des raisons de visibilité, et 150 mètres avant les entrées d'agglomération, pour marquer la transition entre la rase campagne et l'agglomération et faciliter le changement de comportement de l'utilisateur.

Cette passe dite de sécurité sur l'ensemble du réseau départemental sera réalisée dès que la hauteur atteint 40 centimètres. En effet, une fauche plus précoce ne ralentit pas la végétation, elle décale simplement le pic de croissance et nécessite donc des interventions supplémentaires.

En général, en plaine, la campagne débutera vers mi-mai pour s'achever fin juin – début juillet. En secteur de montagne, le démarrage de la campagne de fauchage pourra être repoussé à plus tard.

### **3.1.2. Passe de maintien**

Une passe de maintien durant la période estivale sera réalisée si les dégagements de visibilité ne sont plus assurés.

Le fossé sera laissé enherbé, lors de ces deux interventions, permettant ainsi de ralentir les écoulements des eaux pluviales, de favoriser un traitement naturel des eaux et une décantation sommaire. La préservation de la végétation dans les fossés va permettre la multiplication des espèces et va favoriser le rôle de corridor biologique de cet espace.

### **3.1.3. Passe générale**

La passe générale est réalisée à la fin de l'été ; elle consiste à faucher l'ensemble de l'accotement à partir du bord de chaussée en intégrant le fossé.

Retarder l'intervention sur cette partie arrière permet aux espèces végétales de se reproduire en leur laissant le temps de réaliser tout leur cycle biologique. La présence de la végétation offre aux espèces animales (petits mammifères, insectes, etc...) une zone refuge, ainsi qu'un corridor de déplacement.

### **3.1.4. Passe de débroussaillage**

Le débroussaillage consiste à faucher l'accotement au-delà des fossés, afin de limiter le développement de la végétation arbustive sur les bas-côtés pour conserver la visibilité, dégager le gabarit routier et si nécessaire, repousser la lisière de la forêt. Il pourra être réalisé, soit après la passe générale, soit en même temps.

En montagne, la fréquence de fauche et débroussaillage des talus, pourra être réduite à une intervention uniquement tous les deux, voire tous les trois ans, en fonction de la croissance de la végétation.

## **3.2. Fauchage le long des Itinéraires Cyclables**

Il est proposé de modifier les pratiques de fauchage le long des itinéraires cyclables votées le 7 mars 2008 et de réaliser dorénavant trois passes :

- 1re passe : entre début avril et mi-mai ;
- 2e passe : démarrage fixé début juillet et achèvement fin juillet ;
- 3e passe : entre septembre et fin octobre.

La largeur fauchée de part et d'autre lors du premier passage sera de 50 centimètres.

La deuxième passe consistera à traiter :

- dans le cas d'un itinéraire de type voie ferrée, une largeur de 50 cm ;
- dans le cas d'itinéraires en bordure de route départementale, la totalité de la zone entre la piste cyclable et la chaussée et 50 cm sur l'accotement extérieur.

La troisième passe consistera à traiter :

- dans le cas d'un itinéraire de type voie ferrée, la totalité de l'emprise ;
- dans le cas d'itinéraires en bordure de route départementale, la totalité de la zone entre la piste cyclable et la chaussée et 50 cm au minimum sur l'accotement extérieur.

Au vu de ce qui précède, je vous propose, de bien vouloir :

- approuver la mise en place du fauchage différencié selon les propositions techniques détaillées dans le document d'organisation joint en annexe.

Ces nouvelles pratiques seront accompagnées d'un courrier à l'ensemble des maires pour les en informer ainsi que d'articles sur le site Internet de la collectivité.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by 'B' and 'T' with a long horizontal stroke extending to the right.

Charles BUTTNER

Conseil Général



**Haut-Rhin**

**Dossier d'organisation du fauchage  
sur le réseau routier du Département  
du HAUT-RHIN**

-----

-----

# Sommaire

<b>1</b>	<b>DEFINITION DU FAUCHAGE DIFFERENCIE .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>GENERALITES .....</b>	<b>4</b>
2.1.	Domaine d'intervention.....	4
2.1.1.	Routes Départementales .....	4
2.1.2.	Pistes cyclables .....	4
2.2.	Coordination d'itinéraires .....	4
2.3.	Ramassage préalable .....	4
2.4.	Hauteur de coupe:.....	4
<b>3</b>	<b>DIFFERENTS TYPES DE PASSES ET PERIODES D'INTERVENTIONS .....</b>	<b>5</b>
3.1.	Passé de sécurité .....	6
3.2.	Passé de maintien .....	9
3.3.	Passé générale.....	10
3.4.	Passé de débroussaillage .....	11
3.5.	Routes de montagne .....	12
<b>4</b>	<b>SECURITE ROUTIERE.....</b>	<b>13</b>
4.1.	Carrefour .....	13
4.1.1.	Carrefour avec stop ou avec cédez le passage sur la voie secondaire .....	13
4.1.2.	Carrefour giratoire.....	14
4.2.	Virages.....	15
4.3.	Signalisation verticale.....	16
4.4.	Accotement étroit .....	17
<b>5</b>	<b>TRAITEMENTS PARTICULIERS .....</b>	<b>18</b>
5.1.	Entrée d'agglomération .....	18
5.2.	Bretelles dans les échangeurs et grands talus .....	19
5.3.	Terre Plein Central .....	19
5.4.	Pistes cyclables .....	19
<b>6</b>	<b>QUELQUES EXEMPLES D'ACCOTEMENTS.....</b>	<b>20</b>
6.1.	Routes avec accotements revêtus, BAU et fossé bétonné.....	20
6.2.	Accotement étroit en plaine avec talus .....	21
6.3.	Accotement étroit en montagne avec talus.....	21
6.4.	Accotement en montagne avec talus en bord de chaussée.....	22
6.5.	Accotement large en plaine sans fossé.....	22
6.6.	Accotement en plaine avec fossé sans zone 3.....	23
<b>7</b>	<b>POINTS COMPLEMENTAIRES.....</b>	<b>23</b>
7.1.	Plantes protégées.....	23
7.2.	Elagage .....	23
7.3.	Fauchage manuel en complément .....	23
7.4.	Balisés J6 .....	23
7.5.	Aménagement paysager particulier .....	24
<b>8</b>	<b>PLAN D'EXPLOITATION FAUCHAGE.....</b>	<b>24</b>
<b>9</b>	<b>BILAN .....</b>	<b>25</b>

# 1 Définition du fauchage différencié

Le patrimoine routier du département du Haut-Rhin est important : 2 542 kilomètres de routes dont 89 kilomètres de 2x2 voies.

Le fauchage a pour objectif d'assurer la sécurité des usagers circulant sur la chaussée, la conservation du patrimoine routier et la qualité paysagère. Cette activité est la première en temps passé et représente 16 % des heures travaillées des agents, sensiblement plus que la viabilité hivernale.

Le fauchage différencié a pour but d'ajouter aux précédents objectifs des paramètres environnementaux pour maintenir et favoriser le rôle de refuge et de corridors biologiques des bords de routes.





## **2 Généralités**

### **2.1. Domaine d'intervention**

Les nouvelles pratiques de fauchage concernent les routes départementales ainsi que les pistes cyclables.

#### **2.1.1. Routes Départementales**

La présente procédure s'applique aux Routes Départementales hors agglomération, soit 1715 kilomètres de routes bidirectionnelles et 80 kilomètres, soit quasiment la totalité, des routes à 2x2 voies. L'entretien des dépendances vertes à l'intérieur des agglomérations incombe à la commune, sauf s'il existe une convention définissant des pratiques différentes de ce principe général.

#### **2.1.2. Pistes cyclables**

Les pistes cyclables concernées par cette procédure sont les itinéraires situés sur le domaine du Département qu'il soit public ou privé ; les itinéraires pour lesquels il existe une convention de superposition de gestion. Cela représente au total 215 kilomètres.

### **2.2. Coordination d'itinéraires**

Une continuité du traitement de l'itinéraire devra être recherchée pour assurer la qualité paysagère, les usagers ne connaissant pas les frontières des Centres Routiers.

Les sections devront être traitées entièrement :

- o jusqu'à la prochaine agglomération sur les routes bidirectionnelles ;
- o jusqu'au prochain échangeur sur les routes à 2x2 voies.

### **2.3. Ramassage préalable**

Avant de procéder aux différentes passes de fauchage mécanique, un ramassage préalable des déchets les plus importants facilement détectables devra se faire pour que les outils de coupe ne les déchiquettent pas et ne les éparpillent pas.

Sans ramassage préalable, les déchets seront en effet broyés et les fragments risquent d'être emmenés sur des secteurs plus sensibles d'un point de vue écologique ou de venir obstruer les équipements d'assainissement de la route.

Les détritiques qui n'auront pas été ramassés avant le passage de l'engin de fauchage ou qui auront été déchiquetés lors de l'intervention mécanisée devront impérativement être collectés lors d'une opération spécifique post-fauchage ou lors des interventions manuelles.

### **2.4. Hauteur de coupe:**

La hauteur de la végétation après la coupe devra être de l'ordre de 10 centimètres sans jamais être plus basse que 5 centimètres.

*Le palpeur sur les épaveuses devra donc être réglé au plus haut de façon à ce que ce résultat puisse être obtenu ou du moins que l'on s'en rapproche le plus possible.*

En effet, conserver une hauteur de l'ordre de la dizaine de centimètres, permet d'une part de préserver la faune et la flore et d'autre part d'éviter :

- Les projections de cailloux ;
- L'usure du matériel ;
- L'érosion des sols et plus particulièrement des flancs de talus.

Les tondeuses autoportées ou les engins de type « Metrac » utilisés lors des traitements des secteurs qui ne sont pas accessibles aux engins plus lourds (giratoire, îlots, aire de repos.....) devront également respecter ces dispositions.

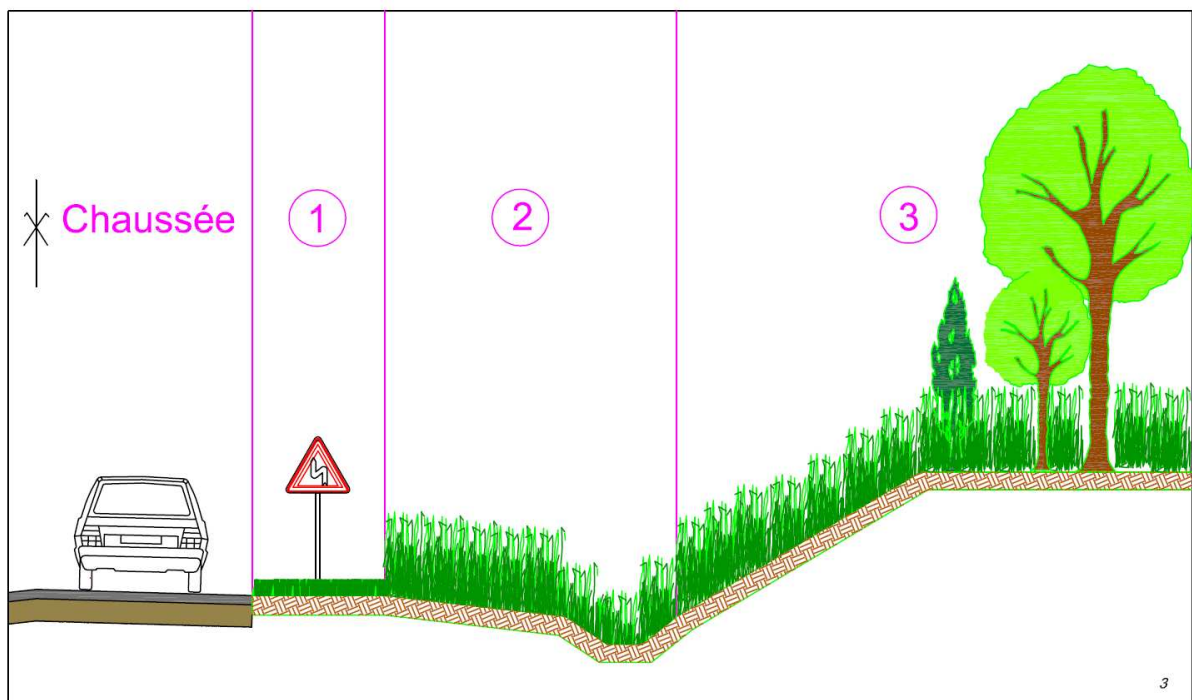
### 3 Différents types de passes et périodes d'interventions

Le profil en travers type d'un accotement d'une chaussée bidirectionnelle peut être décomposé en trois zones. Cependant, en fonction des secteurs, les zones 2 et 3 n'existent pas et des adaptations des principes suivants devront être faites.

La zone 1 comprend la partie la plus proche de la chaussée où est généralement implantée la signalisation verticale (directionnelle ou de police).

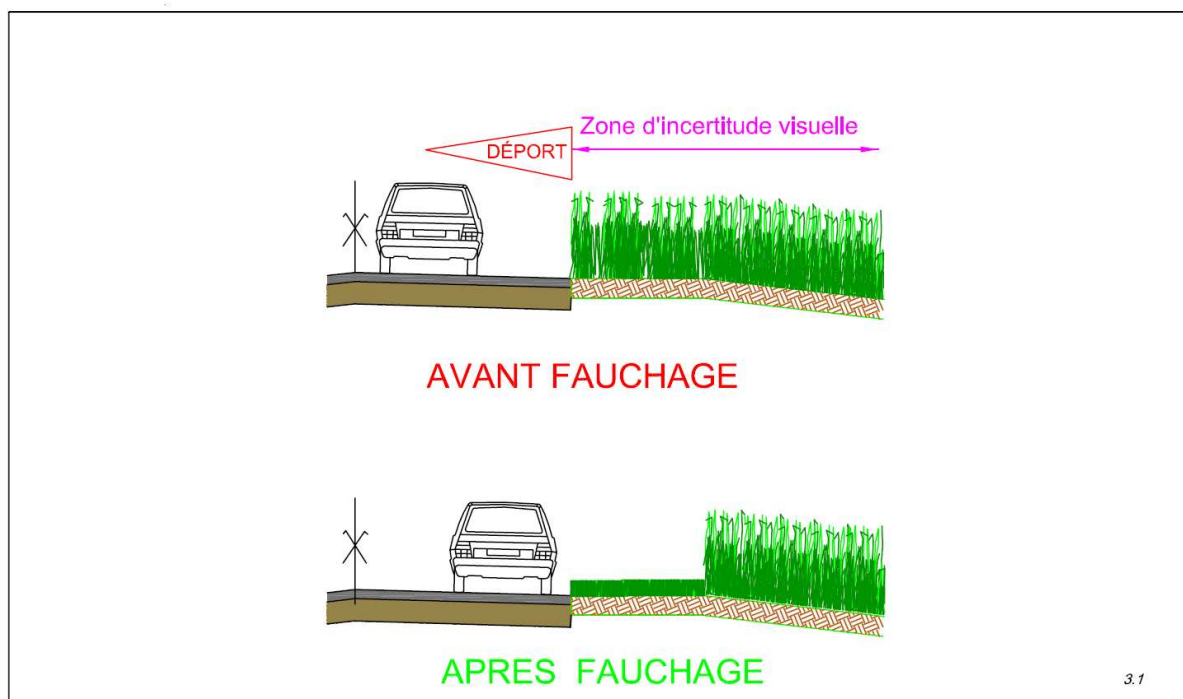
La zone 2 est le prolongement de l'accotement après la zone 1 intégrant en totalité le fossé.

La zone 3 est toute la partie au-delà du fossé, jusqu'à la limite d'emprise.



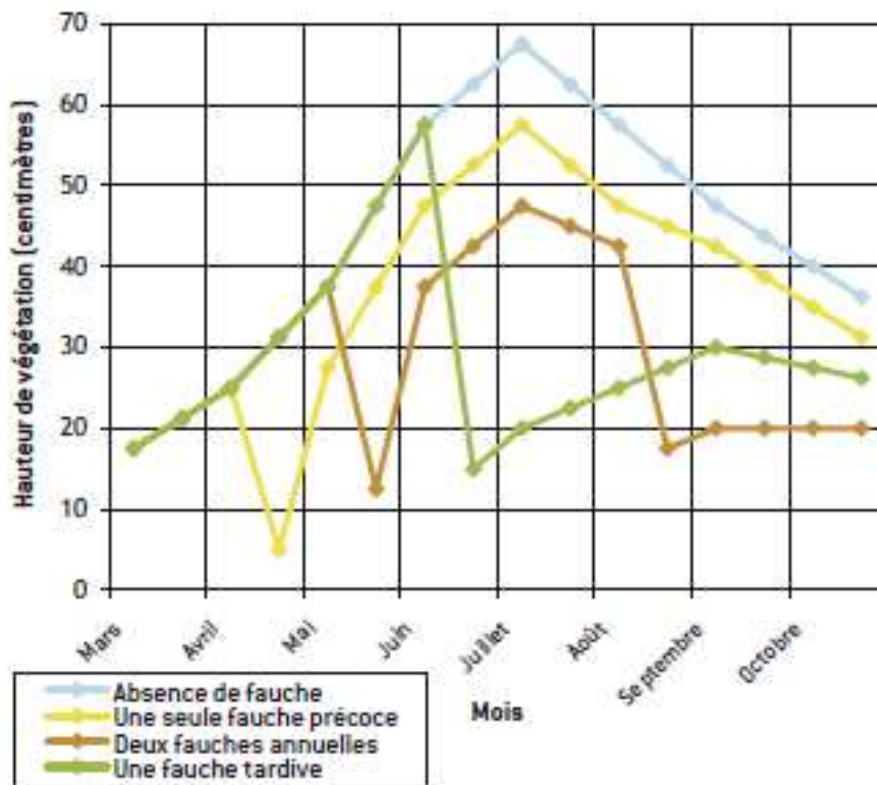
### 3.1. Passe de sécurité

Pour assurer la lisibilité, la visibilité de la route, permettre les manœuvres de récupération et d'arrêt des véhicules dans les meilleures conditions possibles et ne pas induire un effet de paroi (entraînant un déport des usagers vers le milieu de la voie), la hauteur de la végétation doit être limitée dans cette zone.



En conséquence, une passe dite de sécurité sur l'ensemble du réseau départemental est réalisée dès que la hauteur atteint 40 centimètres. En général en plaine cette campagne débute vers la mi-mai et devra s'achever fin juin.

Une fauche plus précoce ne ralentit pas la végétation, elle décale simplement le pic de croissance et peut nécessiter une intervention supplémentaire. En conséquence, cette première passe doit démarrer le plus tard possible pour s'achever au plus tard fin juin. En secteur de montagne, le démarrage de la campagne de fauchage peut être repoussé encore plus tard.



Source : Conseil Général de Loire Atlantique

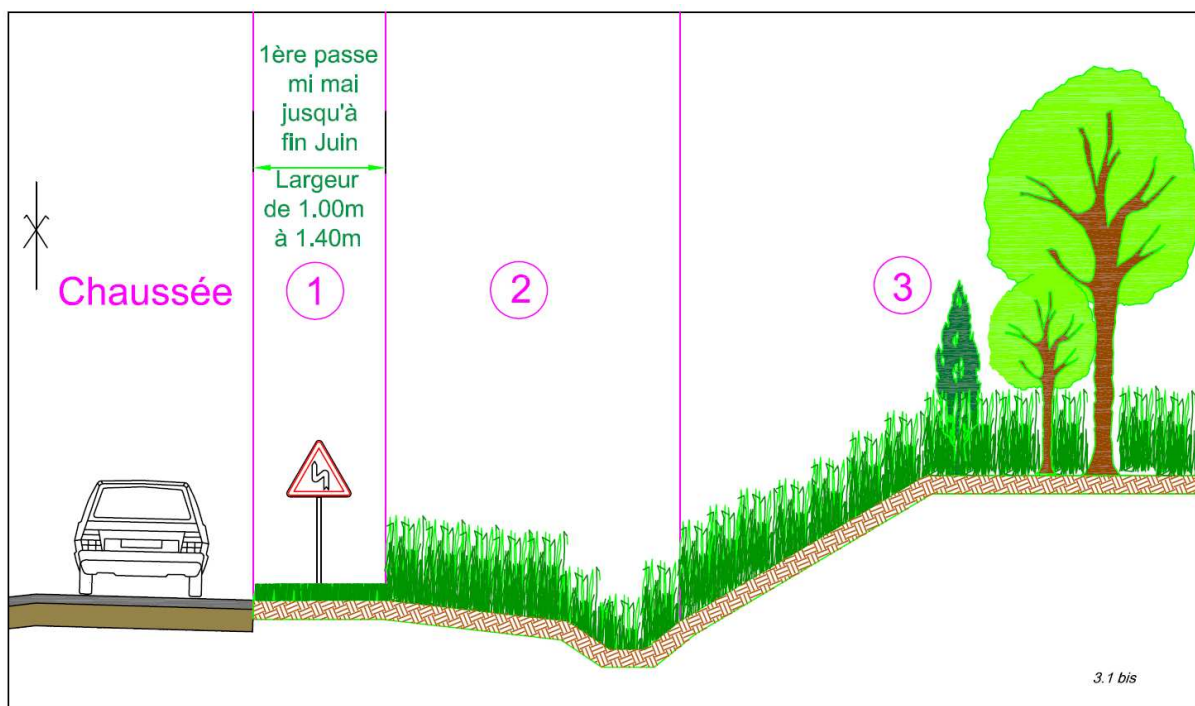
En section courante, une seule passe sur l'accotement sera réalisée, sur une seule largeur de rotor. Compte tenu des disponibilités actuelles en matériel, la largeur fauchée sera au minimum de 1,00 mètre et ne dépassera pas 1,40 mètre.



L'outil de largeur de coupe effective de 1,40 mètres devra impérativement être utilisé sur le réseau principal, si possible sur le réseau complémentaire et les voies de liaison et l'outil de largeur de coupe effective de 1,00 sera utilisé lors du fauchage des voies de desserte.

Les différents dégagements de visibilité, dans les virages, dans les intersections et au droit de la signalisation, seront faits avant ou lors de cette intervention.

Le fossé sera laissé enherbé car il permet de ralentir les écoulements des eaux pluviales, de favoriser un traitement naturel des eaux et une décantation sommaire. La préservation de la végétation dans les fossés va permettre la multiplication des espèces et va favoriser le rôle de corridor biologique de cet espace.

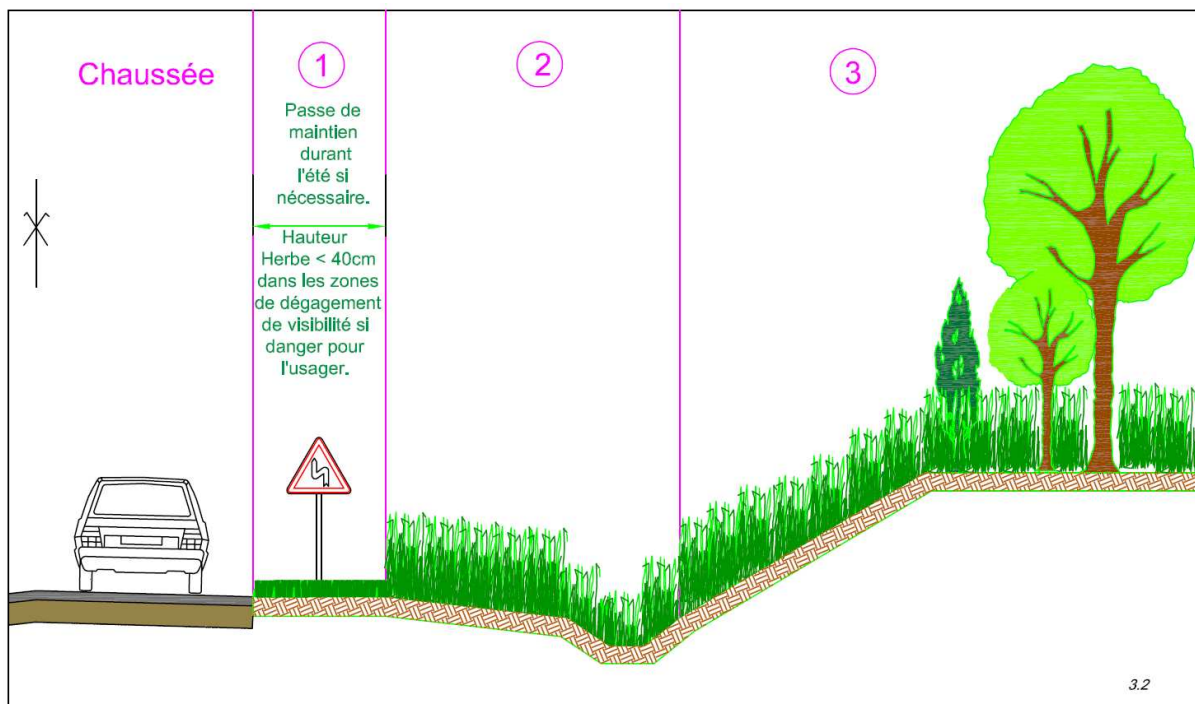




### 3.2. Passe de maintien

Des passes de maintien seront réalisées en période estivale si la hauteur de la végétation atteint 40 centimètres dans les zones de dégagement de visibilité et s'il existe un danger pour les usagers.

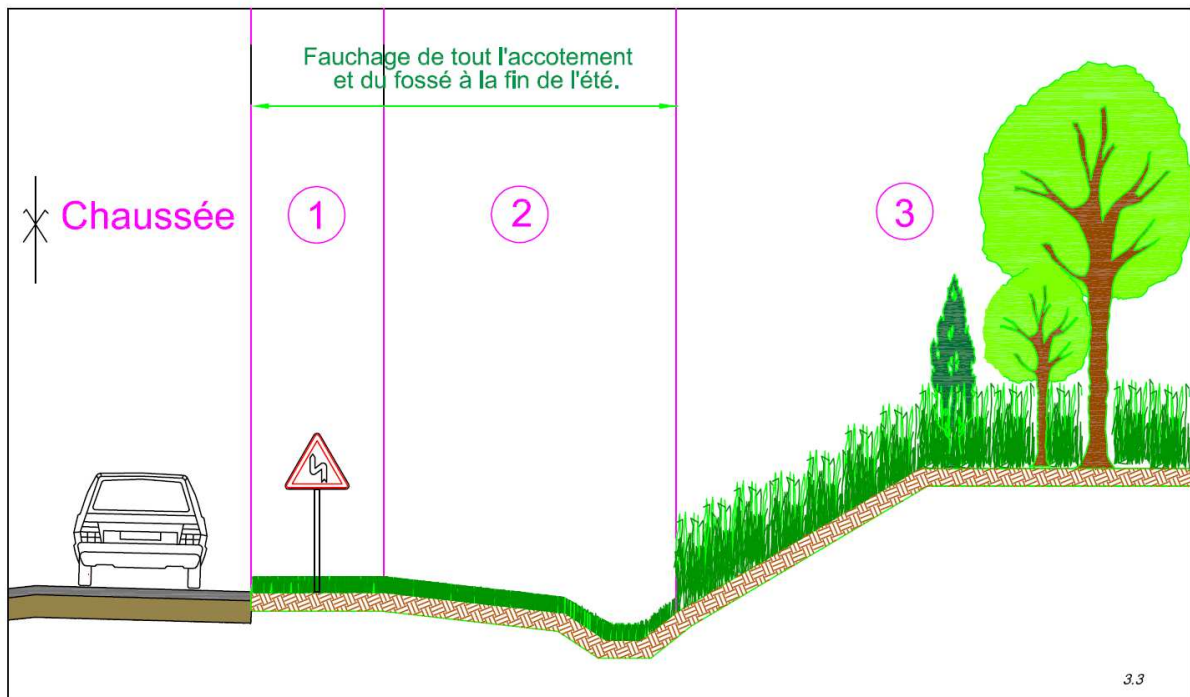
Lors de ces passes, les limites d'intervention restent les mêmes que lors de la passe de sécurité.



### 3.3. Passe générale

L'intervention débute à la fin de l'été ; elle consiste à faucher l'accotement depuis le bord de chaussée en intégrant la totalité du fossé et à débroussailler les bas de talus.

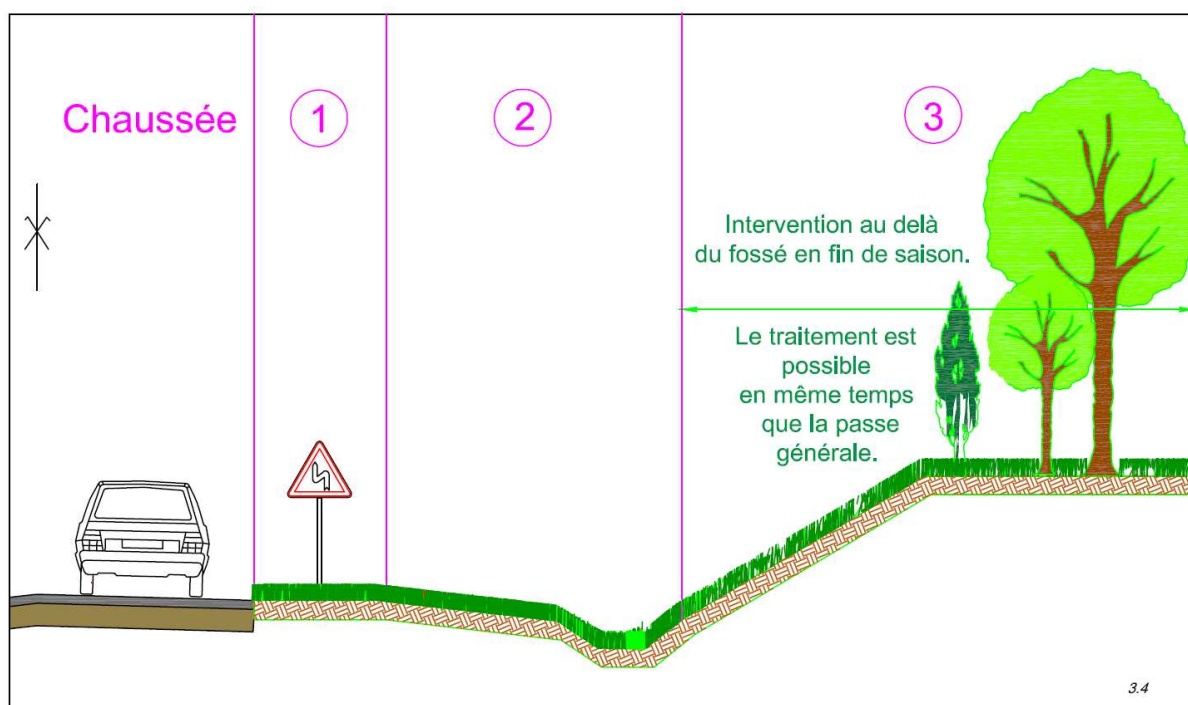
Retarder l'intervention sur la zone 2 permet aux espèces végétales de se reproduire en leur laissant le temps de réaliser tout leur cycle biologique. La présence de la végétation offre aux espèces animales (petits mammifères, insectes.....) une zone refuge ainsi qu'un corridor de déplacement.



### 3.4. Passe de débroussaillage

Cette dernière intervention consiste à faucher l'accotement au-delà des fossés ( zone 3) pour le débroussailler afin de limiter le développement de la végétation arbustive sur les bas-côtés pour conserver la visibilité, dégager le gabarit routier et si nécessaire repousser la lisière de la forêt.

L'intervention sur la zone 3 est réalisée soit après la passe générale, soit en même temps. Le fait de pouvoir décaler les deux interventions permet, en cas de périodes d'intervention réduite liée soit à un hiver précoce, soit à des indisponibilités d'engins, de réaliser à minima l'entretien de la zone comprenant le fossé.



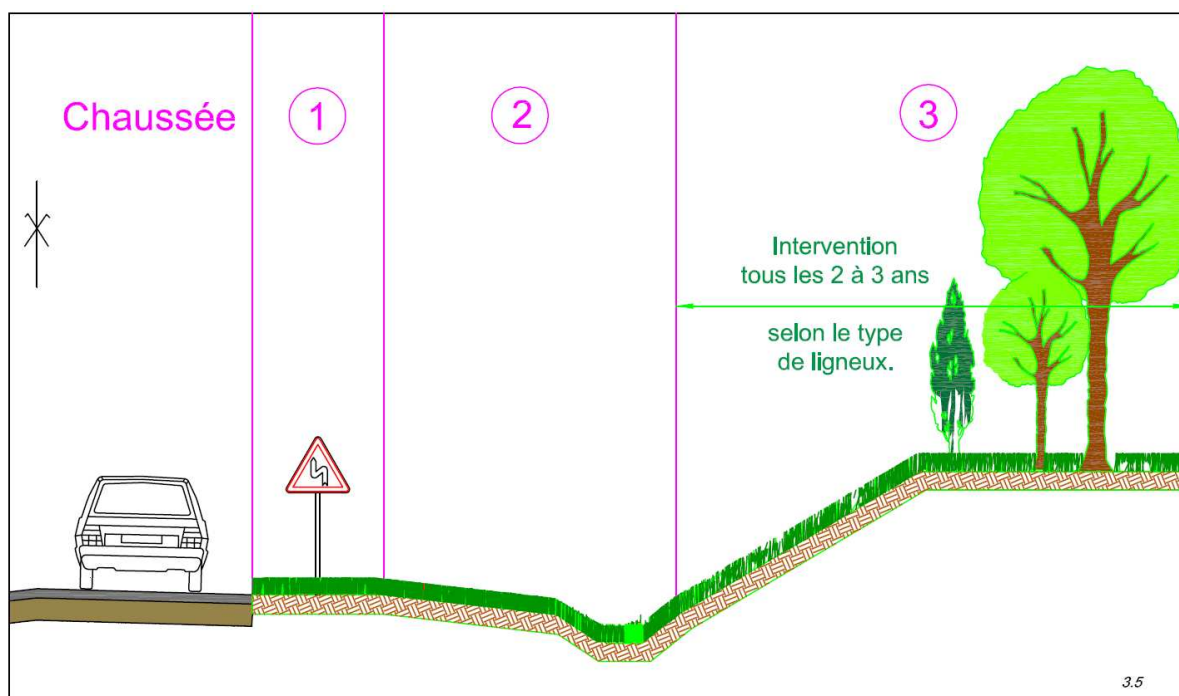


### 3.5. Routes de montagne

Pour les routes de montagne, et compte tenu d'une croissance de la végétation plus faible et plus tardive dans la saison, la réalisation de la passe de sécurité pourra ne débuter qu'après la mi-juillet (hauteur de l'herbe supérieure à 40cm). Selon le cas, elle constituera la seule et unique intervention et pourra se faire en même temps que le traitement des zones 2 et éventuellement 3 selon le profil de la route.

La fréquence de fauche et débroussaillage des talus - zone 3 - pourra être réduite à une intervention uniquement tous les deux, voire tous les trois ans, en fonction de la croissance de la végétation.

Il pourra cependant compte tenu du type de ligneux rencontré, être nécessaire de réaliser des opérations ponctuelles de fauchage mécanique des talus pour éviter une croissance trop importante obligeant à terme à réaliser une intervention de bûcheronnage.



## 4 Sécurité routière

### 4.1. Carrefour

Dans les carrefours, les règles de sécurité routière imposent de garantir une visibilité des usagers de la voie secondaire vers ceux circulant sur la voie principale.

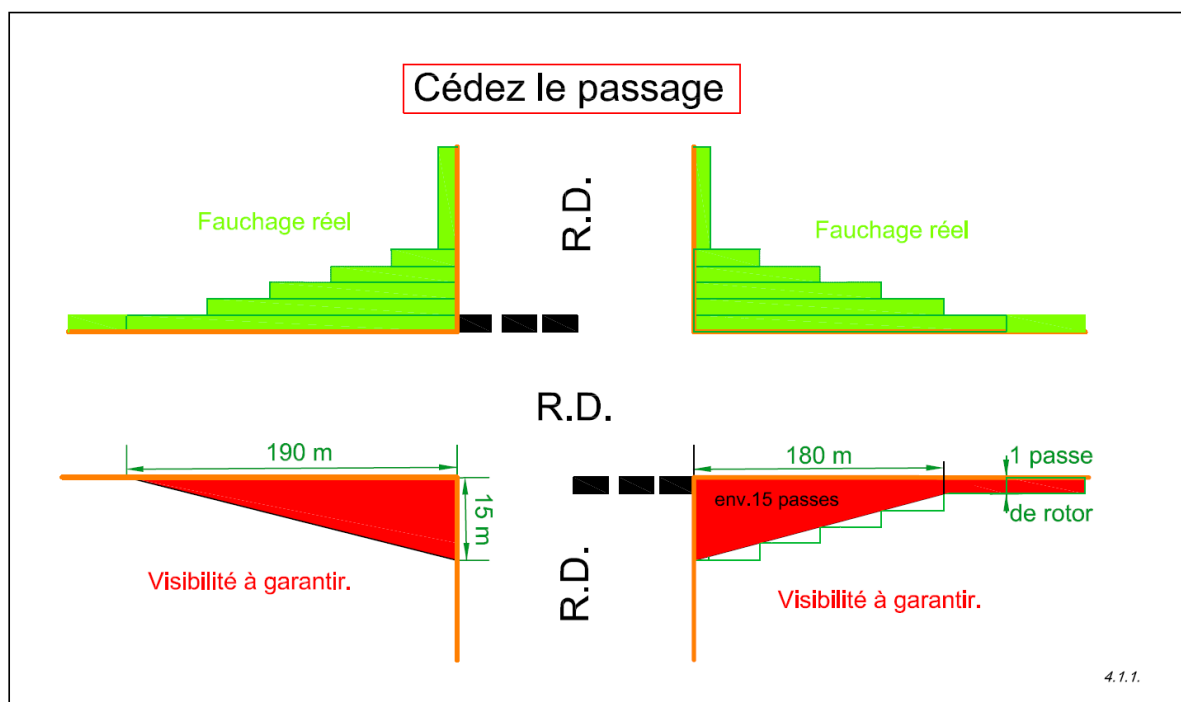
Les distances de visibilité à respecter dans les carrefours varient en premier en fonction du type de carrefour et en second en fonction du régime de priorité en place.

#### 4.1.1. Carrefour avec stop ou avec cédez le passage sur la voie secondaire

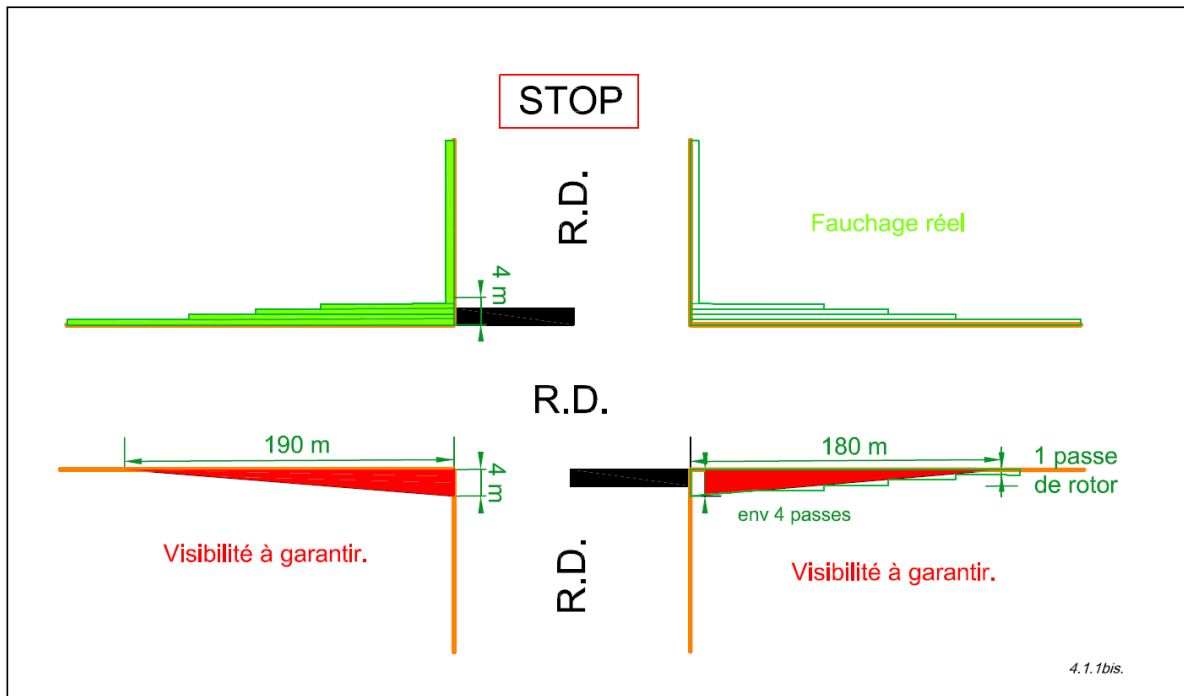
Dans un but de simplification, une seule distance devra être assurée lors du fauchage le long de la voie principale.

Les distances de visibilité théorique qu'il faut dégager sont de 190 mètres le long de la voie principale et de 4 mètres sur la voie secondaire dans le cas d'un stop et de 15 mètres dans le cas d'un cédez le passage.

Dans le cas d'un cédez le passage, cela signifie qu'à 180 mètres du carrefour, la largeur fauchée augmentera progressivement pour passer de deux passes d'outils de coupe à une quinzaine dans le cas d'un outil de coupe ayant une largeur efficace de 1,00 mètre.



Dans le cas d'un stop, cela signifie qu'à 180 mètres du carrefour la largeur fauchée augmentera progressivement pour passer de deux passes d'outils de coupe à quatre dans le cas d'un outil de coupe ayant une largeur efficace de 1,00 mètre.



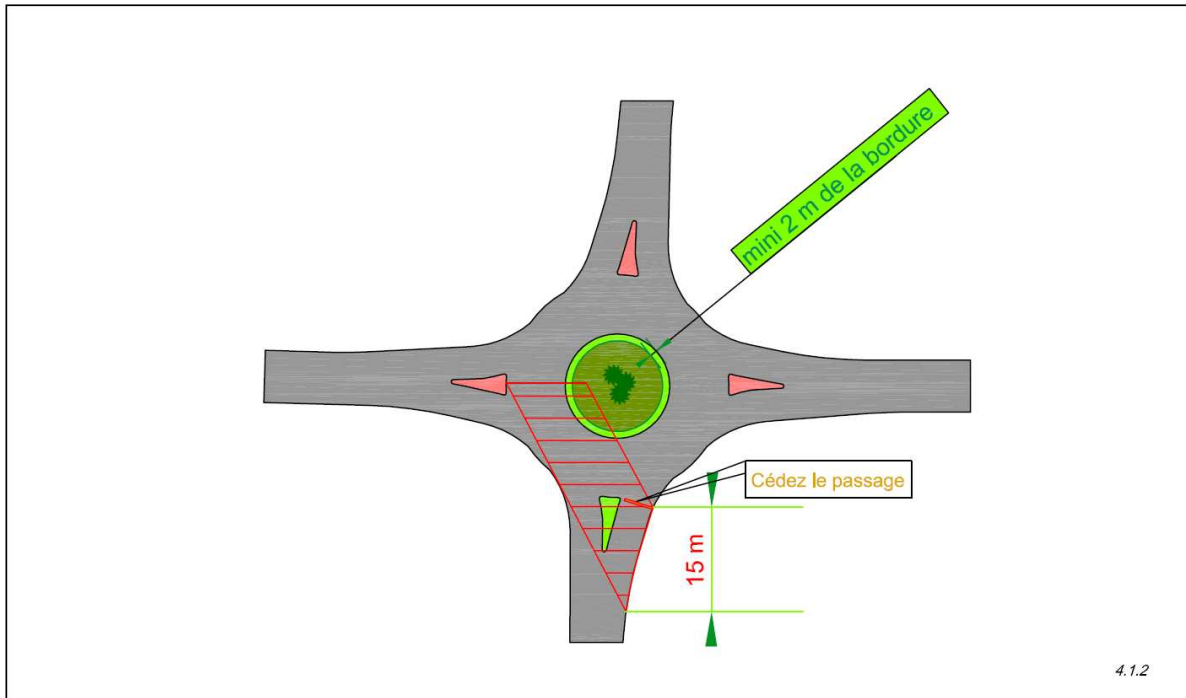
L'élargissement de la zone fauchée ne devra en aucun cas aller au-delà de l'emprise départementale.

#### 4.1.2. Carrefour giratoire

Dans un carrefour giratoire, il faut garantir les visibilité aux usagers en approche et à ceux circulant sur l'anneau. Le fauchage des îlots séparateurs est réalisé de façon à obtenir une visibilité à gauche à environ 15 mètres de la ligne d'effet du cédez le passage.

L'îlot central doit être fauché, quant à lui, de façon à dégager une bande d'au moins 2,00 mètres à l'arrière de la bordure. Quand il existe une surlargeur permettant la circulation des poids lourds, la bande à dégager débute à l'arrière de la bordure "infranchissable".

Pour des questions d'image et de propreté de l'îlot central du giratoire, il pourra être nécessaire de réaliser de trois à quatre interventions. Sur la bande de 2,00 mètres, la végétation ne devra jamais dépasser 40 centimètres.

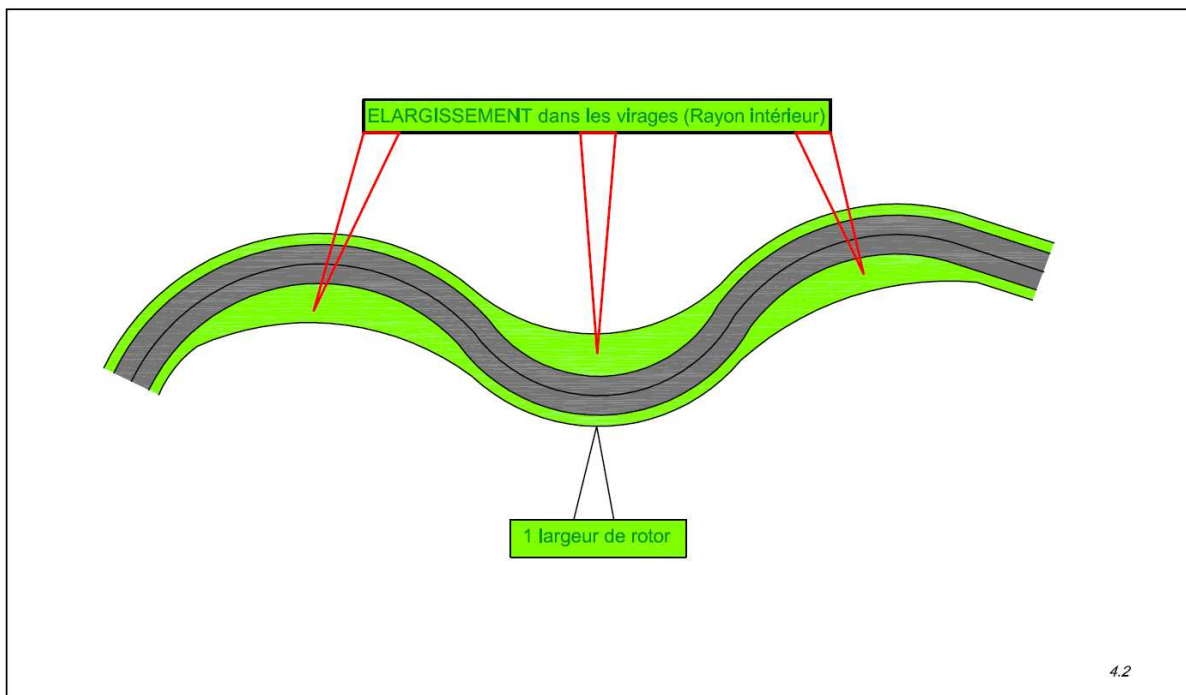


## 4.2. Virages

Les dégagements de visibilité dans les courbes de petits rayons de virages sont à réaliser.

Le but de ces élargissements des surfaces fauchées en intérieur de virage est de garantir la visibilité aux usagers sur l'ensemble de la chaussée et d'avoir la perception sur un éventuel obstacle à une distance leur permettant de s'arrêter.

Comme pour les carrefours, l'élargissement de la zone fauchée ne devra en aucun cas aller au-delà de l'emprise départementale.





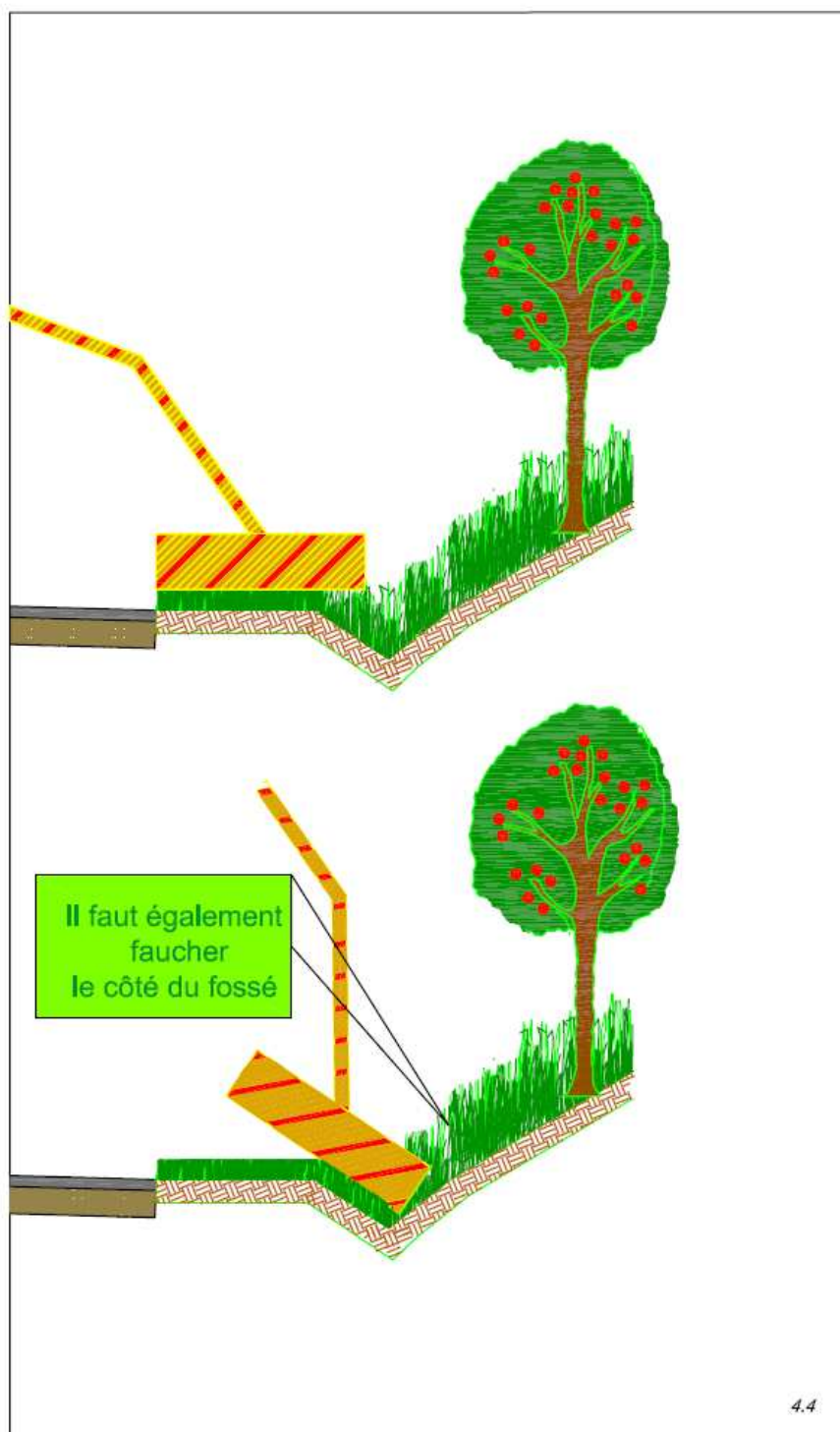
### **4.3. Signalisation verticale**

Si les panneaux de signalisation ne sont pas implantés dans la zone 1, il faut ponctuellement augmenter la largeur de fauchage de façon à ce qu'ils soient visibles de manière permanente.

#### 4.4. Accotement étroit

Dans le cas d'un accotement étroit, c'est-à-dire inférieur à 1,00 mètre et en présence d'un fossé, un traitement spécifique devra être fait.

Le fossé côté chaussée jusqu'au fil d'eau devra être fauché pour que sa crête ne soit pas masquée par la végétation et soit perceptible par les usagers.



## 5 Traitements particuliers

### 5.1. Entrée d'agglomération

Les entrées d'agglomération nécessitent un traitement particulier pour marquer l'entrée en zone urbaine. Pour ce faire, la largeur de la coupe sera progressivement augmentée pour atteindre la totalité des zones 1 et 2 sans toutefois inclure le fossé.

Cet élargissement graduel de largeur se fera lors des passes de sécurité et de maintien sur une distance de 150 mètres environ en amont du panneau d'agglomération.



## 5.2. Bretelles dans les échangeurs et grands talus

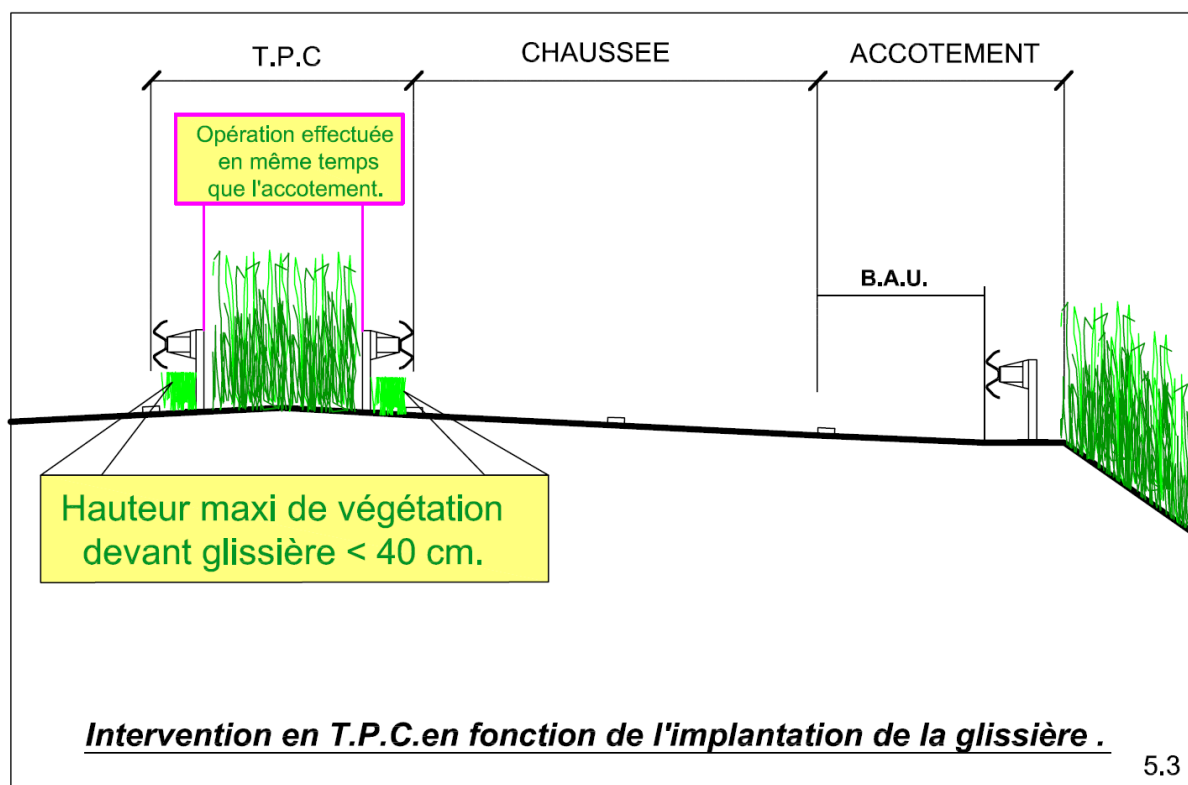
Les parties enherbées dans les bretelles seront traitées comme un « accotement courant » dans la zone concernée par les contraintes de visibilité.

Le fauchage de la totalité de l'emprise sera repoussé à la fin de l'été.

## 5.3. Terre Plein Central

L'intervention en TPC, devant les glissières, sera planifiée dès que la hauteur d'herbe atteint 40 centimètres.

Le fauchage entre les glissières se fera en même temps que le fauchage de l'accotement.



## 5.4. Pistes cyclables

La délibération CP°2008-3.3.15 du 7 mars 2008 précise la procédure d'entretien des itinéraires cyclables sur domaine départemental.

La présente procédure modifie les termes du paragraphe 2.a qui traite des modalités du fauchage, des largeurs fauchées ainsi que des périodes d'intervention.

Trois passes seront dorénavant réalisées le long des itinéraires cyclables :

- 1ère passe : entre début avril et mi-mai ;
- 2ème passe : démarrage fixé début juillet et achèvement fin juillet ;
- 3ème passe : entre septembre et fin octobre.



La largeur fauchée de part et d'autre lors du premier passage sera de 50 centimètres.

La deuxième passe consistera à traiter :

- dans le cas d'un itinéraire de type voie ferrée, une largeur de 50 cm ;
- dans le cas d'itinéraires en bordure de route départementale, la totalité de la zone entre la piste cyclable et la chaussée et 50 cm sur l'accotement extérieur.

La troisième passe consistera à traiter :

- dans le cas d'un itinéraire de type voie ferrée, la totalité de l'emprise;
- dans le cas d'itinéraires en bordure de route départementale, la totalité de la zone entre la piste cyclable et la chaussée et 50 cm au minimum sur l'accotement extérieur.

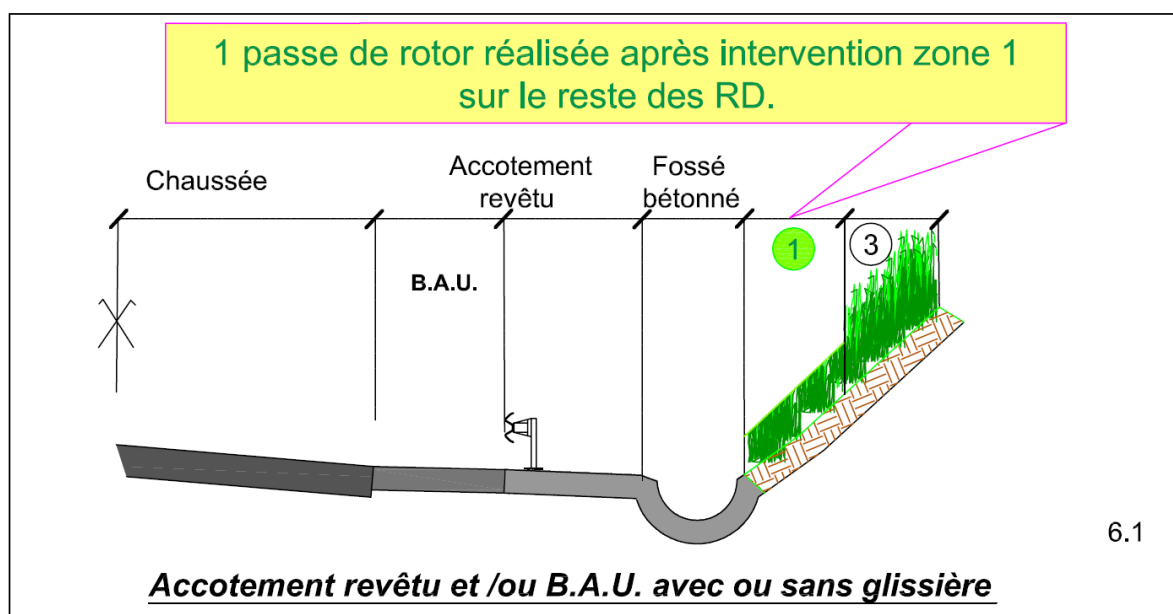
## 6 Quelques exemples d'accotements

Les quelques exemples suivants ne représentent pas tous les profils particuliers que l'on peut rencontrer dans le département du Haut-Rhin, mais ont pour objectif d'indiquer de quelle manière il faut appréhender le fauchage différencié.

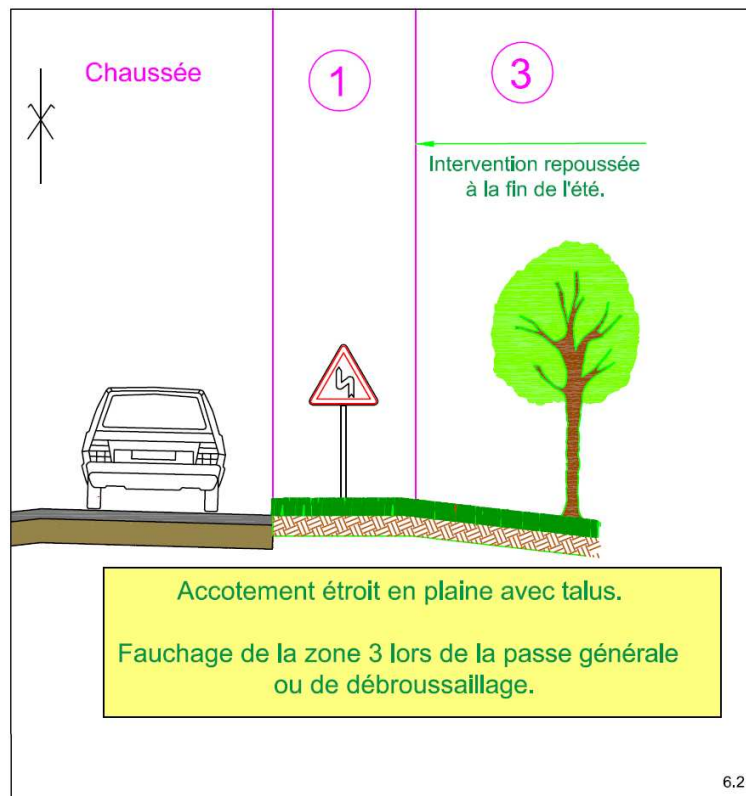
### 6.1. Routes avec accotements revêtus, BAU et fossé bétonné

Compte tenu de la présence d'un accotement revêtu, d'une BAU ou d'un fossé bétonné, il n'est pas nécessaire de réaliser la passe de sécurité.

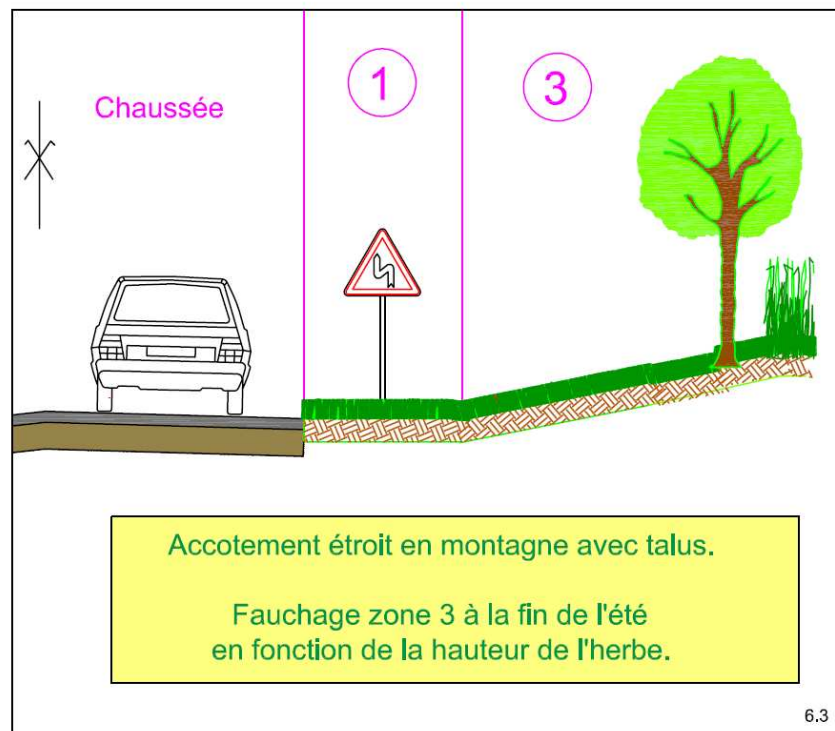
Cependant, une intervention sera entreprise dès la fin de la passe de sécurité sur le reste du réseau pour qu'il n'y ait pas de la part de l'utilisateur le sentiment d'absence d'entretien.



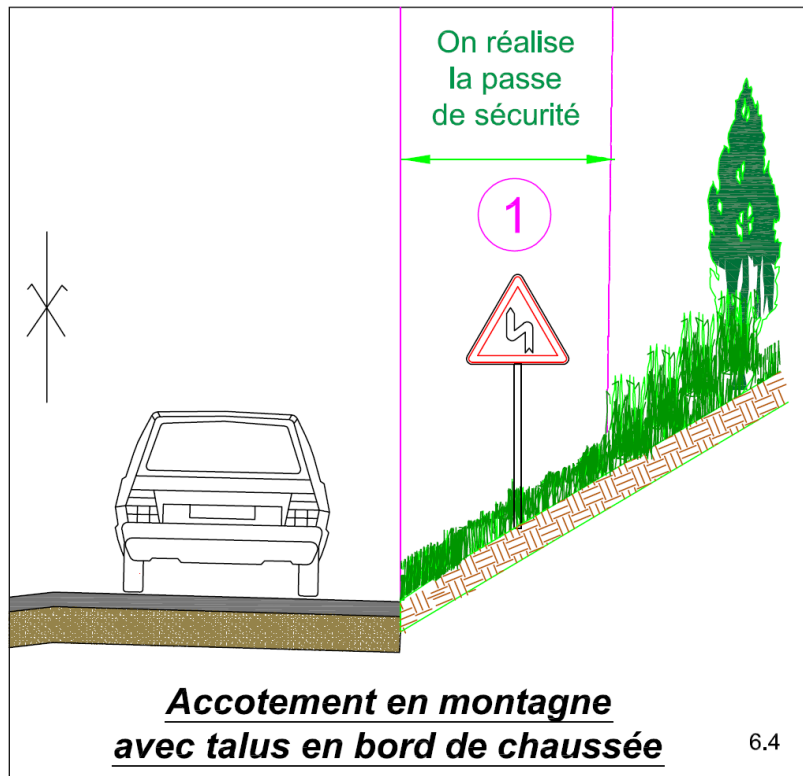
## 6.2. *Accotement étroit en plaine avec talus*



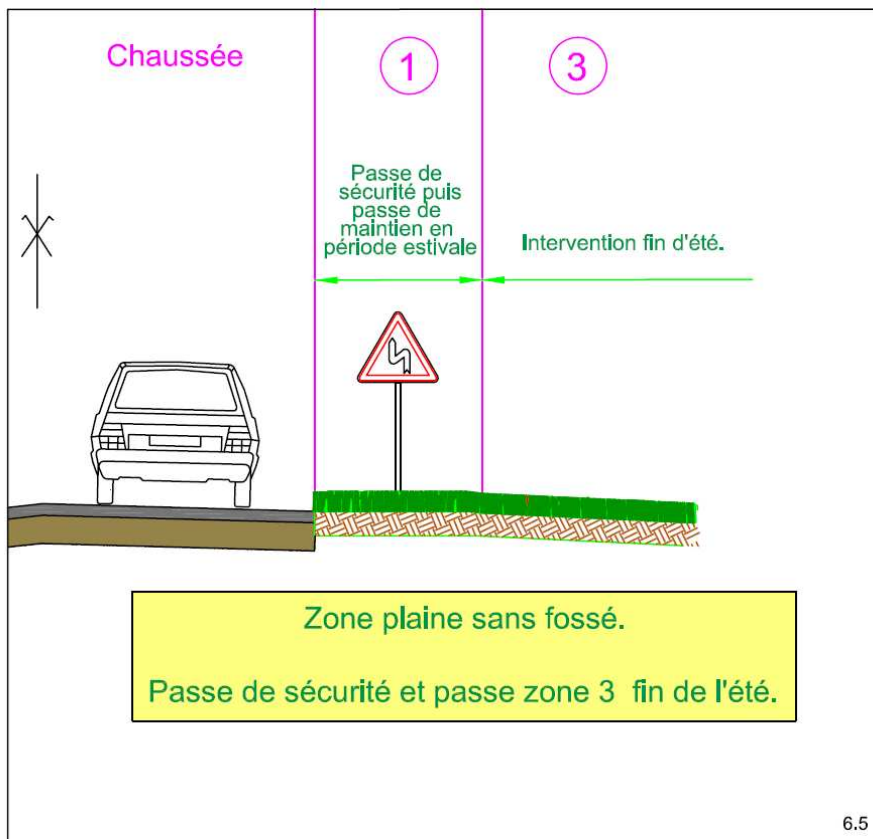
## 6.3. *Accotement étroit en montagne avec talus*



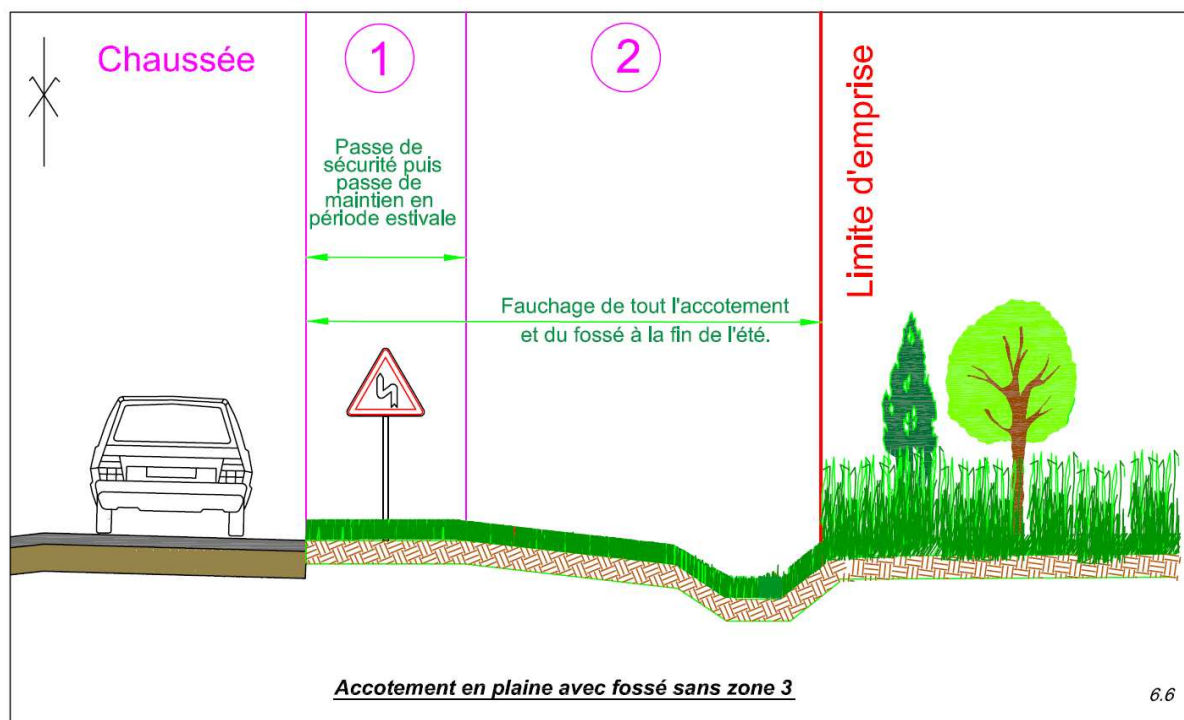
#### 6.4. **Accotement en montagne avec talus en bord de chaussée**



#### 6.5. **Accotement large en plaine sans fossé**



## 6.6. *Accotement en plaine avec fossé sans zone 3*



## 7 Points complémentaires

### 7.1. *Plantes protégées*

Les secteurs où des plantes protégées sont présentes devront être traités conformément aux instructions de la Direction de l'Environnement et du Cadre de Vie.

### 7.2. *Elagage*

Les opérations d'élagage ne sont pas traitées en détail dans ce document. Il est tout de même rappelé que le gabarit routier doit rester parfaitement dégagé pour éviter que des véhicules se déportent, et créent ainsi un danger.

### 7.3. *Fauchage manuel en complément*

Des opérations de fauchage manuel devront être réalisées au droit des arbres, des supports de glissières, de panneaux de signalisation, des balises.

L'usage de produits chimiques pour ces opérations ponctuelles est proscrit.

Le dégagement manuel systématique lors de chaque passe de fauchage mécanique devra se faire dès la fin de l'intervention mécanisée.

### 7.4. *Balises J6*

Pour le dégagement des balises J6 sur les routes qui en sont équipées, un outil de largeur de coupe effective de 1,80 mètres pourra être utilisé.

## **7.5. Aménagement paysager particulier**

Les aménagements paysagers particuliers ne sont pas concernés par cette nouvelle politique de fauchage.

## **8 Plan d'Exploitation Fauchage**

Les Unités Routières élaboreront un Plan d'Exploitation Fauchage (PEF) qui déclinera au niveau local l'organisation mise en place pour respecter les délibérations de l'Assemblée en matière de fauchage.

Le PEF contiendra les points suivants :

### **Patrimoine à faucher par centre et par RD :**

- Surface zone 1 ;
- Surface zone 2 ;
- Surface zone 3 ;
- Surfaces des autres dépendances fauchées ou tondues (giratoire, îlots, aire de repos...) et fréquence d'intervention ;
- Autres points singuliers.

### **Coordination :**

- Entre les centres routiers au sein de l'UR ;
- Avec les autres UR ;
- Eventuellement avec les autres départements.

### **Description de l'organisation du travail :**

- Cartographie des circuits ;
- Planning prévisionnel d'intervention précisant la RD traitée, le type de passe et les moyens mis en œuvre (régie / privé).

### **Description des moyens mis en œuvre :**

- Moyens humains :
  - Organisation des équipes ;
  - Nombre d'agents par catégorie.
- Moyens en engins :
  - Nombre et type d'engins;
  - Location d'engins.
- Sécurité lors des interventions :
  - Equipements de protection individuelle ;
  - Signalisation de chantier mobile ;
  - Neutralisation de voie sur section à 2x2 voies.

## 9 Bilan

Une évaluation quantitative et qualitative sera menée par le siège pour assurer le suivi des délais, des modalités d'exécution et pour déterminer les quantités réalisées, les moyens mis en oeuvre et le coût annuel.

L'évaluation quantitative aura aussi pour objectif d'améliorer de façon permanente nos pratiques en tirant des enseignements permettant d'optimiser les moyens, de déterminer les acquisitions de matériels. Elle fera apparaître :

- les coûts globaux ;
- les coûts par kilomètre de route ;
- le nombre d'heures par engin
- les coûts du matériel ;
- le nombre d'heures agents ;
- le linéaire traité ;
- les surfaces effectivement traitées par passes ;
- les surfaces totales traitées.

Le suivi qualitatif portera sur les points suivants :

- le nombre de passes nécessaires durant la période estivale ;
- les coordinations en limites ;
- le respect des délais et des dates d'intervention ;
- l'impression générale rendue (observations rapportées par les chauffeurs) ;
- le recensement des appels et des courriers des usagers pour avoir connaissance de leur appréciation ;
- les difficultés rencontrées ;
- les propositions d'évolution.

Les remontées se feront annuellement et devront parvenir au SERD – Unité Entretien pour fin février de l'année N+1.