

SOMMAIRE

1 - LE FAUCHAGE EN LOIR ET CHER

2 - GÉNÉRALITÉS

2-1 - Le réseau routier départemental

2-2 - L'organisation territoriale des divisions routes

2-3 - Les profils en travers

3 - LE NIVEAU DE SERVICE

3-1 - Le fauchage des routes de catégories 1 et 2, des routes touristiques et itinéraires cyclables

3-2 - Le fauchage des routes de catégorie 3

3-3 - Les interventions complémentaires

- Délaissés
- Parties "intérieures et horizontales" des échangeurs
- Servitudes de visibilité
- Désherbage chimique
- Élagage
- Route propre
- Fauchage préalable aux travaux de Grosses Réparations de Voirie (GRV) programmés

4 - L'ORGANISATION DU FAUCHAGE

4-1 - Les périodes d'intervention

4-2 - Les délais d'intervention

- Sur les routes de catégories 1 et 2, sur les routes touristiques et sur les pistes cyclables
- Sur les routes de catégorie 3

4-3 - Le déclenchement du dispositif

4-4 - Les acteurs du fauchage

- Les services départementaux
- Les entreprises
- Les communes

4-5 - La signalisation de chantier

5 - L'INFORMATION DES USAGERS

6 - ANNEXES

1 - LE FAUCHAGE EN LOIR ET CHER

Afin de satisfaire à ses obligations de gestionnaire de voirie, le département de Loir et Cher doit procéder, chaque année, au fauchage des dépendances vertes de son réseau routier.

Ces opérations de fauchage de la végétation répondent à un double objectif, de sécurité et de préservation de l'environnement :

a - La sécurité des usagers impose de garantir en permanence :

- la visibilité de la circulation des véhicules et des piétons
- le dégagement de visibilité aux intersections, dans les virages, etc
- la visibilité de la signalisation de police et de direction.

b - La préservation de l'environnement permet :

- d'éviter la prolifération des plantes arbustives et ligneuses (acacias, aubépines, etc...) sur les dépendances
- de garantir une bonne lecture des paysages.

Les interventions nécessaires en la matière sont diversifiées et imposent la mise en place d'une organisation spéciale, notamment en fonction de la catégorie de voie concernée. Selon qu'il s'agit du réseau structurant ou secondaire, les périodes d'intervention sont identiques, c'est le niveau de service qui varie.

Les différentes étapes du fauchage annuel sont les suivantes :

- deux interventions printanières, l'une en mai et la seconde en juin
- une intervention estivale en juillet/août, si nécessaire
- une intervention automnale.

L'ampleur du travail à réaliser conduit à combiner l'intervention d'acteurs multiples, pour lesquels il faut définir :

- les sites d'intervention
- les périodes d'intervention
- les moyens à mettre en œuvre ...etc.

C'est l'objet du présent document, dénommé Dossier d'Organisation du Fauchage (DOF), qui est destiné à présenter aux divers acteurs concernés, les principes généraux à respecter en matière de fauchage, les modalités de réalisation des différentes interventions (niveau de service), l'organisation générale des travaux et l'information des usagers.

2 - GÉNÉRALITÉS

2-1 - Le réseau routier

Le réseau routier départemental est constitué de 3 434 km de routes répartis selon plusieurs catégories, définies en fonction du caractère structurant ou non des voies.

La répartition par catégorie est la suivante :

- Catégorie 1 : 425 km
- Catégorie 2A : 348 km
- Catégorie 2B : 345 km
- Catégorie 3 : 2 316 km.

Les cartes de classification des routes par catégories sont consultables en annexes n° 1, 2, 3A, 3B et 3C.

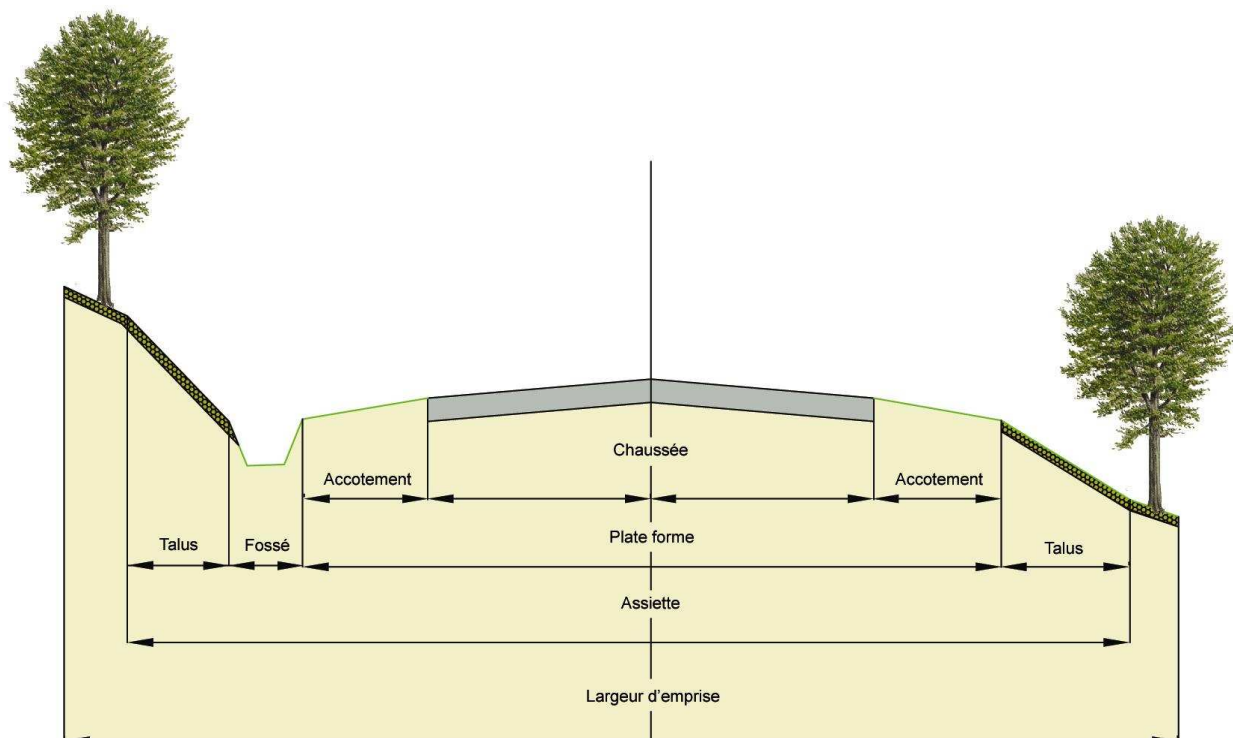
2-2 - L'organisation territoriale des divisions routes

Le territoire départemental est découpé en 3 divisions routes, situées respectivement au nord, au centre et au sud du département, elles-même scindées en 3 agences qui sont chargées d'intervenir sur les routes départementales.

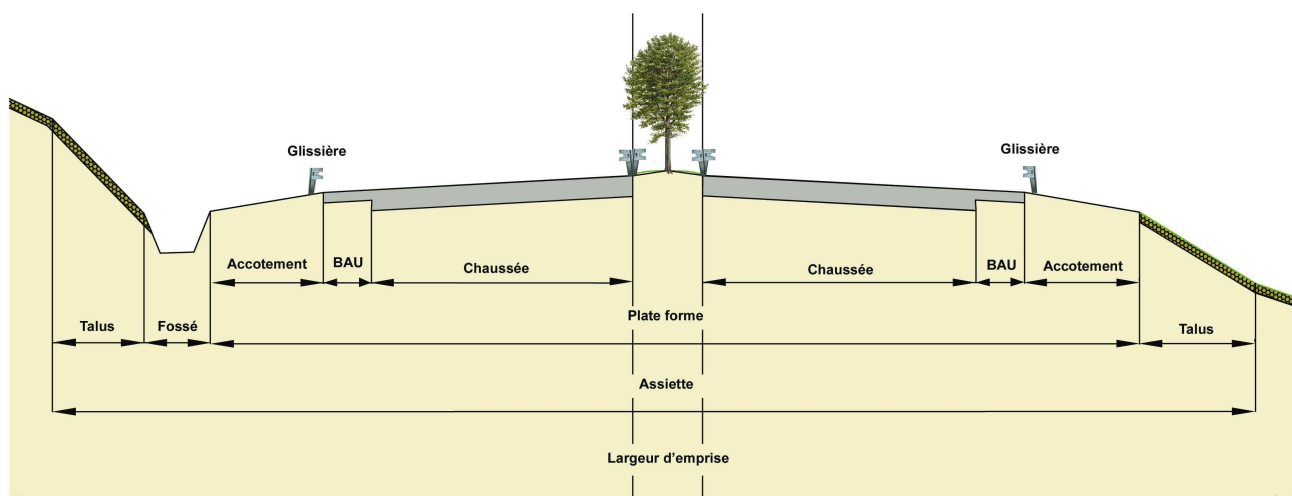
La carte faisant apparaître ce découpage et précisant les coordonnées des services est consultable en annexe n°4.

2-3 - Les profils en travers

2-3-1 : Chaussées à 2 voies



2-3-2 : Chaussées à 2x2 voies



3 - LE NIVEAU DE SERVICE

Pour les différentes interventions à réaliser sur le domaine public routier départemental, un niveau de service affecté à chaque catégorie de voies a été défini.

En vertu de celui-ci, une programmation particulière des travaux à effectuer est déterminée et malgré le découpage du territoire départemental en divisions et agences comme exposé ci-dessus, il est primordial que l'ensemble du réseau soit traité selon une logique "d'itinéraire".

Par conséquent, selon les spécificités locales et l'avancement des travaux sur les différents secteurs, une agence pourra apporter son soutien à une autre, afin d'harmoniser les interventions sur l'ensemble de la division et par conséquent sur l'ensemble du département.

Par ailleurs, certains itinéraires présentant un intérêt paysager ou desservant des sites relevant du patrimoine ou d'activités touristiques qui ne sont pas de catégorie 1 et 2, seront traités à l'identique de ces voies, au titre *des routes touristiques*.

Le tableau récapitulatif des sites concernés est consultable en annexe n°5.

3-1 - Le fauchage des routes de catégorie 1 et 2, des routes touristiques et des itinéraires cyclables

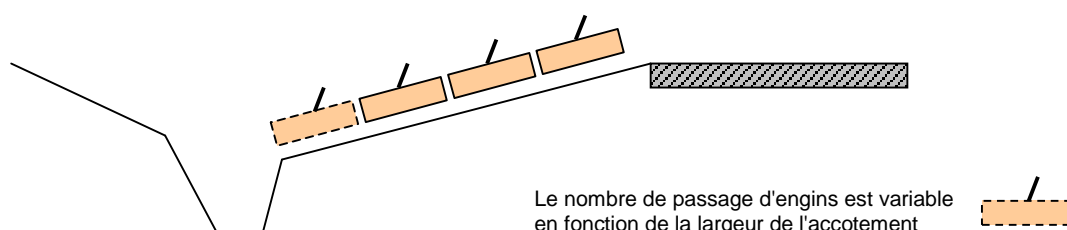
Les réseaux 1 et 2 sont constitués de 1 118 km de voies, auxquels s'ajoutent 72 km de routes touristiques et 73 km de pistes cyclables, soit au total **1 263 km**.

Sur ces réseaux, les interventions sont les suivantes :

Les 1^{ère} et 2^{ème} interventions printanières :

Elles correspondent :

1/ au fauchage à l'avancement de l'accotement jusqu'au fossé, quelle que soit sa largeur



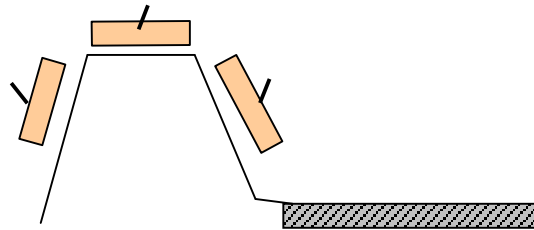
2/ au dégagement de visibilité des points singuliers ; carrefours, virages, etc... (réalisé selon l'annexe n°6)

3/ à l'intervention à l'avancement sur les giratoires et abords

4/ au fauchage des terre-pleins centraux (TPC) à l'avancement (traitement chimique préventif éventuel à étudier au cas par cas)

5/ au fauchage des parkings et aires d'arrêt, (dont la fréquence d'intervention pourra, si nécessaire, être plus soutenue)

6/ au fauchage à l'avancement des banquettes des bords de Loire



7/ au dégagement des balises et délinéateurs dans les carrefours et en section courante

8/ au fauchage des dessous de glissières et des pieds de supports de signalisation et d'une façon générale, de tous les obstacles situés sur l'accotement (y compris arbres et supports concessionnaires).

Ce travail sera réalisé au minimum 1 fois durant les 2 interventions printanières.

L'intervention estivale :

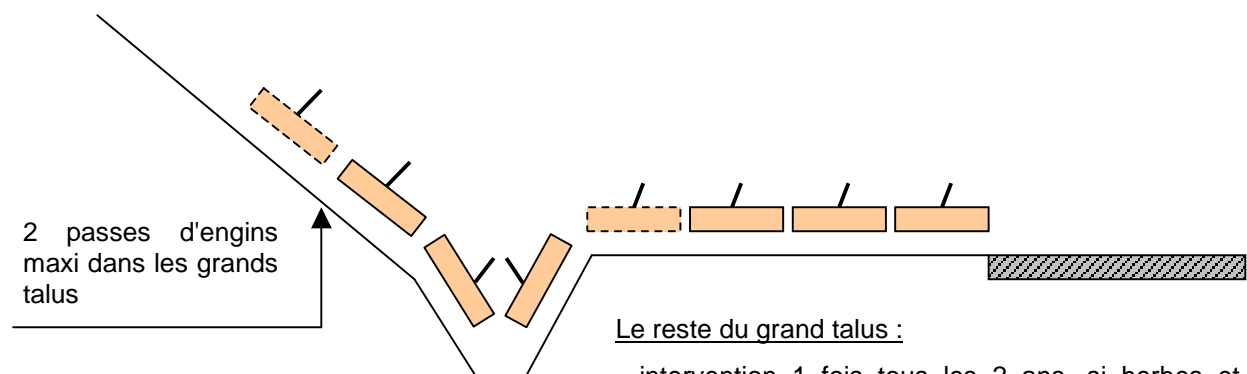
Cette intervention est exceptionnelle et résulte d'une très forte poussée de la végétation. Elle est identique aux interventions printanières.

Par conséquent, son déclenchement résulte des conditions du moment.

L'intervention automnale :

Elle comprend le fauchage complet de la dépendance, de la rive de la chaussée jusqu'à deux passes d'engins au-delà du fossé ou de la ligne de déblai ou de remblai de la plate-forme routière.

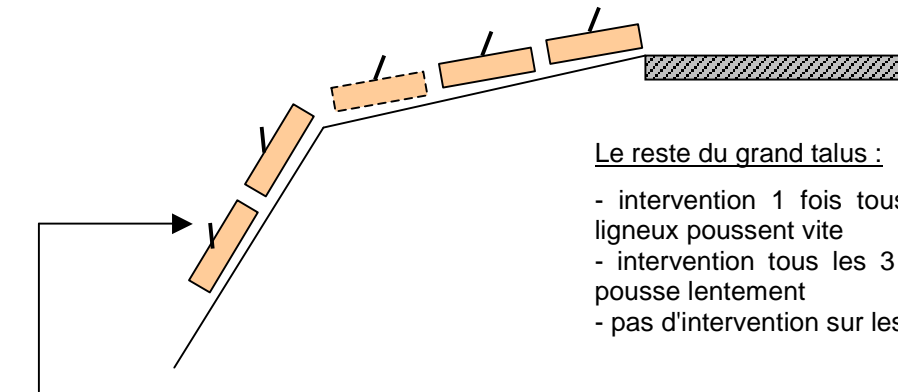
Talus en déblai



Le reste du grand talus :

- intervention 1 fois tous les 2 ans, si herbes et ligneux poussent vite
- intervention tous les 3 à 4 ans, si la végétation pousse lentement
- pas d'intervention sur les secteurs boisés

Talus en remblai



2 passes d'engins
maxi dans les grands
talus

Le reste du grand talus :

- intervention 1 fois tous les 2 ans, si herbes et ligneux poussent vite
- intervention tous les 3 à 4 ans, si la végétation pousse lentement
- pas d'intervention sur les secteurs boisés

Légende :

Le nombre de passage d'engins est variable
en fonction de la largeur de l'accotement



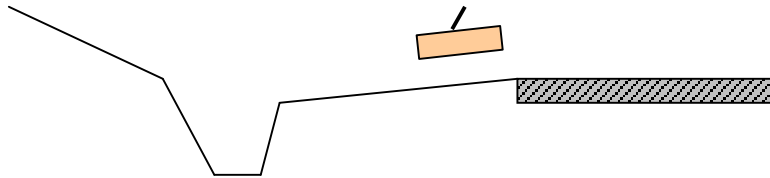
3-2 - Le fauchage des routes de catégorie 3

Le réseau de catégorie 3 comprend 2 316 km de voies.

Les 1^{ère} et 2^{ème} interventions printanières

Elles correspondent :

1/ à une passe d'engin systématique le long des rives de chaussée (environ 1,40 m)



2/ au dégagement de visibilité des points singuliers ; carrefours, virages, etc... (réalisé selon l'annexe n°6)

3/ aux interventions à l'avancement sur les giratoires et leurs abords.

L'intervention estivale

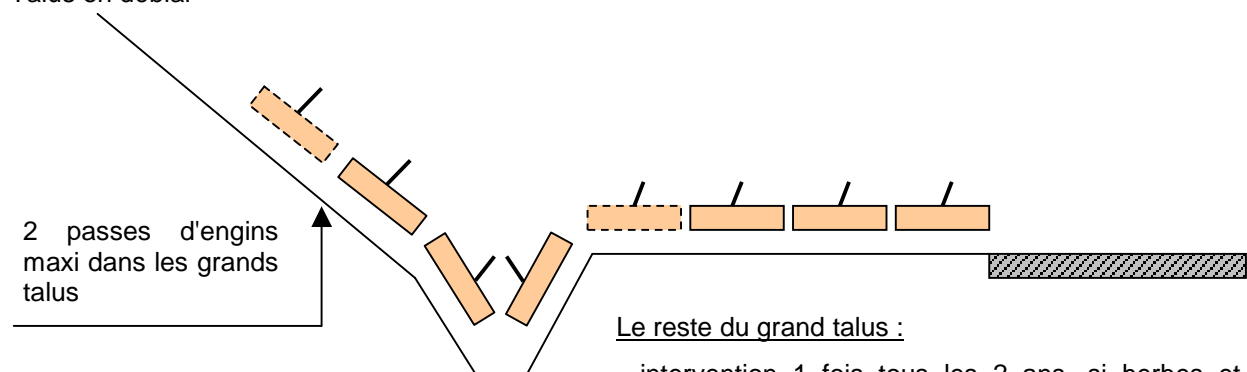
Cette intervention est exceptionnelle et résulte d'une très forte pousse de la végétation. Elle est identique aux interventions printanières.

Par conséquent, son déclenchement résulte des conditions du moment.

L'intervention automnale

Il comprend le fauchage complet de la dépendance, de la rive de la chaussée jusqu'à deux passes d'engins au-delà du fossé ou de la ligne de déblai ou de remblai de la plate-forme routière.

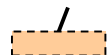
Talus en déblai



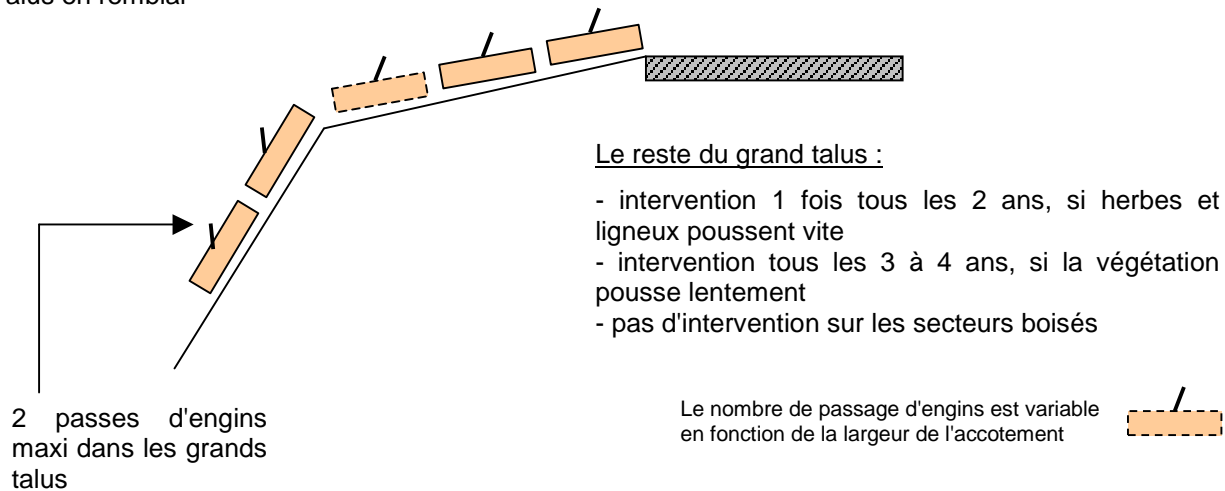
Le reste du grand talus :

- intervention 1 fois tous les 2 ans, si herbes et ligneux poussent vite
- intervention tous les 3 à 4 ans, si la végétation pousse lentement
- pas d'intervention sur les secteurs boisés

Le nombre de passage d'engins est variable en fonction de la largeur de l'accotement



Talus en remblai



3-3 - Les interventions complémentaires

- Délaissés

Le fauchage sera réalisé 1 fois tous les 2 ans, si l'herbe et les ligneux poussent vite. En revanche, si la végétation se développe lentement, l'intervention s'effectuera tous les 3 à 4 ans.

Il n'est pas prévu d'intervention sur les secteurs boisés.

- Parties "intérieures et horizontales" des échangeurs

Elles seront entretenues 1 fois durant les 2 interventions printanières et 1 fois durant l'intervention automnale.

- Servitudes de visibilité

Il s'agit des propriétés riveraines ou voisines des RD, situées à proximité de points dangereux et frappées, par arrêté préfectoral, d'une servitude destinée à assurer une meilleure visibilité.

Ces terrains seront entretenus 1 fois par an durant l'intervention automnale.

- Désherbage chimique

Afin de compléter le dispositif classique de fauchage, il est envisagé, en cas de besoin, l'application de produits phytosanitaires sur l'ensemble du réseau, quelle que soit la catégorie de la voie.

Ce type d'intervention peut avoir lieu au cours de deux périodes :

- en préventif, durant le mois de mars, avec une amplitude possible à partir de mi-février et jusqu'à mi-avril
- en curatif, en cas de besoin, de mi-juin à fin septembre.

Ce désherbage chimique est effectué sur les îlots directionnels, terrain-pleins centraux (TPC) et bandes d'arrêt d'urgence (BAU) revêtus en matériaux calcaire stabilisé, béton bitumineux ou béton.

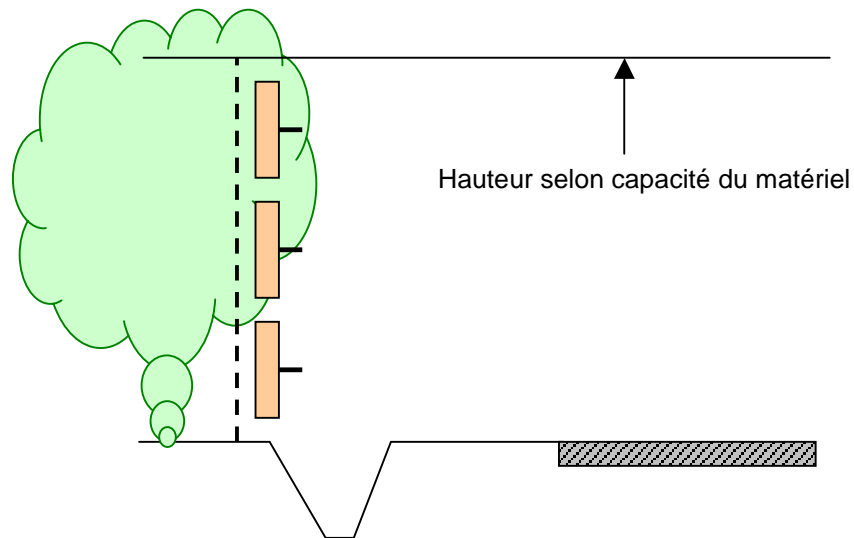
Les produits phytosanitaires utilisés sont conformes à la réglementation en vigueur et sont de type Parcs Jardins Trottoirs (PJT).

- Élagage

Afin de compléter le dispositif classique de fauchage, il est envisagé également le broyage des pousses de l'année des haies situées le long des routes départementales.

Cette intervention, réalisée par substitution aux propriétaires, est destinée notamment à :

- maîtriser le développement des végétaux de bords de route et maintenir le gabarit routier
- dégager les surfaces sur lesquels une intervention est nécessaire dans le cadre de l'entretien de la dépendance (fauchage, curage de fossé, ...etc).



- Route propre

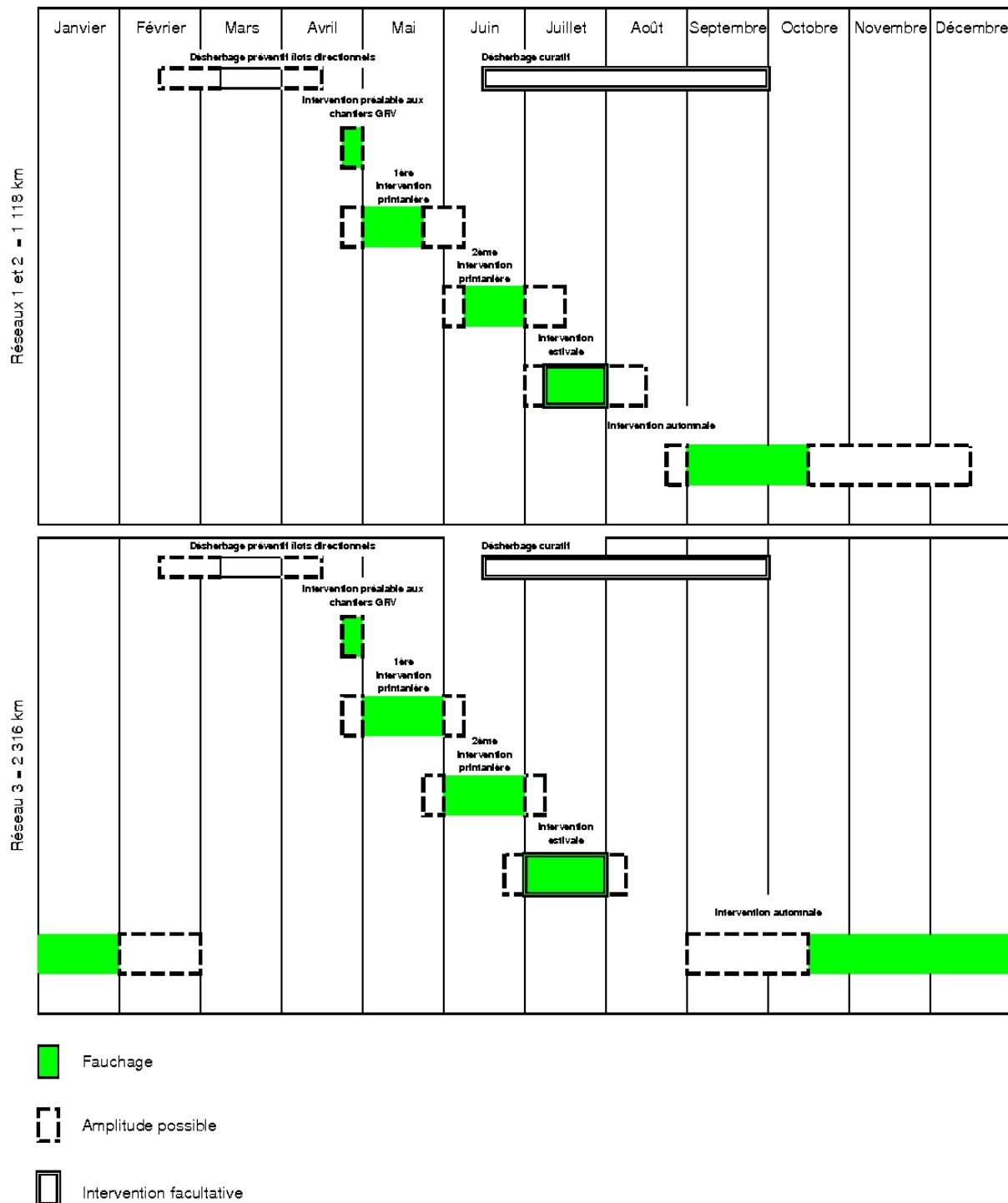
Une collecte des déchets est effectuée, au printemps, sur les dépendances vertes des routes du réseau structurant, préalablement à la 1^{ère} intervention de fauchage.

- Fauchage préalable aux travaux de Grosses Réparations de Voirie (GRV) programmés

Pour les routes concernées par des travaux de grosses réparations de voirie, les divisions routes pourront être amenées, selon leur programmation, à effectuer une intervention de fauchage sur la zone concernée avant la 1^{ère} intervention printanière.

4 - L'ORGANISATION DU FAUCHAGE

4-1 - Les périodes d'intervention



4-2 - Les délais d'intervention

- sur les routes de catégories 1 et 2, sur les routes touristiques et sur les pistes cyclables

Les 2 interventions printanières :

Le fauchage et les finitions sont à traiter en 3 semaines, la 1^{ère} intervention en mai et la 2^{nde} en juin.

L'intervention estivale :

Le fauchage et les finitions sont à traiter en 3 semaines (si nécessaire) en juillet / août.

L'intervention automnale :

Elle est réalisée à partir du mois d'août et jusqu'en février de l'année suivante.

- sur les routes de catégorie 3

Les 2 interventions printanières :

Le fauchage est à traiter en 4 semaines, la 1^{ère} intervention en mai et la 2^{nde} en juin.

L'intervention estivale :

Le fauchage est à réaliser en 4 semaines (si nécessaire) en juillet / août.

L'intervention automnale :

Elle est réalisée à partir du mois d'août et jusqu'en février de l'année suivante.

4-3 - Le déclenchement du dispositif

Déclenchement de la 1^{ère} intervention printanière

Dans un souci d'harmonisation des interventions, le lancement de la 1^{ère} intervention printanière est programmé par les chefs des divisions routes après concertation avec le service gestion et entretien, en fonction de la hauteur de l'herbe constatée sur les différents secteurs (environ 40 cm).

Un battement d'une quinzaine de jours peut être observé en fonction de la croissance de la végétation, notamment sur l'agence de Mondoubleau plutôt précoce et de celle de Salbris plutôt tardive.

Déclenchement des interventions ultérieures :

Leur programmation relève totalement des divisions routes.

4-4 - Les acteurs du fauchage

Préambule :

L'augmentation du niveau de service sur le réseau structurant ne devant pas mobiliser les équipes au détriment des autres tâches d'entretien courant, il a été décidé de confier à l'entreprise les premières interventions sur le réseau de catégorie 3.

Cette organisation permet de mener de front le fauchage sur l'ensemble des routes du département quelle que soit leur catégorie et cela dans des délais courts de 3 à 4 semaines.

- Les services départementaux

Ils réaliseront principalement l'ensemble des travaux de fauchage des RD de catégorie 1 et 2, les routes dites touristiques et les pistes cyclables et l'intervention automnale sur les RD de catégorie 3.

Les moyens matériels mobilisés :

Le parc matériel est constitué de 11 tracteurs. Chaque tracteur est équipé d'une turbo-tondeuse avant (largeur de coupe de 1.60 m environ) et d'une débroussailleuse sur bras articulé à l'arrière (largeur de coupe 1.20 m sur bras de 5.50 m environ).

Les divisions routes centre et sud disposent de 3 engins, la division routes nord mobilise 4 tracteurs, dont 2 sur Mondoubleau durant une grande partie de la saison. Un tracteur est équipé d'un outil de coupe sous glissière et un autre est en réserve, en remplacement lors des pannes.

Les effectifs mobilisés :

Le nombre de chauffeurs intervenant pendant les opérations de fauchage est d'environ 25.

L'organisation du temps de travail est fonction des conditions météorologiques de l'année et relève des divisions routes.

Une amplitude de 9 heures de fauchage effectif par jour est à privilégier.

- Les entreprises

Elles réaliseront les deux interventions printanières et éventuellement l'intervention estivale sur les RD de catégorie 3.

Pour un maximum d'efficacité, un marché par agence routière est envisagé, soit au total un minimum de 9 opérateurs économiques.

- Les communes

Elles sont généralement équipées de moyens leur permettant d'entretenir l'ensemble de leur réseau de voirie communale et s'attachent à le mettre en valeur par un fauchage de qualité dont la fréquence d'entretien est soutenue.

Par souci d'homogénéisation sur le territoire communal, les communes interviennent également sur les dépendances vertes des RD, principalement en agglomération.

Dans le cas où une commune souhaite augmenter le cycle ou la qualité du fauchage des RD hors agglomération, toujours pour des raisons de valorisation environnementale, elles peuvent obtenir du département une autorisation définissant les modalités de son intervention.

4-5 - La signalisation de chantier

La signalisation du chantier et des engins sera réalisée conformément à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et notamment au regard des dispositions à prendre sur les routes bi-directionnelles et à chaussées séparées.

Elle comprend :

- la signalisation obligatoire de position portée sur le matériel de fauchage :
 - un panneau AK5 doté de 3 feux R2 de balisage et d'alerte synchronisés, visibles de l'avant et de l'arrière
 - un ou deux feux tournants
- la signalisation d'approche.

Selon la classe de trafic et le niveau de danger et de visibilité en présence, les opérateurs adapteront le type de signalisation d'approche nécessaire (dans certains cas particuliers de chaussée étroite et sinueuse, un véhicule d'accompagnement devra être utilisé).

Les schémas de signalisation correspondants, issus du manuel du chef de chantier édité par le SETRA, sont consultables en annexe n°7.

5 - L'INFORMATION DES USAGERS

L'ensemble des informations concernant le fauchage des dépendances vertes des RD est présenté sur le site internet du département où figureront principalement :

- une synthèse du présent Dossier d'Organisation du Fauchage (DOF)
- le planning d'intervention du fauchage de toutes les RD du réseau routier départemental.

La fréquence de mise à jour du planning d'intervention sera :

- hebdomadaire durant les mois de mai, juin, juillet et août
- mensuelle pour le reste de l'année.

6 - ANNEXES

Annexe n°0 : Glossaire

Annexe n°1 : Carte générale du réseau routier départemental

Annexe n°2 : Carte du réseau routier de catégorie 1 et 2

Annexe n°3A : Carte du réseau routier de catégorie 3 - Division Routes Centre

Annexe n°3B : Carte du réseau routier de catégorie 3 - Division Routes Nord

Annexe n°3C : Carte du réseau routier de catégorie 3 - Division Routes Sud

Annexe n°4 : Carte des divisions routes / agences

Annexe n°5 : Tableau récapitulatif des pistes cyclables et routes touristiques

Annexe n°6 : Schémas de dégagement de visibilité

Annexe n°7 : Schémas de signalisation

Annexe n°0 : Glossaire

BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence

DOF : Dossier d'Organisation du Fauchage

DRC : Division Routes Centre

DRN : Division Routes Nord

DRS : Division Routes Sud

GRV : Grosses Réparations de Voirie

PR : Points de Repère

RD : Route Départementale

SETRA : Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes

TPC : Terre-plein central