

Distance aux routes des plantations

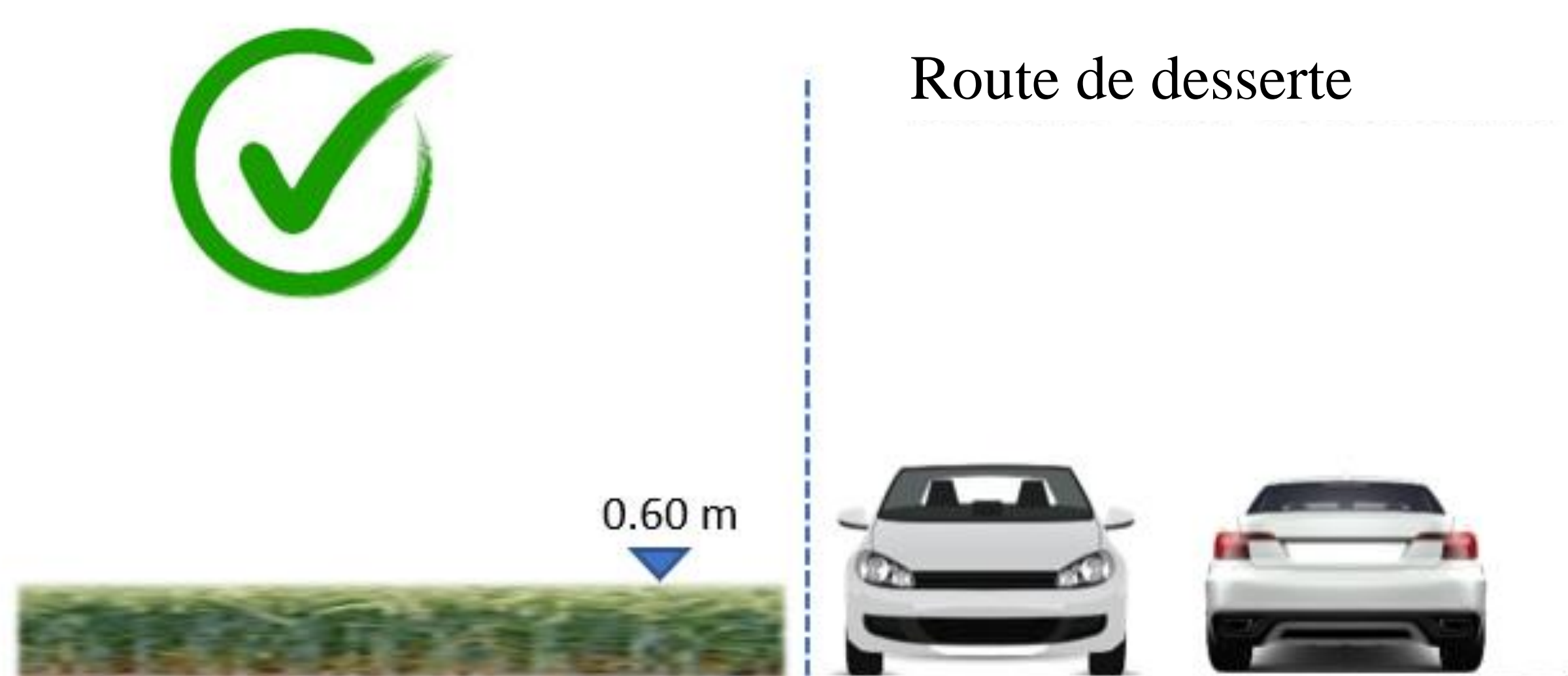
La distance entre les plantations et la route est réglée dans la **Loi sur la mobilité** (Art. 137 et 138) et le **Règlement sur la mobilité** (Art. 63). L'objectif est d'assurer des visibilitées suffisantes et la circulation en toute sécurité des différents usagers.

La loi prévoit plusieurs cas de figure. Ces principes sont valables en alignement, sans tenir compte des conditions de visibilité dans les carrefours.

Les **plantations agricoles d'une hauteur maximale de 60 centimètres** par rapport au niveau de la chaussée et les **haies vives d'une hauteur maximale de 90 centimètres** sont autorisées dans les limites de la distance de construction:

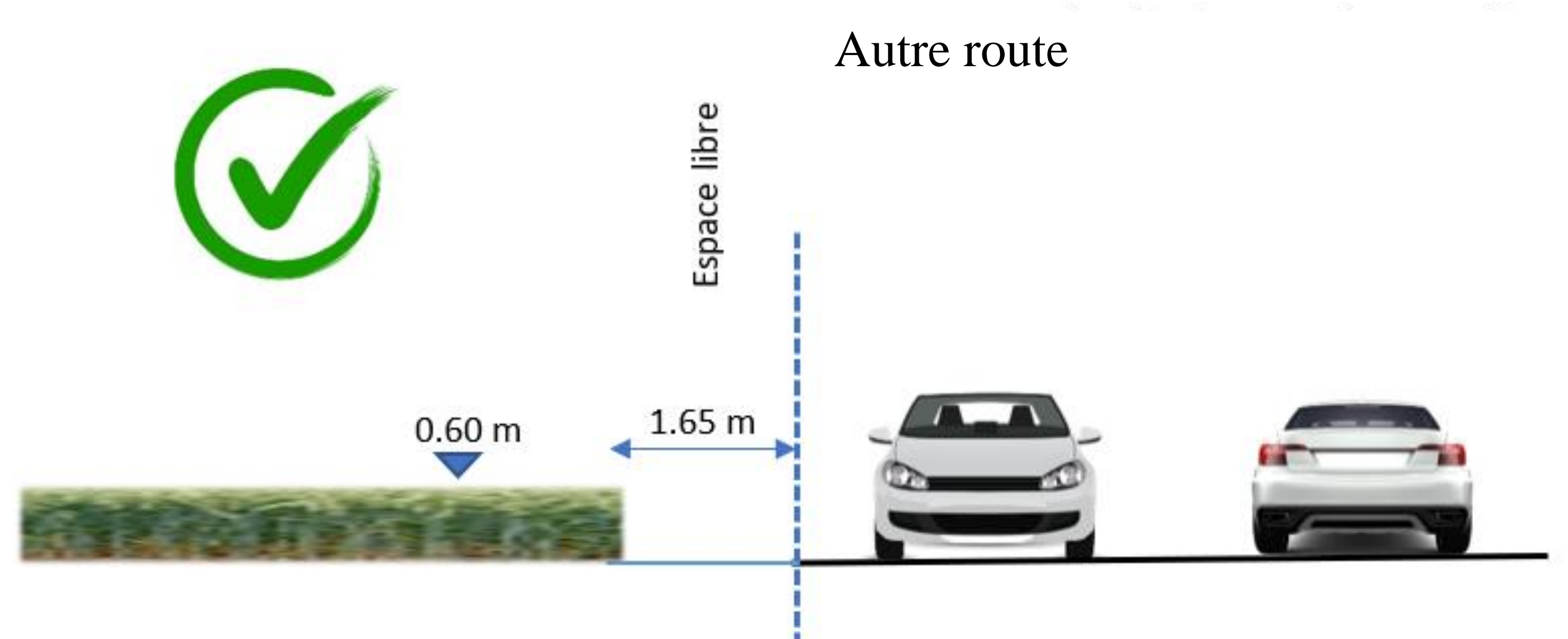
> Le long d'une route de desserte

Pas de distance minimale



> Le long d'un autre type de route

Minimum 1.65m entre les plantations et le bord de chaussée



Une route de desserte se trouve en localité, à l'intérieur des espaces bâtis. Elle permet de desservir un quartier et n'accueille en principe que le trafic interne au quartier.

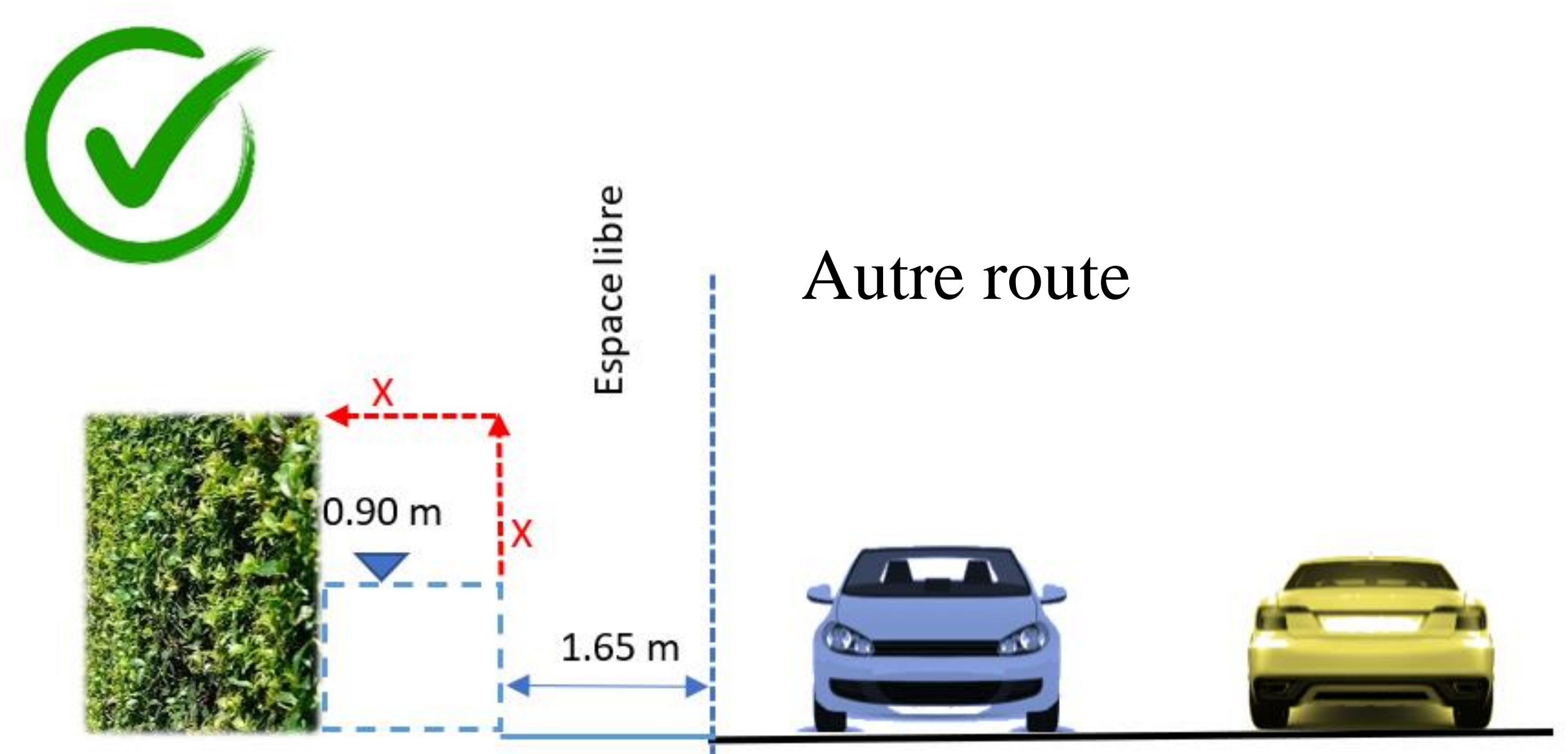
Plantations agricoles d'une hauteur supérieure à 60 centimètres de hauteur et haies vives d'une hauteur supérieure à 90 centimètres de hauteur:

Les plantations doivent être reculées d'autant de centimètres qu'elles dépassent la hauteur limite.

> Le long d'une route de desserte



> Le long d'un autre type de route





Projets de modération du trafic

Une vitesse inadaptée est la principale cause d'accidents en Suisse. Plus la vitesse est élevée, plus les accidents sont graves. La **modération de la vitesse** joue donc un rôle essentiel pour la sécurité routière.

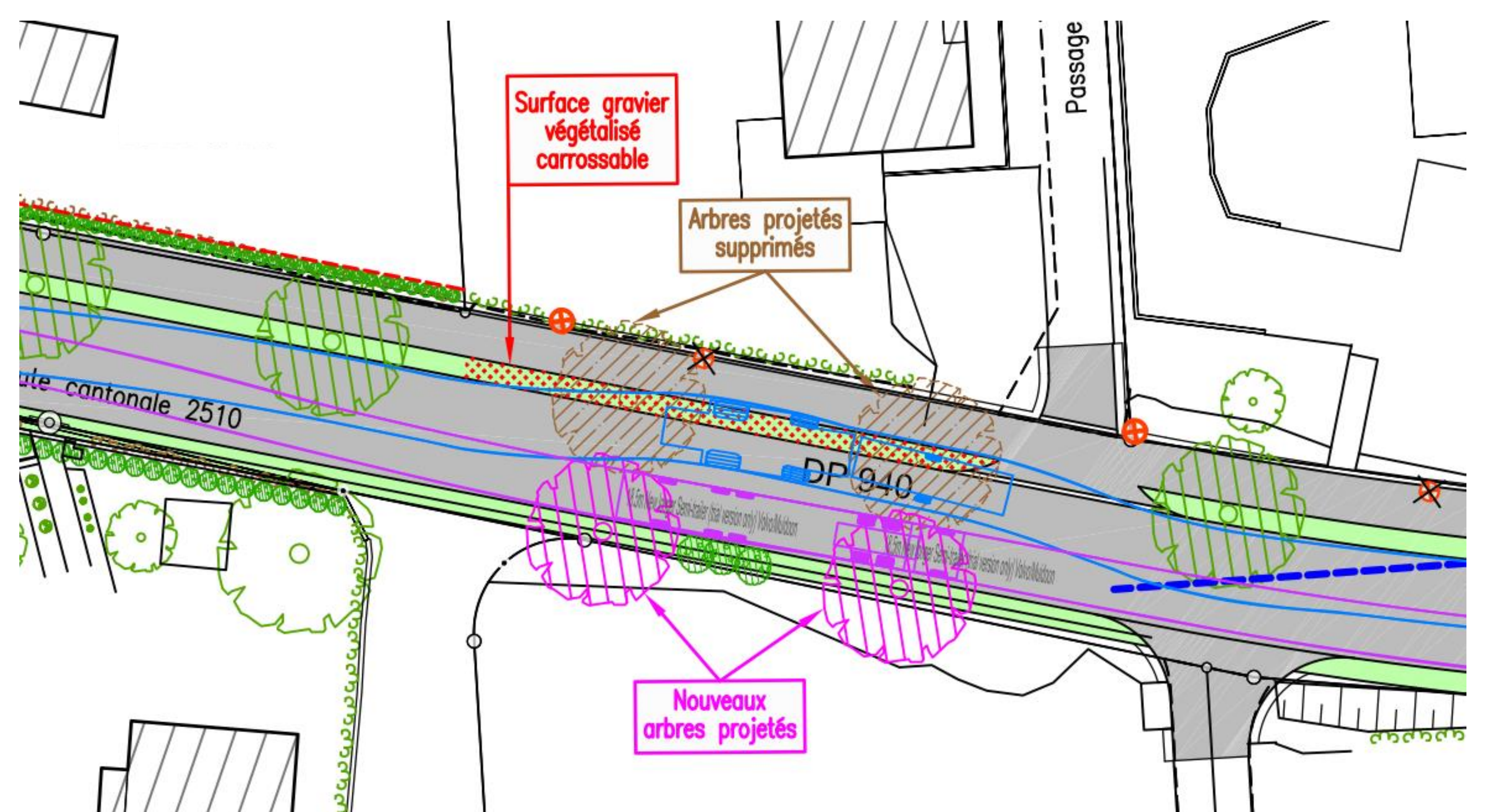
En localité, des mesures constructives sont prises pour diminuer la vitesse des véhicules, par exemple en réduisant la largeur de chaussée. Les projets routiers doivent considérer de nombreux usagers différents, qui ont parfois des besoins opposés, et sont une somme de compromis. La **pesée d'intérêts** doit notamment tenir compte de la sécurité globale, de la vulnérabilité des usagers et de la fréquence d'usage.

Exemples de projet de modération du SPC

Traversée de localité de Saint-Aubin

Dans la traversée de localité, le projet routier prévoit une chaussée de 6 mètres de large. Afin de permettre le croisement de deux véhicules agricoles larges, des zones spécifiques ont été prévues. Elles sont différenciées visuellement des bandes de fleurs indigènes par un gravier végétalisé carrossable. Les arbres prévus ont été déplacés afin de ne pas gêner le croisement.

Le réaménagement de la traversée offre ainsi une bonne qualité urbanistique et paysagère, crée des espaces adaptés pour les piétons et modère le trafic, tout en tenant compte des besoins spécifiques des véhicules agricoles.

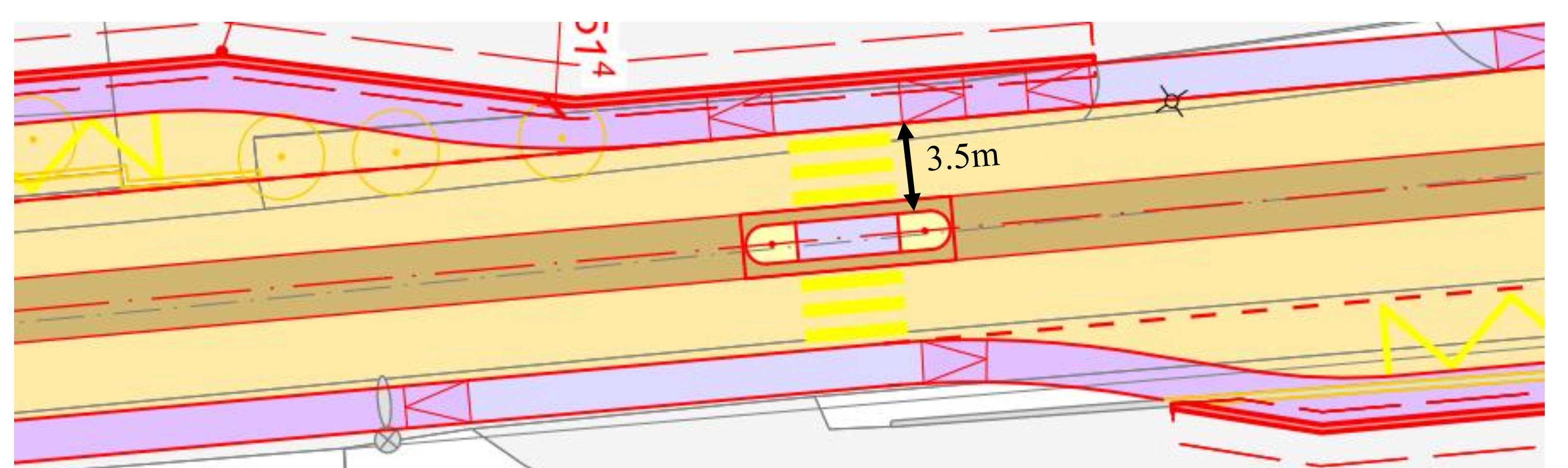


Arrêts de bus et îlot piéton

Les arrêts de bus doivent être mis en conformité afin de permettre aux personnes à mobilité réduite de pouvoir se déplacer en transport public de manière autonome.

Entre les arrêts de direction opposée, un îlot piéton est généralement prévu entre les voies de circulation. Il permet aux piétons de traverser la chaussée en deux temps, empêche le dépassement d'un bus arrêté sur la chaussée et permet de modérer les vitesses. Dans les projets routiers cantonaux, la voie de circulation mesure entre 3.50 mètres et 3.75 mètres au niveau de l'îlot. La largeur est analysée au cas par cas.

D'autres mesures sont possibles, comme la pose de bordures franchissables ou le rétrécissement optique grâce à un revêtement différent ou coloré.





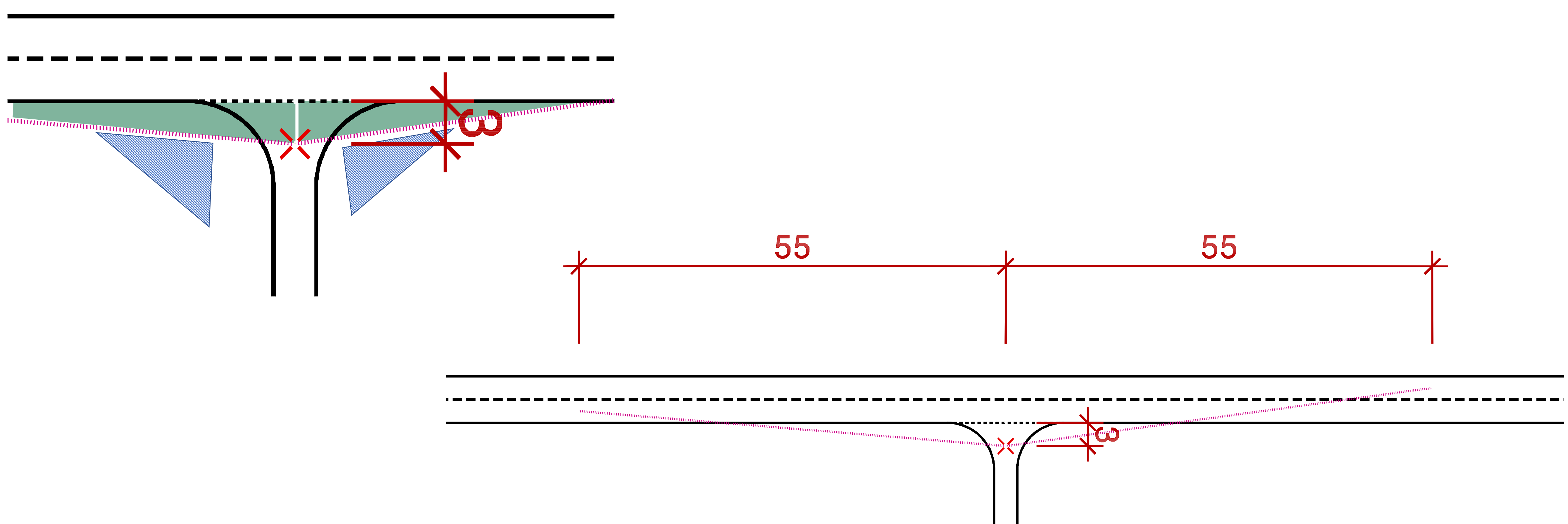
Conditions de visibilité aux accès

De nombreux accidents sont causés par une visibilité insuffisante. La **norme 40 273a** détermine les conditions de visibilité à respecter aux accès. Ces conditions permettent d'assurer un champ de vision libre de tout obstacle sur la route et ses usagers.

Les obstacles à la visibilité peuvent être de la végétation, une clôture, un panneau de publicité, ou tout autre objet d'une hauteur comprise entre 0.6 mètre et 3 mètres depuis le niveau de la chaussée.

En localité (50 km/h)

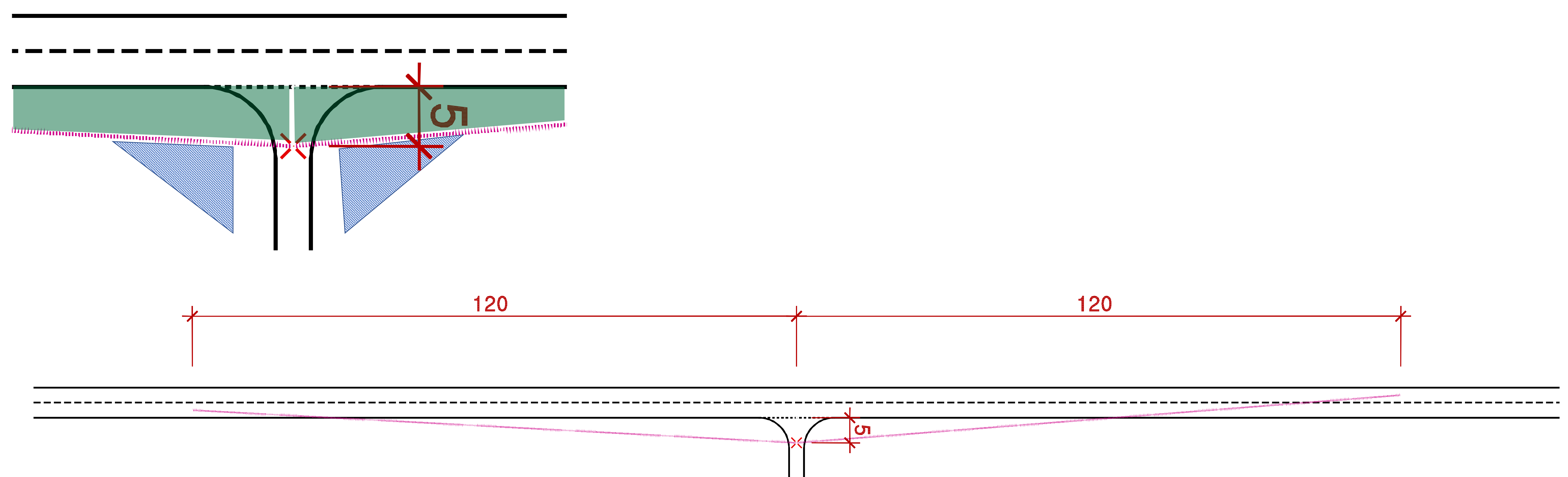
Sur une route d'accès, à une distance de **3 mètres** depuis le bord de la route principale, la distance de visibilité est de **55 mètres** vers la gauche et vers la droite. Cette **zone** doit être dégagée de tout obstacle qui masquerait un véhicule motorisé ou un vélo.



Hors localité (80 km/h)

Les vitesses étant plus élevées, le champ de vision doit être plus grand.

Sur une route d'accès, à une distance de **5 mètres** depuis le bord de la route principale, la distance de visibilité est de **120 mètres** vers la gauche et vers la droite.





Salissures des routes cantonales

La **Loi sur la mobilité** (Art. 127) indique qu'il est interdit d'encombrer, de salir, d'endommager et d'utiliser d'une façon abusive les routes et autres infrastructures de mobilité.

La personne qui salit la route est responsable en cas d'accident. Il est donc important de réagir correctement et rapidement.

En cas de salissure:

- > Nettoyer la chaussée avec ses propres moyens sans l'endommager
- > Mettre en place une signalisation adéquate afin d'avertir les usagers de la route du danger (p. ex. signal «chaussée glissante»)
- > Appeler le numéro **026 305 36 96** afin de demander le nettoyage
- > Le nettoyage ne sera pas facturé à la personne responsable de la salissure. En cas d'abus, les prestations de nettoyage seront facturées.



Cas concret de l'orientation des sillons de charrue

En cas de pluie, l'eau suit la direction des sillons de charrue. Si les sillons sont placés perpendiculairement à la route, la boue se déversera sur cette dernière et causera une situation potentiellement dangereuse.

Dans la mesure du possible, il faut privilégier des sillons de charrue **parallèles** à la route.

