

# PIV

PLAN D'INTERVENTION VÉGÉTATION

2023/2024



FAUCHAGE  
2 TRACTEURS

4263 NN 23

Publié sur [www.creuse.fr](http://www.creuse.fr) le 29/06/2023

Envoyé en préfecture le 29/06/2023

Reçu en préfecture le 29/06/2023

Publié le



ID : 023-222309627-20230627-CD2023\_0066-DE

# SOMMAIRE

<b>POLITIQUE D'ENTRETIEN</b>	<b>3</b>
FINALITE	4 - 5
<b>CONSIGNES OPERATIONNELLES</b>	<b>6</b>
CARTE DU DEPARTEMENT	7
<b>• FAUCHAGE :</b>	<b>8 à 12</b>
I Calendrier des travaux de fauchage	8
II Première intervention :	9
RD 1 <sup>ère</sup> et 2 <sup>ème</sup> catégorie A et B	9
RD 3 <sup>ème</sup> catégorie	9
Carte des limites d'intervention /planning des turbo-tondeuses	10 et 11
III Seconde intervention :	12
IV Troisième intervention optionnelle :	12
<b>SCHEMAS DE FAUCHAGE</b>	<b>13 et 14</b>
<b>CONSIGNES COMMUNES A L'ENSEMBLE DU FAUCHAGE</b>	
I Cohérence de traitement	15
II Horaire de travail	15
III Suivi du fauchage	16
<b>DEGAGEMENTS DE VISIBILITE</b>	
I Cas des virages	17
II Cas de carrefours / Schémas de dégagement	17
III Signalisation verticale	18
<b>MANIFESTATIONS LOCALES</b>	<b>19</b>
<b>• DEBROUSSAILLAGE</b>	<b>20 à 24</b>
I Calendrier des travaux de débroussaillage	20
II RD de 1 <sup>ère</sup> et 2 <sup>ème</sup> catégorie A et B	20
III RD de 3 <sup>ème</sup> catégorie	21
IV Consignes générales / Schémas du débroussaillage	21 et 22
V Suivi du débroussaillage	22
Schémas de débroussaillage	23 et 24
<b>CAS DES GIRATOIRES</b>	<b>25</b>
<b>UTILISATION DE PRODUITS PHYTOCIDES</b>	<b>25</b>
<b>ORGANISATION</b>	
I Coordination	26
II Travail en tandem	27
III Horaires	27
IV Personnel et matériel d'accompagnement	27
V Signalisation	28
<b>SCHEMAS DE SIGNALISATION DES TRACTEURS</b>	<b>28</b>
<b>SCHEMAS DE SIGNALISATION DES CHANTIERS</b>	<b>30 et 31</b>
<b>MISSIONS ET OBLIGATIONS DU SERVICE</b>	
I Missions et obligations vis à vis de l'utilisateur	32
II Missions et obligations vis à vis du maître d'ouvrage	32
III Traitement des agglomérations	33
<b>ACTIONS CONNEXES</b>	
I Autorisation de conduite	34
II Formation	34
III Information	35
<b>PERSPECTIVES A MOYEN TERME - RECOMMANDATIONS</b>	<b>36 et 37</b>

## • **ELAGAGE**

I	Objectifs	38
II	Calendrier des travaux	39
III	Les matériels	39
IV	Consignes particulières	40 et 41
Annexes		42

## • **PLANTES EXOTIQUES ENVAHISSANTES**

**43 à 48**

I	Renouées asiatiques	43 et 44
II	Ambrosie à feuille d'Armoise	45 et 46
III	Séneçon du Cap	46 et 47
IV	Mesures connexes	47 et 48

# POLITIQUE D'ENTRETIEN

Les objectifs d'entretien des dépendances vertes doivent intégrer les fonctions relatives à la circulation routière ainsi que les fonctions éventuellement induites par la présence même de l'infrastructure.

La mise en oeuvre d'une gestion extensive des dépendances vertes routières consiste à traiter de façon différenciée les abords immédiats de la chaussée (accotements) et les parties plus éloignées. Cette méthode, tout en privilégiant la sécurité de l'usager, doit infléchir des pratiques intensives. L'entretien préconisé, limitant l'aspect esthétique et moins coûteux, préserve la qualité écologique du système.

## Fonctions relatives à la circulation routière

Notre patrimoine routier constitué de 4 380 km de routes représente une surface d'environ 4 000 hectares constituée d'accotements enherbés, fossés, talus. Ces espaces doivent assurer plusieurs fonctions.

### ☞ Assurer la sécurité des usagers

- Délimiter le bord de la chaussée ;
- Augmenter les distances de visibilité en courbes et en intersections.
- Dégager la signalisation ;
- Permettre l'arrêt des véhicules ;
- Favoriser le confort de conduite.

### ☞ Maintenir la viabilité

- Assurer le fonctionnement des ouvrages hydrauliques en réduisant l'envahissement par l'herbe ;
- Empêcher l'envahissement de l'herbe sur la chaussée ;
- Empêcher les espèces arbustives de déborder sur les parties circulables.

### ☞ Maintenir un état de propreté

- Favoriser et développer la propreté des accotements, fossés, dépendances.

Il s'impose donc à nous de préserver ce potentiel écologique en adaptant nos méthodes de travail sans accroître, voire même en diminuant, notre agressivité vis-à-vis de cet environnement.

## Fonctions induites

### ☞ Prise en compte de l'écologie

- Préservation des écosystèmes et des espaces-refuges pour la faune et la flore (dates d'intervention) ;
- Préservation de la biodiversité, traitement des Plantes Exotiques Envahissantes ;
- Supprimer l'utilisation de produits chimiques.

### ☞ Paysage

- Valorisation de l'espace traversé et des paysages ;

Les niveaux de service définis par le Département selon les types de réseaux, résultent de l'arbitrage entre ces deux types de fonctions.

L'ensemble des consignes exposées dans ce document se fonde sur la recherche d'une optimisation des moyens à mettre en œuvre au regard des objectifs à atteindre, aussi bien au niveau de la performance économique que de la prise en compte du respect de l'environnement.

Dans ce contexte la Direction des Routes du Conseil Départemental a mis en place, depuis 2009, une démarche de fauchage raisonné qui vise à perfectionner nos pratiques sur l'entretien des dépendances.

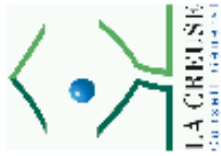
La technique de la fauche rase est donc toujours à bannir au bénéfice d'une hauteur de coupe ne descendant pas en dessous de **10-12 cm** (hauteur minimale pour assurer la sauvegarde de la flore et de la faune tout en assurant une esthétique paysagère de qualité).

Les techniques d'élagage tendent également vers une prise en compte accrue du patrimoine naturel.

# CONSIGNES OPERATIONNELLES



# Carte du réseau



Département de  
**LA CREUSE**

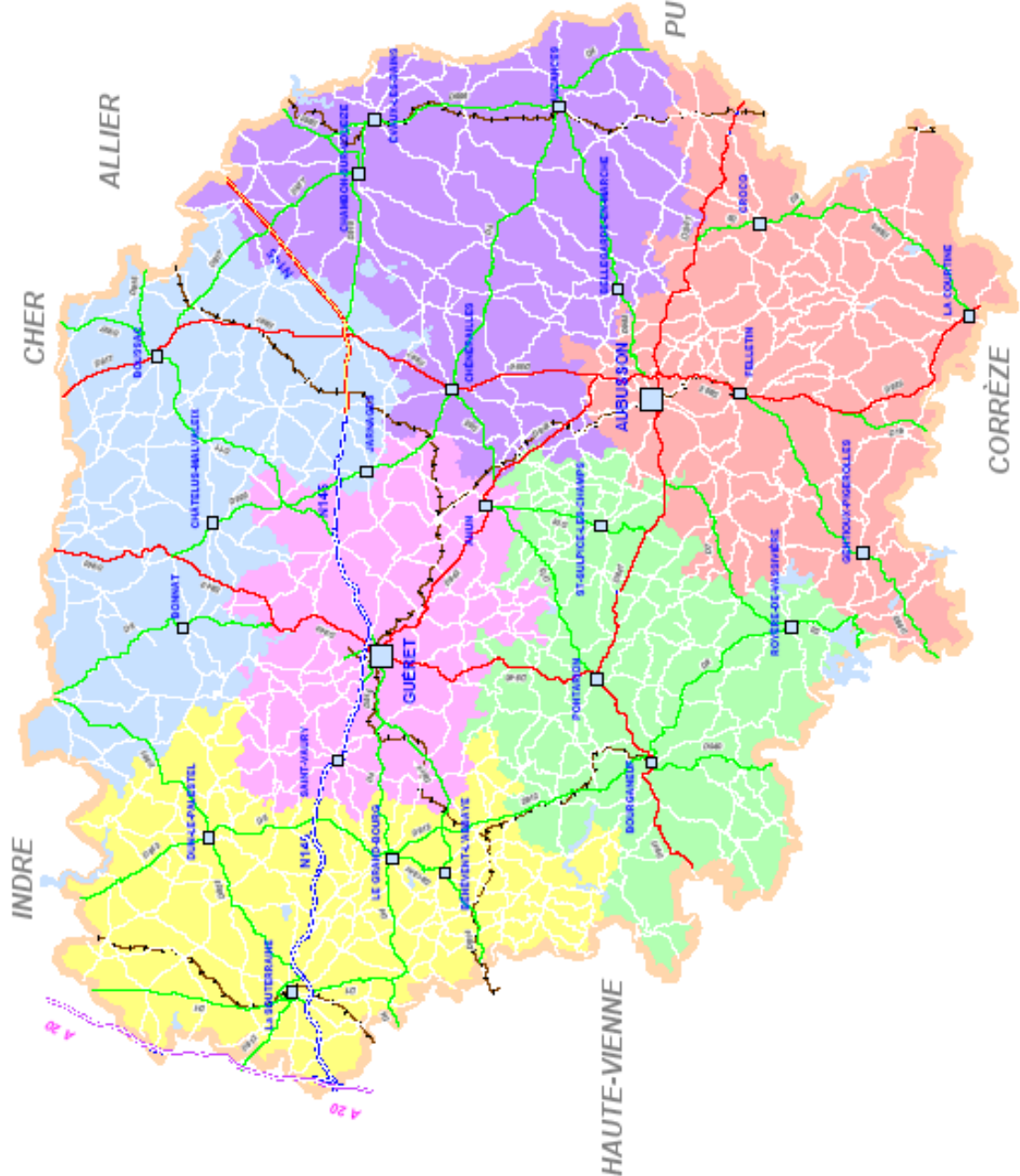


LEGENDE	
	Canton
	N145 2 voies
	N145 2x2 voies
	Autoroute
	Voies ferrées

CLASSEMENT ROUTES	
	1ère Catégorie
	2ème Catégorie

**PUY DE DÔME**  
Pôle Aménagement et Transports  
Direction des Routes

Unes Techniques Territoriales	
	Aubusson
	Auzances
	Bourgageur
	Boussac
	Guéret
	La Souterraine



1 cm pour 5000 m

EDCARTO-IGN Droits réservés ©

# FAUCHAGE

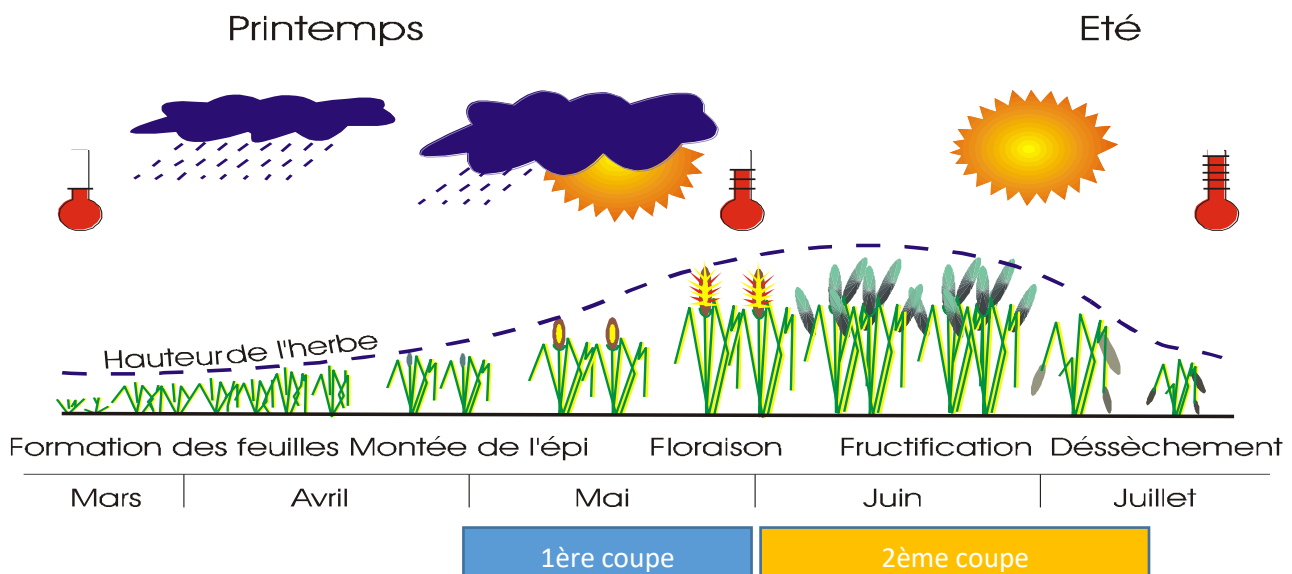
## I - Calendrier des travaux de fauchage

La date de début de la campagne de fauchage est déclenchée par le Service Entretien et Sécurité Routière.

Elle reste indicative et sera variable d'une U.T.T. à l'autre (l'expérience montre que la situation géographique et la différence d'altitude entre le nord et le sud du département décale le démarrage de la pousse d'environ trois semaines). Cependant, l'objectif de cohérence de traitement sera prioritaire et ne pourra amener deux U.T.T. voisines à des écarts trop importants sur leur date de démarrage.

En règle générale, deux coupes seront réalisées (sur le sud du département il pourra être convenu de ne réaliser ponctuellement qu'une seule coupe). Le début de la campagne de fauchage doit tenir compte de l'avancement de la végétation et devrait débuter approximativement dans la première quinzaine de mai (pour le nord du département) l'objectif étant d'avoir terminé la campagne de fauchage, soit les 2 coupes, pour la mi-juillet.

**Des conditions climatiques exceptionnelles (sécheresse précoce ou pluviométrie importante et prolongée par exemple) pourront amener à mettre en place une stratégie différente (augmentation ou diminution du nombre de coupes) en conservant les notions de coordination d'itinéraires et surtout de sécurité. Cette organisation sera donc initiée ou validée par la Direction des Routes.**



## **II - Première coupe:**

### **⇒ RD 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie A et B**

Les opérations de fauchage sur ces itinéraires seront réalisées en priorité avec les turbo-tondeuses, elles débiteront donc par ce réseau où le trafic est le plus important.

#### Niveau de pratique :

Sur ce réseau, et sous réserve que le matériel soit adapté à la configuration géométrique, une passe sera réalisée avec la turbo-tondeuse (largeur 1,60 mètres) en section courante ou deux passes correspondant à deux largeurs de roto faucheuses le cas échéant pour des raisons d'indisponibilité d'une turbo-tondeuse (**ces deux passes devront être réalisées avec un écart le plus faible possible**).

#### Coordination d'itinéraires :

Elle sera obtenue de par l'intervention de quatre turbo-tondeuses travaillant par itinéraire, sans tenir compte des limites d'entretien de chaque UTT et suivant la carte ci-après validée en concertation avec l'ensemble des U.T.T. La planification étant réalisée par le Service Exploitation Entretien et Sécurité Routière (modèle joint page 11 fourni à titre indicatif).

Si dans une U.T.T. un centre d'exploitation doit procéder à une intervention de fauchage avec les faucheuses traditionnelles, il se coordonnera obligatoirement avec les centres voisins de façon à assurer la continuité du niveau de service. Les limites d'intervention de chaque centre coïncideront avec un carrefour de routes départementales ou de préférence une agglomération.

### **⇒ RD 3<sup>ème</sup> catégorie**

#### Niveau de pratique :

Une seule passe correspondant à une largeur de rotor est exécutée en section courante sur le réseau de 3<sup>ème</sup> catégorie (roto faucheuse ou éventuellement turbo-tondeuse).

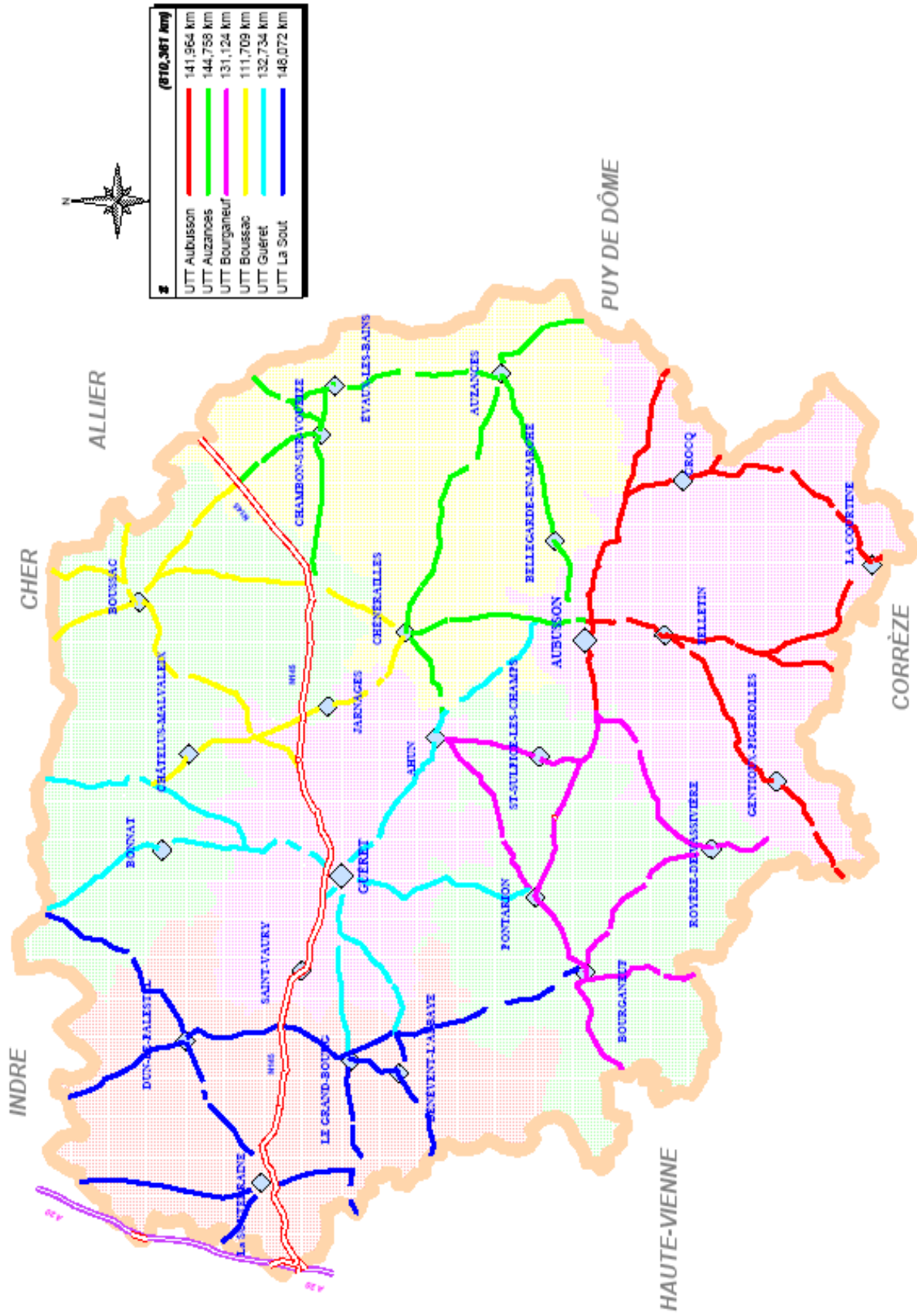
#### Coordination d'itinéraires :

Elle est souhaitable, les limites d'intervention de chaque centre coïncideront avec un carrefour de routes départementales ou une agglomération.

**Pour cette catégorie de routes, les limites d'intervention officielles entre U.T.T. sont à prendre en compte.**

Les dégagements de visibilité concourent également à la sécurité de l'usager. Ils doivent donc être traités en même temps que les accotements lors de chaque intervention de fauchage.

# Carte d'intervention des turbo-tondeuses 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> coupe de fauchage





### **III - Seconde coupe:**

Cette deuxième intervention débutera **dans le même ordre de priorité que lors de la première intervention.**

Le niveau de pratique sera identique à la première coupe :

- Soit 1 passe de turbo-tondeuse ;
- Soit 2 passes de roto faucheuse en cas d'indisponibilité d'une turbo-tondeuse, ces dernières devant être réalisées **avec un écart le plus faible possible.**

#### - Coordination d'itinéraires

Les mêmes consignes que pour la 1<sup>ère</sup> coupe sont à respecter. La planification étant réalisée par le Service Exploitation Entretien et Sécurité Routière.

Dans le cas de situations météorologiques particulièrement favorables, il pourra être décidé, de ne pas réaliser cette seconde coupe. En substitution, une seule coupe avec deux passages d'engins sera réalisée dans le courant du mois de juillet. Cette décision concernera particulièrement l'extrême sud départemental sur des itinéraires situés sur des bassins mal orientés, en altitude et en zone très boisée.

Cette procédure sera conditionnée par un accord préalable de la Direction des Routes sur la base d'une cartographie représentant les secteurs considérés.

#### - Consignes particulières pour le traitement autour du Lac de Vassivière

Dans le but d'effectuer un traitement homogène avec le département de la Haute Vienne et de prendre en compte la sécurité des usagers pendant la période estivale, les RD n° 3 de Royère à la RD n° 34 et les RD n° 34 et RD n° 35 autour du Lac (itinéraire CIRCUM LACUSTRE) feront l'objet d'un traitement complet (accotements, fossés et deux passes maximum dans les talus).

### **IV - Troisième intervention optionnelle:**

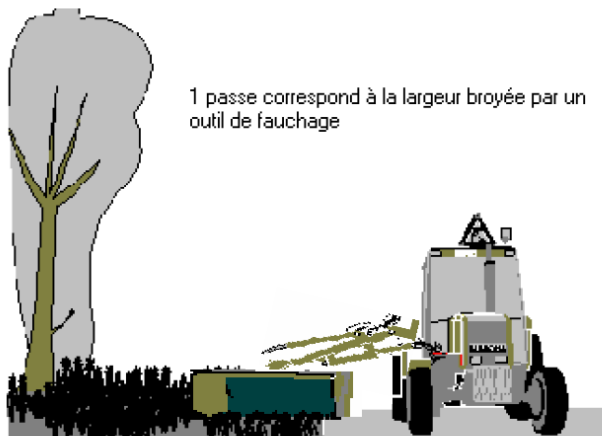
Même lors d'une année à croissance « normale » et sans qu'une nouvelle organisation ne soit mise place (Cf § I - Calendrier), il pourrait s'avérer nécessaire de réaliser localement une troisième coupe pour des raisons de sécurité (retombée de la végétation sur la chaussée, dégagement de la visibilité devant les panneaux ou les obstacles). Cette troisième coupe pourra s'effectuer avec un ou deux passages d'engins. L'avis de la Direction des Routes devra être sollicité dans le cadre d'une coordination inter-U.T.T.

En tout état de cause, elle serait limitée et ne pourrait concerner l'ensemble du réseau.

# SCHEMAS DE FAUCHAGE

## COUPES SUR RD de 1<sup>ère</sup> ou de 2<sup>ème</sup> CATEGORIE :

### 1 SEULE PASSE DE TURBO-TONDEUSE EN SECTION COURANTE

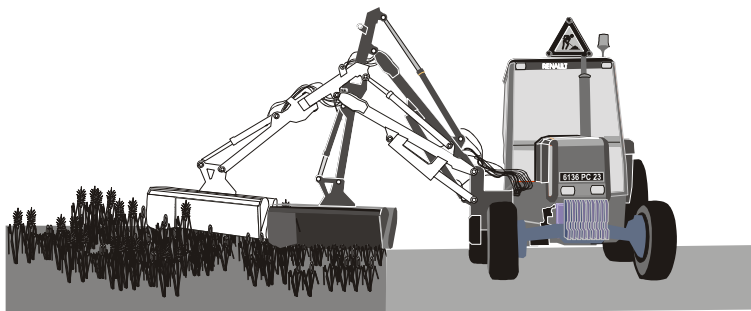


OU en cas d'indisponibilité seulement du matériel turbo-tondeuse

### 2 PASSES D'EPAREUSE EN SECTION COURANTE

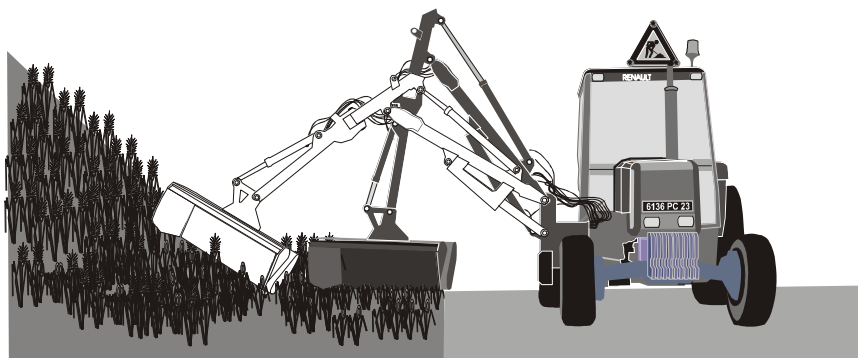
RD avec accotements larges

**2 passes**



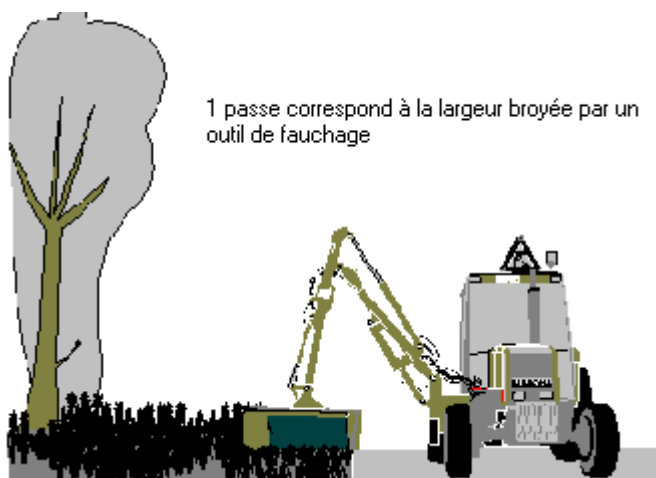
RD avec accotements étroits

**2 passes**



## **COUPES sur RD de 3<sup>ème</sup> CATEGORIE**

### **1 SEULE PASSE DE BROYEUR EN SECTION COURANTE**





# CONSIGNES COMMUNES A L'ENSEMBLE DU FAUCHAGE

## **I - Cohérence de traitement :**

La cohérence de traitement des itinéraires implique la nécessaire coordination des interventions au delà des limites d'U.T.T. Elle est réalisée de fait sur le réseau structurant (1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie) par l'intervention planifiée des quatre turbo-tondeuses.

Cette cohérence difficilement applicable sur le réseau de 3<sup>ème</sup> catégorie ne sera atteinte qu'avec un minimum de concertation entre les U.T.T.

## **II - Horaires de travail :**

Sous réserve des points cités plus bas, et si elles le jugent nécessaire, les U.T.T. pourront avoir recours à la mise en place d'horaires décalés afin de respecter les délais affichés dans le présent plan d'intervention.

- Une concertation devra être menée avec les agents concernés afin de prendre en compte les contraintes familiales qui seraient difficilement compatibles avec la pratique des horaires décalés (garde d'enfants, trajet domicile-travail, etc.), ceci dans l'objectif de recueillir un volontariat des agents concernés.
- Toujours suivant le même objectif, les horaires décalés devront faire l'objet d'une programmation, compte tenu des contraintes extraprofessionnelles des agents, qui travailleront obligatoirement en binôme.

Les horaires pourront être les suivants :

Équipe dite du matin : 6h / 13h24 soit 7h24

Équipe dite du soir : 13h24 / 20 h48 soit 7h24

Chaque vacation se décomposera comme suit :

- déplacement sur le lieu du chantier (point de stationnement du tracteur),
- 1<sup>ère</sup> séquence de travail,
- pause de 20 minutes (conformément à l'article 7 sur les garanties minimales pour une vacation continue de plus de 6h),
- 2<sup>ème</sup> séquence de travail,
- entretien du matériel (environ 1h en moyenne),
- déplacement et retour au centre d'exploitation.

Afin de partager les contraintes liées à la chaleur, il conviendra d'organiser une alternance hebdomadaire entre les équipes du matin et celles du soir.

Chaque vacation ouvrira droit à une indemnité de sujétion horaire. Concrètement, chaque agent travaillant en horaire décalé, touchera cette indemnité par jour réellement travaillé.

Les tracteurs ne disposent pas de tous de moyens de communication autonomes. Des consignes seront donc formalisées pour que les conducteurs sachent qu'il faut joindre dans les périodes hors heures ouvrables.

En cas de problème matériel **en dehors des heures de travail de l'atelier du Parc**, et notamment si un tracteur devait être immobilisé sur la chaussée il est impératif de respecter les consignes délivrées à la mise en service de l'engin, avant tout déplacement de celui-ci. Pendant les heures de travail normales le Parc sera informé et se déplacera sur le terrain si nécessaire.

Dans les autres cas de figure, il reste le **numéro de permanence (05.44.30.23.80)** où un interlocuteur à la veille qualifiée est joignable 24h sur 24h.

### **III - Suivi du fauchage/Tableau de bord:**

L'objectif est d'avoir un rendu visuel à échéance hebdomadaire qui permette de communiquer efficacement sur le déroulement du fauchage avec le maître d'ouvrage.

Le principe de remontée des informations sera le suivant :

- chaque vendredi après-midi (ou la veille en cas de jour férié), l'U.T.T. renseignera par l'intermédiaire de l'application dédiée du GEOSIR départemental son état d'avancement sur une carte. En cas de dysfonctionnement de l'outil, les informations seront transmises sous formes de tableau excel suivant le même délai. Seront renseignés :

- la désignation de la coupe concernée,
- le linéaire du réseau traité à cette date,
- un commentaire éventuel de l'UTT.

- chaque lundi, et jusqu'à la fin de la campagne de fauchage, le Service Exploitation Entretien et Sécurité Routière validera l'agrégation des données de toutes les U.T.T.

Ce tableau de bord sera donc accessible à toutes les personnes intéressées possédant le code d'accès.

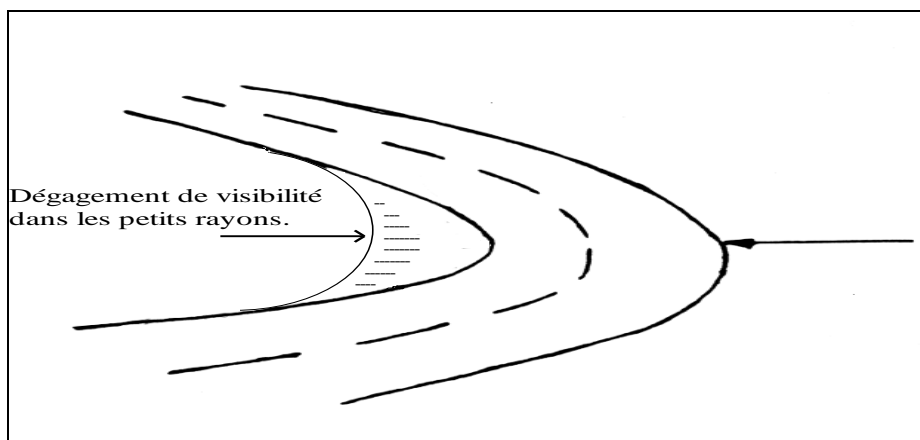
# DEGAGEMENTS DE VISIBILITE

## Tous réseaux confondus.

Les dégagements de visibilité doivent être traités en même temps que les accotements lors de chaque intervention de fauchage.

### I. Cas de virages

Les dégagements de visibilité dans les petits rayons des virages sont traités à l'initiative du chauffeur de la faucheuse ou de la débroussailleuse qui doit en évaluer l'opportunité et la longueur en fonction du site et du trafic mais ne devront en aucun cas faire l'objet d'une maximisation.

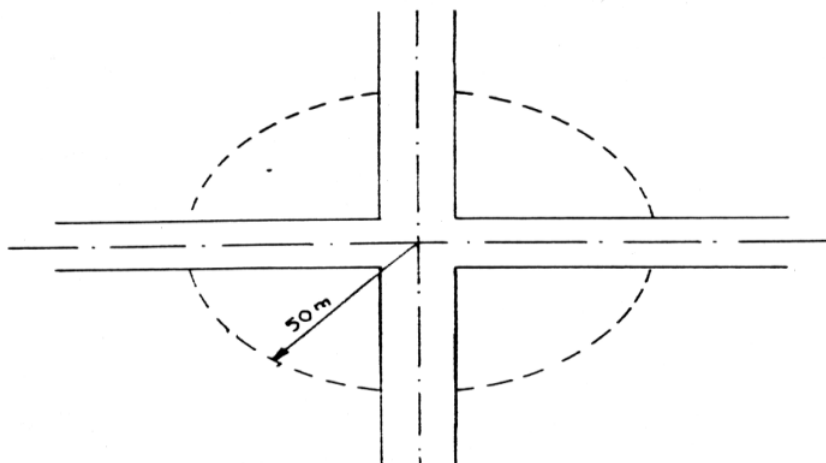


### II. Cas de carrefours

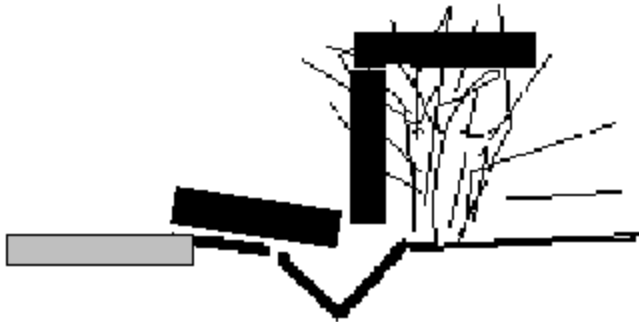
Les dégagements de visibilité sont exécutés par l'équipe de l'U.T.T. ou du centre d'exploitation sur le domaine public. En aucun cas, les travaux à la charge du riverain (dans sa propriété) ne sont exécutés à sa place.

Dans la mesure où les emprises du domaine public le permettent, la largeur approximative de ces dégagements sera de 50 mètres à compter du centre des embranchements, carrefours, bifurcations ou passages à niveau ; elle doit être adaptée en fonction de la configuration du terrain.

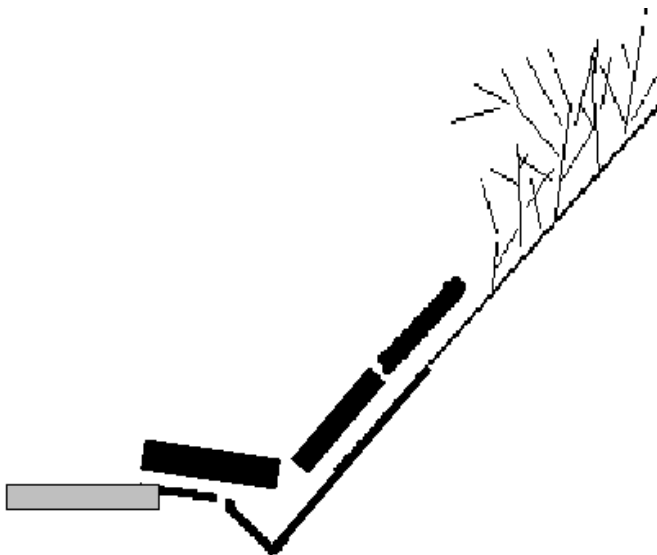
En cours d'été, un redoublement de traitement aux intersections pourra être réalisé afin de garantir la sécurité des usagers.



## **SCHEMAS DE DEGAGEMENTS**



Cas de la présence d'une haie avec un accotement de faible largeur. Une passe de broyeur sur la haie pourra être nécessaire pour rétablir la visibilité.



Cas de la présence d'un talus avec un accotement de faible largeur. Deux passes au minimum pourront être réalisées pour rétablir la visibilité.

### **III. Signalisation verticale**

Les panneaux, les signalisations d'obstacle ou les balisages seront dégagés systématiquement avant le passage des faucheuses pour une meilleure esthétique et garantir la lisibilité de ces équipements.

***Se sera également l'occasion de redresser si nécessaire ces dispositifs.***

## **MANIFESTATIONS LOCALES**

### **Toutes Routes départementales confondues**

Des traitements supplémentaires ou particuliers qui seront exécutés pour les fêtes, foires, épreuves sportives, site touristique, etc... devront avoir fait l'objet d'une autorisation spécifique de la maîtrise d'ouvrage ou d'élus départementaux.

Le temps global passé pour chacune des interventions autorisées fera l'objet d'un suivi spécifique, chaque dépense correspondante pourra faire l'objet d'une facturation à l'organisme demandeur.

L'itinéraire de la 9<sup>ème</sup> étape du Tour de France 2023 entre SAINT-LEONARD DE NOBLAT et Le PUY DE DÔME traverse de département de la Creuse le 9 juillet 2023. Les Unités Territoriales Techniques d'AUBUSSON et de BOURGANEUF sont concernées. Sur cet itinéraire, une opération de fauchage sera planifiée par le Service Exploitation Entretien et Sécurité Routière une quinzaine de jours avant l'épreuve. Il s'agira de réaliser un traitement complet (accotements, fossés et deux passes maximum dans les talus).



# DEBROUSSAILLAGE

Un débroussaillage complet sera réalisé sur l'ensemble du réseau.

## I. Calendrier des travaux de débroussaillage

JANV	FEVR	MARS	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOÛT	SEPT	OCT	NOV	DEC
Débroussaillage							Débroussaillage				

Les dates de démarrage des campagnes sont laissées à l'initiative des U.T.T.

Toutefois, le débroussaillage sera pratiqué le plus tôt possible à partir de fin août début septembre, **prioritairement sur les RD de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie** avant les intempéries hivernales et pour finir avant la période de reproduction de la faune. **Il devra être terminé impérativement fin mars, il s'agit de tendre vers les objectifs fixés à l'activité agricole dans le cadre de la P.A.C. (arrêté du 24 avril 2015).**

## II. Routes départementales de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie A et B

Le S.E.E.S.R. n'établira pas de planning d'utilisation des quatre turbo-tondeuses pour la réalisation des premières passes « à plat ». Cette intervention peut être considérée comme une troisième coupe de fauchage tardif préalable au débroussaillage. Elle sera réalisée **définitivement** pour la durée de la campagne de débroussaillage et **quelle que soit la hauteur de l'éventuelle repousse** au moment où les passes verticales seront réalisées avec les épareuses. En cas de repousse modérée, le traitement de l'accotement pourra ne pas être réalisé.

### - Largeur à traiter

Le niveau de service en débroussaillage est identique sur l'ensemble de ce réseau, il concerne la totalité des dépendances (accotements, fossés et talus) en limitant toutefois à 2 ou éventuellement 3 passes au delà du fossé et dans les talus (voir schémas ci-après). Aussi, sur certains secteurs du sud du département où le caractère bocager n'est pas affirmé, un quatrième passage de broyeur pourra être mise en œuvre localement.

### - Coordination d'itinéraires

Elle est également souhaitable sur ce réseau suivant un minimum de concertation entre UTT voisines.

## **III. Routes départementales de 3<sup>ème</sup> catégorie**

### ***- Largeur à traiter***

Pour ce type de réseau et sur des secteurs particuliers, un débroussaillage avec un traitement minimum avec 2 ou 3 passes sera effectué dans la mesure du possible sur l'ensemble du réseau.

Ces 2 ou 3 passes pourront être réalisées soit au plus près de la chaussée si la végétation devenait gênante **soit qu'à partir du niveau du fossé et des talus si la végétation n'est pas trop abondante sur les accotements** (voir schéma ci-après).

La (les) première(s) passe(s) « à plat » pourra(ont) être réalisée(s) avec la turbo-tondeuse si la largeur des accotements le permet dans les mêmes conditions que celles définies au paragraphe précédent. En cas de repousse modérée, le traitement de l'accotement pourra ne pas être réalisé.

### ***- Coordination d'itinéraires***

Sans objet pour sur cette catégorie de réseau.

## **IV. Consignes générales**

Au-delà des passes minimums, les espèces arbustives (genêts, fougères, etc...) dont le développement n'est pas gênant pour la circulation, compte tenu de leur éloignement du fossé, pourront être préservées. Si elles devenaient trop envahissantes, une intervention manuelle incluant un recépage ou une taille pourra être programmée tous les 5 à 10 ans. A cette occasion les arbres seront éliminés.

Seules seront débroussaillées les espèces végétales dont la prolifération est gênante. L'ajonc, la bruyère, la fraise des bois et la myrtille sauvage par exemples seront protégées.

Même en cas de carence des propriétaires, les haies pourront être traitées sur leur face verticale côté route (voir schéma) **en se limitant au broyage des végétaux d'un diamètre inférieur à 5 cm.**

S'il s'avérait, en début d'année l'impossibilité de tenir la date de fin du débroussaillage à fin mars (contrainte financière, intempéries importantes), certaines mesures pourront éventuellement être prises :

- ne pas traiter ou traiter de manière simplifiée les secteurs à faible développement, comme par exemple les lisières ombragées (uniquement sur le réseau de 3<sup>ème</sup> catégorie).

Les matériels sont généralement gérés par le Parc Départemental. Ceux-ci, particulièrement les broyeurs, sont conçus par le constructeur pour des conditions d'utilisation bien déterminées.

**Chaque chauffeur doit utiliser son matériel suivant les prescriptions définies par le constructeur. Il ne devra en aucun cas modifier celui-ci sans l'aval du P.C.T., du Parc Départemental, voir du C.S.T.**

**Ces prescriptions portent pour l'essentiel sur :**

- **l'adaptation de la vitesse d'avancement des tracteurs,**
- **le sens de rotation des broyeurs ;**
- **la mise en place ou la dépose des capots anti-projections ;**
- **le positionnement des bavettes ;**
- **la bonne utilisation des rouleaux palpeurs et du dispositif de sustentation lorsque les engins sont équipés.**

A noter que lors d'une attribution d'un nouvel engin en U.T.T., le Parc organise avec le fournisseur une mise en service pour définir ou préciser les conditions d'utilisation précises.

## **V. Suivi du débroussaillage**

L'objectif est d'avoir un rendu visuel (tableau de bord) qui permette de communiquer efficacement sur l'avancement du débroussaillage avec le maître d'ouvrage.

Le principe de remontée des informations sera le suivant :

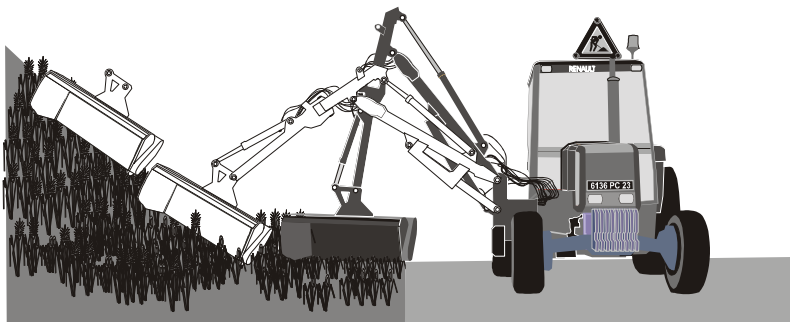
- Au minimum à chaque fin de mois, l'U.T.T. renseignera par l'intermédiaire de l'application interne du GEOSIR départemental, son état d'avancement sur une carte. En cas de dysfonctionnement de l'outil, les informations seront transmises sous forme de tableau excel suivant le même délai. Seront renseignés :
  - le débroussaillage effectué (complet ou partiel),
  - le linéaire du réseau traité à cette date,
  - un commentaire éventuel de l'U.T.T.
- Ce procédé permet la consultation, en temps réel, de l'état d'avancement du débroussaillage pour toutes les personnes ayant accès à l'outil.



# EXEMPLE DE DEBROUSSAILLAGE COMPLET 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> Cat.

## Talus de déblais

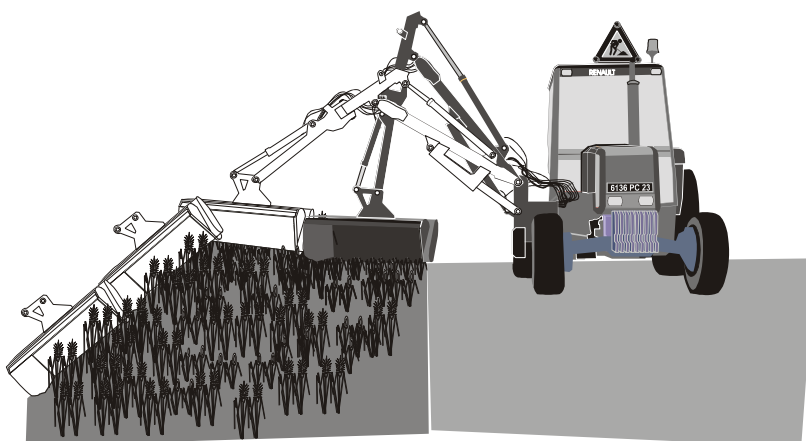
maximum 2 passes au dessus du fossé



Une troisième passe sur le talus pourra être nécessaire si la végétation retombe de trop.

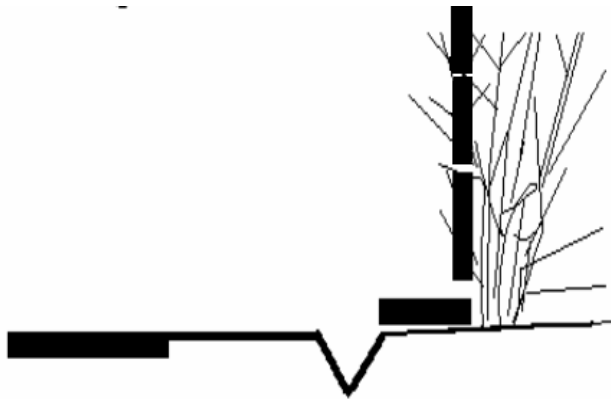
## Talus de remblais

maximum 2 passes dans le talus



Cette configuration ne concerne que les cas où la végétation entrave la visibilité.  
Une troisième passe sur le talus pourra être réalisée si nécessaire.

## Cas des haies éloignées ou situées immédiatement



Le traitement de la haie ne sera réalisé que sur la partie verticale côté du domaine public.

En présence de haies éloignées, deux passes minimum seront réalisées au-delà du fossé.

Dans le cas d'une haie qui n'est pas entretenue par le riverain pendant plusieurs années, si celle-ci peut présenter un risque pour la viabilité, un élagage pourra être programmé.

## CAS DES GIRATOIRES

L'entretien des giratoires du Conseil Départemental est généralement confié aux communes ou groupements de communes dans le cadre d'une convention pré établie.

Toutefois pour ceux qui n'entreraient pas dans ce cas de figure, un entretien minimal sera préconisé en réalisant deux passes d'engin, sur l'extérieur de l'îlot central pour chacune des deux coupes en fauchage et une intervention générale en débroussaillage.

## UTILISATION DES PRODUITS PHYTOCIDES

Le Département s'est engagé depuis plus de 15 ans à ne plus épandre, sur son domaine public routier, ce type de produits.

## **ORGANISATION**

### ***I. Coordination***

Elle est mise en place en s'assurant au maximum de la répartition homogène de la charge par U.T.T. : les limites d'intervention de chacune correspondent à un potentiel en matériel.

Le découpage mis en place devra donc permettre la cohérence et la continuité de traitement entre deux U.T.T.

Ces coordinations permettent :

- d'assurer, par itinéraire, la continuité en termes d'homogénéité et de sécurité surtout pour le réseau principal où les niveaux de service sont les plus élevés.
- d'optimiser l'utilisation du matériel ;
- de gérer l'intervention soit dans le temps, soit territorialement.

Ainsi, sur les itinéraires principaux, les limites sont définies au niveau des agglomérations ou des carrefours entre voies départementales.

Pour le réseau départemental de 3<sup>ème</sup> catégorie, la continuité pourra être assurée après concertation préalable entre les responsables de centre.

Celle-ci pourrait aboutir à un traitement hors limite territoriale. Mais ce faible linéaire supplémentaire est largement compensé par une meilleure perception du niveau de service par l'utilisateur.

Ce principe sera appliqué beaucoup plus strictement en matière de fauchage que de débroussaillage.

### ***II. Travail en tandem***

Cette forme de travail permet une plus grande rapidité d'action et une meilleure sécurité mais doit être réservé aux itinéraires importants. En effet, le travail en tandem suppose une chaussée large.

Il est préférable, sur les chaussées plus étroites, de traiter, à défaut de tandem, en alternance par tronçon de route, d'abord d'un côté, puis l'autre, de la chaussée. Ceci permet à l'atelier de travail de faire suivre la signalisation et de limiter l'encombrement lors des croisements avec les usagers.

### **III. Horaires**

Chaque U.T.T. s'organise pour réaliser la journée de travail en fonction des circonstances locales. Une optimisation du temps réel de travail effectué par engin devra être recherchée. Cet objectif sera atteint par une gestion prévisionnelle des agents concernés pour palier toutes absences et par une utilisation spécifique d'un véhicule de transport.

Le recours à des horaires décalés pourra être envisagé afin de respecter les délais affichés dans le présent plan d'intervention en particulier pour le fauchage.

### **IV. Personnel et matériel d'accompagnement**

En accompagnement, il faut distinguer les personnels, les matériels et les tâches.

#### **☛ Les personnels :**

Cela peut aller d'un agent à une équipe de 3 ou 4 agents.

#### **☛ Les matériels :**

On peut distinguer :

- les moyens de transport (voiture, fourgon, camion ...) qui peuvent servir à la signalisation portée.
- les moyens de protection : panneaux de signalisation temporaire...
- les engins permettant de réaliser des tâches annexes : roto fils et débroussailleuses à dos.
- les moyens de fonctionnement de l'atelier fauchage : remorque de transport des carburants, caisse à outils.

#### **☛ Les tâches :**

Elles sont de deux ordres :

- les premières concernent le suivi de l'atelier de fauchage : déplacement des véhicules de transport, de la signalisation, participation au réglage de la circulation.
- les secondes concernent la préparation et les finitions : ramassage des détritiques, manipulation des balises, fauchage manuel autour de la signalisation permanente.

Les accompagnements sont fonction<sup>s</sup> de l'importance de l'itinéraire. Conseillés sur les axes principaux, ils peuvent être facultatifs sur les routes secondaires, dans la mesure où ils n'améliorent pas le niveau de sécurité des intervenants.

## V. Signalisation

Elle sera conforme aux règles de la signalisation réglementaire des chantiers routiers (Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière – 8<sup>ème</sup> partie – signalisation temporaire). Le souci est de protéger les agents et les usagers en tenant compte du trafic, des risques et de la vitesse.

**Elle consiste toujours en une signalisation de position et une signalisation avancée :**

⇒ **La signalisation de position est toujours une signalisation portée sur l'engin. Elle se compose d'un gyrophare, d'un triflash et de bandes biaisées alternées à 45° (voir schémas page 24).**

⇒ **La signalisation d'approche est soit une signalisation au sol composée de panneaux AK5 et KM9 (travailleur et chantier mobile), soit une signalisation portée sur véhicule accompagnateur (voir schémas page 25 et 26).**

Les personnels d'accompagnement sont équipés de vêtements de classe 2 ou 3, fanions et panneaux K10, éventuellement de talkie-walkie.

Ce schéma de principe est adapté suivant les réseaux, dans le cas de routes peu importantes (RD de 3<sup>ème</sup> catégorie), il peut se réduire à sa simple expression (2 panneaux de signalisation avancée et signalisation sur l'engin), pour les RD 1, 2A et 2B, il conviendrait de concentrer les engins de fauchage (x2) afin d'assurer leur protection par un seul véhicule accompagnateur.

Le déplacement des différents panneaux doit être réalisé conformément à la réglementation. **Cet aspect parfois contraignant, est important pour assurer la sécurité et la responsabilité des agents.**

Il peut s'avérer que dans certains cas difficiles mettant particulièrement en cause la sécurité des automobilistes qu'il soit nécessaire de fermer la route et de la dévier. Dans ce cas, il conviendra d'intervenir le plus rapidement possible avec l'ensemble du matériel afin de minimiser la gêne.

## **SCHEMA DE SIGNALISATION DES TRACTEURS**



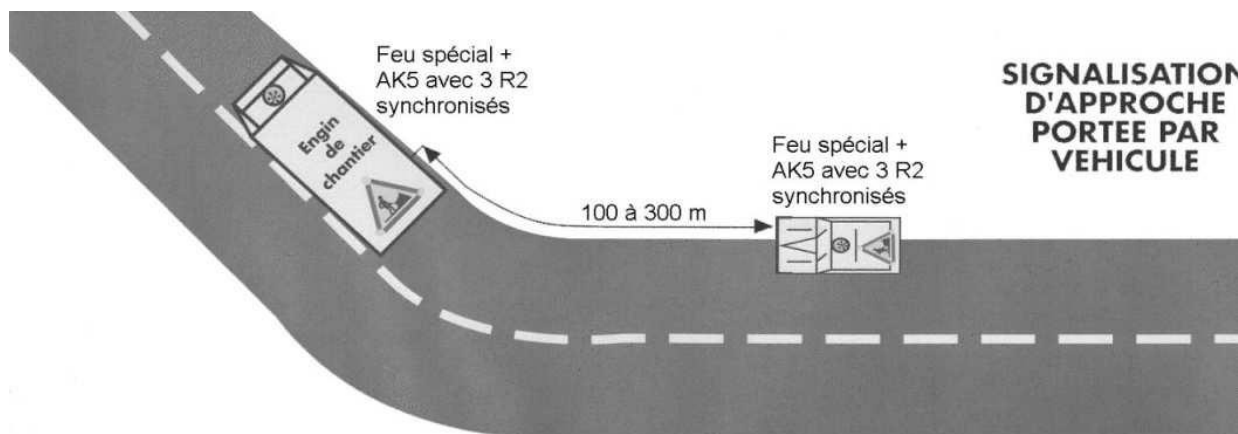
### Equipement réglementaire :

- Bandes de signalisation rouges et blanches
- Feu spécial (gyrophare)
- AK 5 (gamme petite ou normale) doté de 3 feux R2 visible de l'avant comme de l'arrière

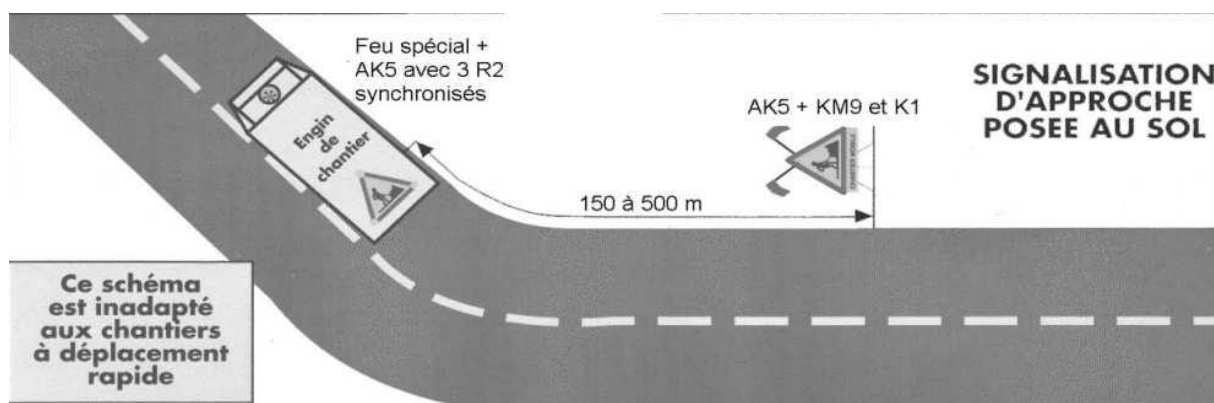
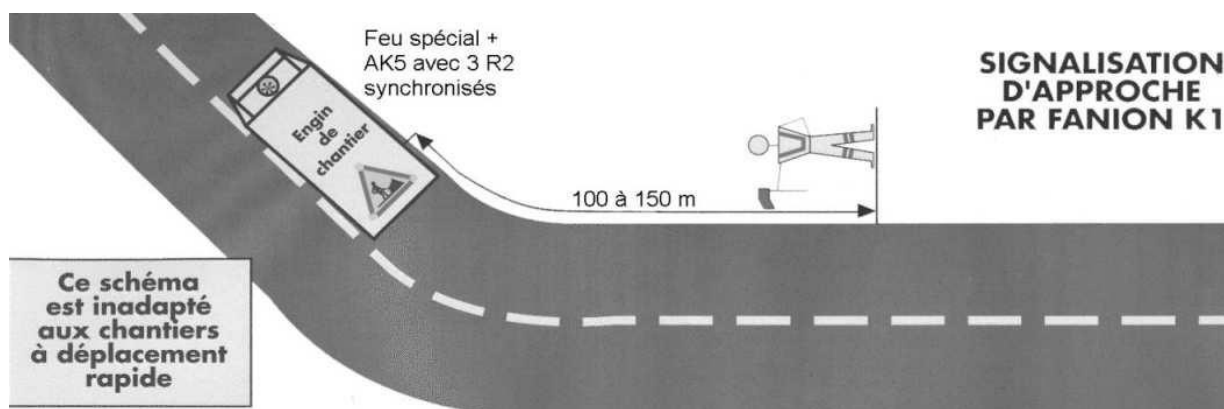
# **SCHEMAS DE SIGNALISATION DES CHANTIERS SANS EMPIETTEMENT SUR LA VOIE OPPOSEE ROUTES DEPARTEMENTALES 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> CATEGORIE**

## **Extraits du manuel du Chef de Chantier**

### **1) SIGNALISATION RECOMMANDEE**



### **2) SIGNALISATIONS POSSIBLES**

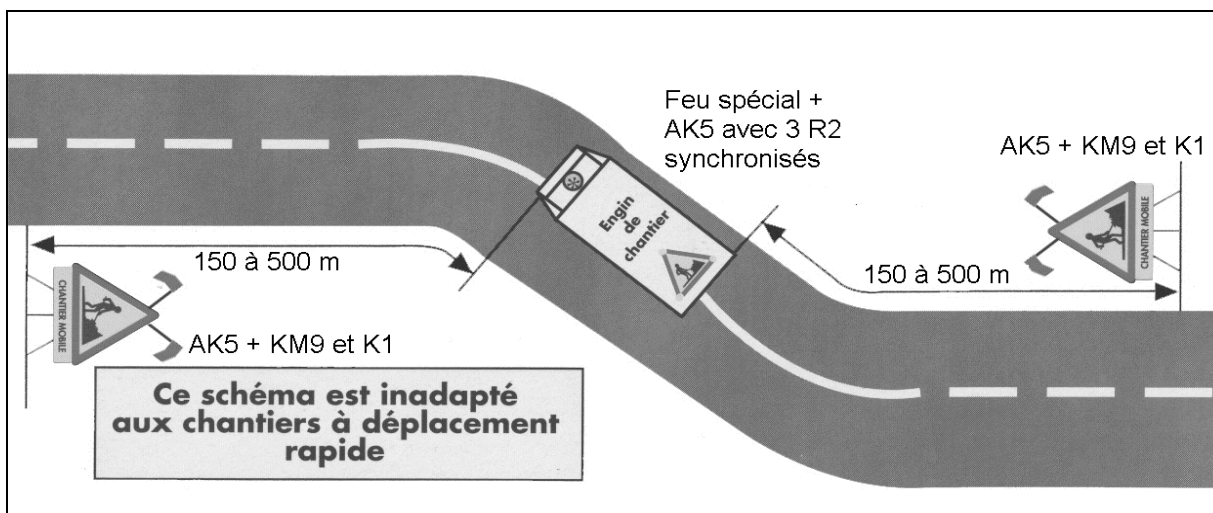




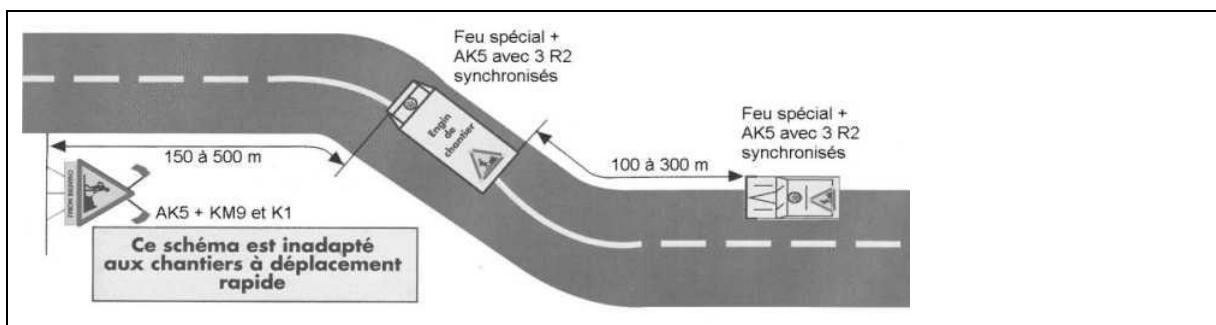
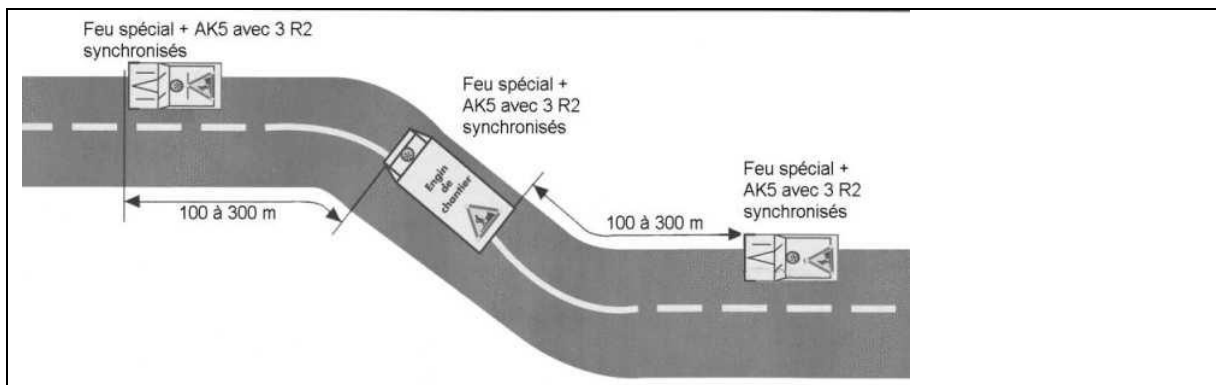
# SCHEMAS DE SIGNALISATION DES CHANTIERS AVEC EMPIETTEMET SUR LA VOIE OPPOSEE ROUTES DEPARTEMENTALES 3<sup>ème</sup> CATEGORIE et EVENTUELLEMENT 2<sup>ème</sup> CATEGORIE

## Extraits du manuel du Chef de Chantier

### 1) SIGNALISATION RECOMMANDEE



### 2) SIGNALISATIONS POSSIBLES



# **MISSIONS ET OBLIGATIONS DU SERVICE**

Les missions et obligations du service sont nombreuses et complexes, car elles se situent au carrefour d'intérêts parfois divergents. Pour les expliciter, nous les classerons en deux catégories : les missions et obligations vis à vis de l'utilisateur de la route et du maître d'ouvrage.

## ***I. Missions et obligations vis à vis de l'utilisateur :***

La route est faite pour permettre la circulation et la communication dans des conditions satisfaisantes de sécurité. La gestion du réseau relève d'une mission de service public et le gestionnaire est le garant de ce service auprès de l'utilisateur.

En ce qui concerne le fauchage, le souhait des usagers porte sur la sécurité (percevoir les obstacles et la signalisation), sur l'aspect visuel et sur l'homogénéité et la continuité des itinéraires.

La satisfaction de ces attentes implique d'assurer le fauchage des accotements et des dépendances, dans des délais raisonnables en coordonnant l'action des U.T.T. au moins sur les grands itinéraires.

## ***II. Missions et obligations vis à vis du Département***

Le Département est le propriétaire de la route, de par sa fonction de Maître d'Ouvrage il décide de la politique à mettre en œuvre et des moyens qui y sont affectés. Le rôle de la Direction de l'Ingénierie Routière / Service Exploitation Entretien et Sécurité Routière est donc de lui fournir les éléments techniques pour qu'il prenne une décision en connaissance de cause. Une fois la décision prise, il appartient au service de s'organiser pour mettre en œuvre cette politique et pour assurer un niveau de service tel que la responsabilité du Département ne puisse pas être mise en cause.

Il appartient également à la Direction de l'Ingénierie Routière (S.E.E.S.R.) et de la Direction Technique Territoriale (U.T.T.) d'être en capacité d'expliquer cette politique en interne et en externe, de manière objective et argumentée, sans la critiquer ou la mettre en cause.

Par ailleurs, des tableaux de bord hebdomadaires pour le fauchage et mensuel pour le débroussaillage préciseront l'avancement physique de la mission et seront consultables par la hiérarchie.

Chaque année, en fin d'exercice, la Direction des Routes établira un bilan quantitatif et qualitatif portant sur les conditions d'exécution du présent Plan d'Intervention au cours de l'exercice écoulé.

A cette occasion, elle formulera toutes les recommandations permettant utilement d'améliorer les pratiques et de maîtriser les coûts, tout en maintenant le niveau de qualité requis.

### ***III. Traitements des agglomérations***

Dans les traverses d'agglomérations, si les accotements et dépendances n'ont pas été modifiés par la commune et si l'entretien n'a pas été assuré par cette dernière au moment du passage des machines de l'U.T.T., alors c'est le même niveau de service que celui de la rase campagne qui s'appliquera (Cf. note de service du 2 avril 2009).

## **ACTIONS CONNEXES**

### **I. Autorisations de conduite**

La procédure pour un agent qui n'est pas titulaire d'une autorisation de conduite est la suivante :

- Formation générale de l'agent concerné par un titulaire du CACES pour les engins de catégorie 8 comme les super-épareuses,
- Formation pratique sur le terrain de l'agent concerné sous forme de compagnonnage,
- Validation définitive par le formateur titulaire du CACES,
- Attestation du chef d'unité territoriale comme quoi l'agent concerné a reçu ce compagnonnage et est apte à la conduite de l'engin,
- Visite médicale de l'agent concerné afin de vérifier ses aptitudes à la conduite de l'engin,
- Délivrance d'une autorisation de conduite signée par le Président du Conseil Départemental.

### **II. Formation**

Elle sera réalisée suivant un principe à trois niveaux :

#### **☞ Compagnonnage:**

A réaliser si possible à l'intérieur de l'unité territoriale, afin que l'expérience et les "tours de main" des anciens se perpétuent. Le compagnonnage doit être un fait reconnu et organisé, au niveau de l'encadrement de l'U.T.T, et encouragé par le gestionnaire de la formation. La prise en compte de la sécurité sera le principal objectif à atteindre.

#### **☞ Prise en main nouveaux matériels:**

A réaliser à l'initiative du Parc, par les fabricants de matériel. Cette pratique doit être générale et organisée, de façon à permettre les "piqûres de rappel », et faciliter le dialogue direct entre les fabricants et les utilisateurs.

#### **☞ Perfectionnement:**

Une formation extérieure pourra être mise en place par la Direction des Ressources Humaines suivant les besoins exprimés, après leur recensement auprès des utilisateurs "titulaires".

La Direction des Ressources Humaines s'assurera que cette formation requiert bien tous les besoins liés à cette tâche et notamment l'hygiène, la sécurité, l'entretien du matériel et la signalisation.

### **III. Informations**

#### *L'information interne*

Il s'agit là d'une mesure essentielle, conditionnant largement la réussite de la mise en place du plan.

La teneur du message doit permettre d'atteindre deux cibles différenciées :

- les personnels de la Direction de l'Ingénierie Routière et de la Direction Technique Territoriale aux différents niveaux concernés (information sur les enjeux du plan et de sa bonne exécution pour le service, son contenu et ses consignes d'application).
- les Conseillers Départementaux et les services du département attentifs à la réalisation de la prestation (rappel et détail du contenu du plan afin qu'ils ne perdent pas de vue l'ensemble des enjeux).

#### *L'information externe*

Compte tenu de l'évolution de la politique d'entretien des dépendances routières, une campagne de communication sera mise en œuvre. Elle pourra être faite par l'intermédiaire du support du magazine du Conseil Départemental, par voie de presse ou sur le site internet du Département.

Des panneaux pourront également être implantés sur site, informant en particulier de nos pratiques sur le fauchage raisonné.

## **PERSPECTIVES A MOYEN TERME RECOMMANDATIONS**

L'adaptation des débroussailleuses à l'activité fauchage reste perfectible dans la mesure où leur rendement est moindre par rapport à celui d'autres outils de coupe. L'organisation avec l'utilisation de quatre turbo-tondeuses est en place. Néanmoins des expérimentations suivies d'évaluations pourront être conduites sur des outils nouveaux et innovants.

Enfin, il apparaît que l'aménagement des infrastructures au regard de l'activité fauchage et débroussaillage permet de dégager à terme des économies substantielles :

- Suppression des bornes implantées sur les accotements.
- Mise en place de la signalisation sur supports déportés.
- Dérasement des accotements.
- Mise en place de fourreaux pour les différents types de balises (J1, J2, J13...).

Afin d'améliorer la sécurité dans les virages où le grand rayon est en remblai, il est judicieux, lorsque cela est possible de laisser croître la haie et de la tailler à environ 1 mètre de hauteur au dessus de la chaussée. Ce masque végétal favorisera le guidage et supprimera l'impression de vide et en particulier lors de la conduite nocturne.

En effet la diminution d'obstacles sur accotements, leur aménagement voire leur dégagement préalable à l'intervention des engins augmenterait la productivité des ateliers. Différentes pistes pourraient être étudiées :

☞ **Projets neufs** : l'étude de nouveaux projets est le moment idéal pour intégrer la prise en compte des futures contraintes d'entretien. Il faudra donc définir le processus d'association des spécialistes de l'entretien routier qui devront donner leur avis sur la base du niveau de service en vigueur et des sujétions d'entretien de la végétation qui pourront découler des dispositions constructives.

☞ **Caractéristiques des accotements** : les caractéristiques géométriques et la nature des accotements devront être le mieux adaptés possible à l'entretien de la végétation : hauteur par rapport à la chaussée, largeur adaptée aux outils de coupe, régularité des profils en travers, campagnes de dérasement préalables.

☞ **Ouvrages de concessionnaires** : il faut limiter leur implantation ou, en tout cas, la choisir de façon judicieuse (limite domaine public) et prendre en compte dans les permissions de voirie le surcroît d'entretien lié à leur présence.

☞ **Cas des glissières de sécurité** : La location d'une tondeuse sous glissières est envisageable.

La mise en place d'une technique de fauchage raisonné pour laquelle une hauteur de fauche limitée à 10-12 cm a permis une diminution des coûts de fonctionnement (casses réduites, consommation de carburant, durée de vie des couteaux).

# ELAGAGE

## **I. Objectifs**

Ils prévalent aussi bien pour les plantations d'alignement que pour les arbres de bord de route.

- La sécurité routière (**objectif prioritaire**) :

Le débordement excessif de branches sur le domaine public et la chaussée peut causer une perte importante de visibilité pour les usagers de la route, de surcroît elles peuvent limiter le gabarit et être accrochées par la carrosserie ou le chargement des camions ou remorques.

Par ailleurs, les chutes de branches causées par les intempéries (vent ou neige) peuvent être la cause d'accident de la circulation et, dans ce cas, la responsabilité du propriétaire ou du gestionnaire de la route peut alors être engagée.

Lors des fortes chutes de neige, les opérations de déneigement sont souvent fortement entravées avec les arbres et les branches en travers des chaussées.

Enfin, en maintenant la chaussée à l'ombre tout ou partie de la journée, les plantations en général, favorisent le maintien de l'humidité et donc de l'apparition et la persistance de plaques de verglas en hiver.

- La préservation du patrimoine routier :

Le manque d'entretien des plantations surplombant le domaine public entraîne un vieillissement prématuré avec l'apparition de dégradations sur les chaussées. Ce phénomène impose un renouvellement plus fréquent de la couche de roulement et de ce fait un coût supplémentaire pour la collectivité.

- La prise en compte de l'environnement :

Le réseau routier départemental joue un rôle primordial dans la découverte du département, au travers des paysages qu'il permet de faire découvrir, le bois issu des opérations d'élagage constitue une ressource naturelle pouvant être utilisée comme combustible de chauffage.

Ainsi, en application des principes déclinés dans l'Agenda 21 de la collectivité, l'élagage doit permettre de valoriser :



- les paysages (notion de paysage bocager) comme gage d'attractivité touristique ;
- les produits d'élagage avec le développement du broyage en plaquettes destinées à l'alimentation de chaudières, dont le Département pourrait à terme en être le premier bénéficiaire avec le développement du concept bois énergie, éventuellement pour ses propres installations.

Pour ce dernier point, faisant suite à diverses expérimentations menées il y a quelques années sur les U.T.T. d'AUBUSSON et de BOURGANEUF une généralisation de la valorisation des produits d'élagage sur l'ensemble des U.T.T. est désormais la règle.

La procédure consiste donc à stocker les branches issues de l'élagage en plusieurs stocks successifs, puis à les faire broyer en plaquettes par des entreprises privées (via le Parc) pour le compte du Département. L'objectif pour le Parc étant de réaliser un bilan financier équilibré.

L'activité élagage peut être également externalisée, le principe de valorisation est également de mise. Dans les deux cas, un courrier de mise en demeure adressé aux riverains avec un état des lieux préalables sont strictement nécessaires avant toute intervention en domaine privé.

## **II. Calendrier des travaux d'élagage**

<i>janv</i>	<i>fév</i>	<i>mars</i>	<i>avr</i>	<i>mai</i>	<i>juin</i>	<i>juil</i>	<i>août</i>	<i>sept</i>	<i>oct</i>	<i>nov</i>	<i>déc</i>
<b><i>élagage</i></b>								<b><i>élagage</i></b>			

La campagne d'élagage annuelle débutera depuis le début du mois de septembre (sève descendante) pour se terminer fin mars – début avril (sève montante).

Elle s'articulera suivant un planning annuel validé par la Direction de l'Ingénierie Routière. Plusieurs chantiers pourront se réaliser simultanément et certaines U.T.T. pourront ne pas être concernées.

## **III. Les matériels**

Dans le cas d'une internalisation de la prestation, des matériels fournis ou loués par le Parc Départemental (qui fournira le chauffeur, sous réserve de son habilitation) seront utilisés :

- La pince hydraulique ;
- La nacelle ;

L'utilisation du lamier est proscrite depuis plusieurs années.

## **IV. Consignes particulières**

### ***- la préparation du chantier***

Une lettre est envoyée avec A.R. à tous les riverains pour les informer du cadre règlementaire et les mettre en demeure d'exécuter le dégagement des branches du domaine public en application du règlement de la voirie départementale (schéma annexe n°1). Dans ce courrier, le propriétaire y est également invité à :

- solliciter un état des lieux préalable ;
- autoriser les travaux d'abattage et d'élagage par les agents du Département ;
- céder les produits au Département en prévision d'une valorisation ultérieure.

### ***- Exploitation du chantier***

Les chantiers seront réalisés exclusivement sous route barrée, sur les réseaux de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> catégories.

Sur les réseaux de 1<sup>ère</sup> catégorie l'exploitation se fera sous route barrée ou sous alternance de phase en route barrée pour les deux sens (pendant un temps limité d'élagage ou d'abattage) et de rétablissement.

### ***- La sécurité***

Du point de vue organisationnel, et pour chacun des matériels, la règle principale est l'absence de personnel dans le rayon d'action. A noter que l'utilisation du lamier est régie par un règlement spécifique validé par le C.S.T. L'utilisation de la pince élagueuse qui permet d'éviter les projections de coupe et de stocker les produits d'élagage en tas organisés, devra être privilégiée.

Le principe du dialogue par radiotéléphone, ou autre moyen de communication, entre le chauffeur de l'engin de coupe et le responsable du chantier est indispensable dans tous les cas.

Les agents affectés au tronçonnage devront être équipés de leurs E.P.I.

Les agents conduisant des engins d'accompagnement (manuscopique par exemple) devront disposer d'une autorisation de conduite spécifique délivrée par la collectivité.

### **- La prise en compte du paysage**

Le but est de dégager le domaine public départemental en éliminant avec discernement les branches en surplomb jusqu'à la hauteur maximale qui pourra être atteinte par les différents outils.

Une coupe « au plus près du tronc » est requise sur toutes les faces de l'arbre, de manière symétrique, afin de préserver une silhouette naturelle (schéma annexe 2).

L'effet de type « porte manteau » (résidu de branche sur le tronc) sera minimisé le plus possible, en finalisant le travail effectué par une coupe manuelle à la nacelle.

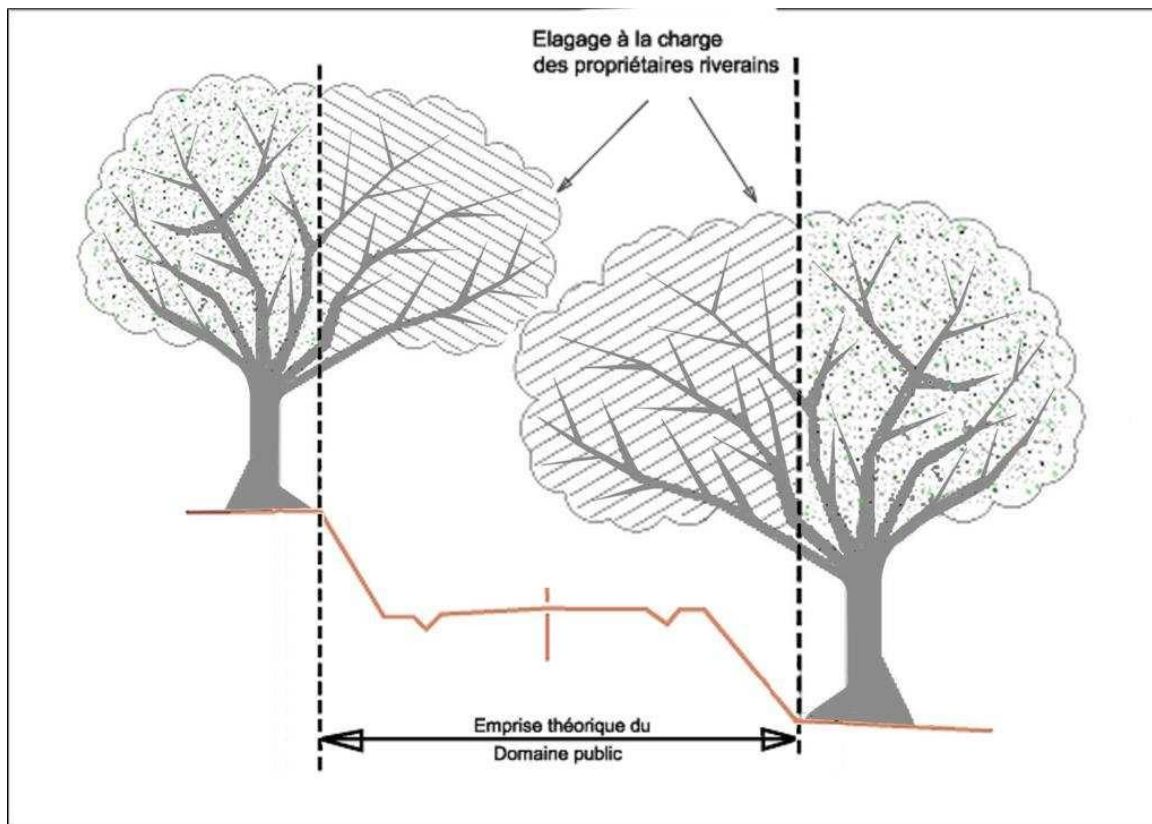
Tout abattage d'arbre devra pouvoir se justifier ultérieurement et pour le cas particulier des arbres « remarquables » de par leur âge ou leur caractère faunistique, des photographies préalables seront réalisées.

**Si l'observation d'un arbre permet de constater son mauvais état, un danger pour la sécurité, même après son élagage, elle devra conduire à son abattage.**

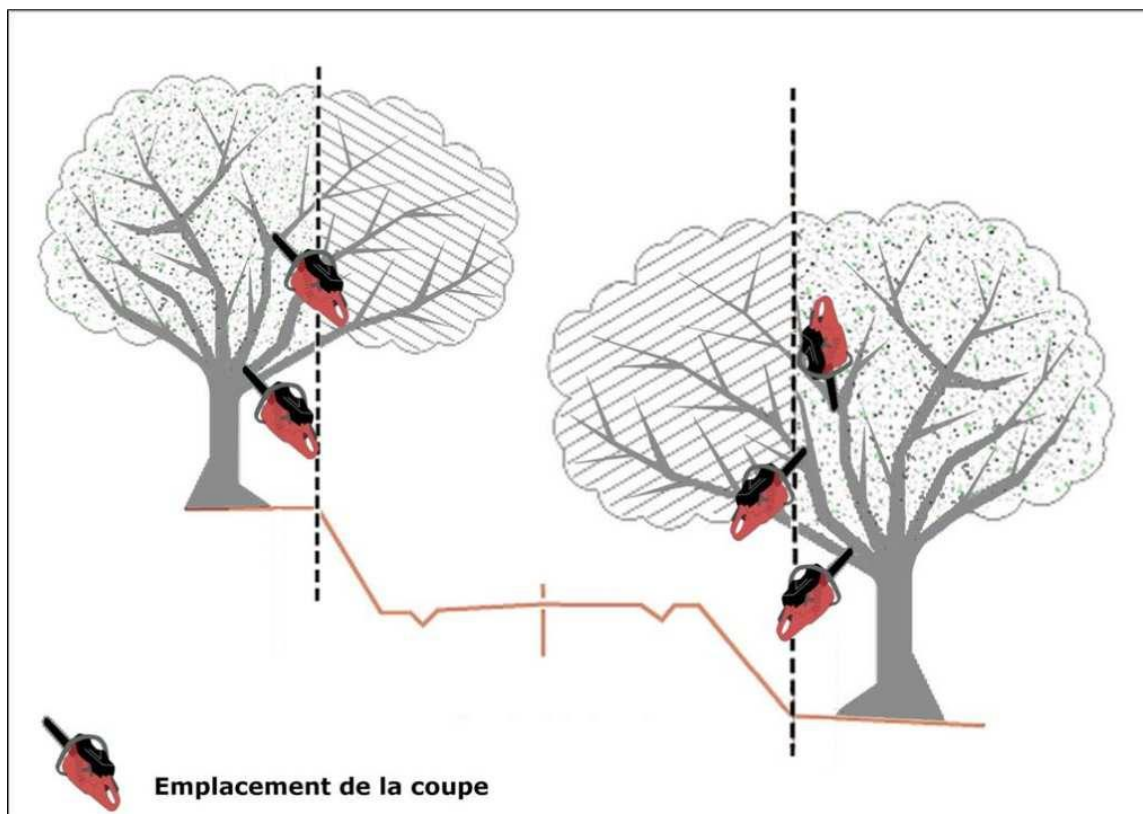
### **- Cas particulier**

Certains itinéraires présentent un atout touristique avec un caractère plus marqué. A proximité d'un site naturel important, ceux-ci devront faire l'objet d'une attention particulière sur l'aspect paysager. C'est le cas pour les voutes ombragées ou le simple dégagement du « gabarit routier » prévaudra sans nuire à l'objectif de sécurité.

## ANNEXE n° 1



## ANNEXE n° 2



# **PLANTES EXOTIQUES ENVAHISSANTES**

Les plantes exotiques envahissantes (P.E.E.) sont des espèces évoluant en dehors de leur aire géographique naturelle, souvent introduites volontairement ou non par l'homme (depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle), elles prolifèrent au détriment des espèces indigènes. Ce développement incontrôlable est lié au fait que ces espèces ne sont pas régulées au sein du milieu d'accueil (absence de consommateurs, de parasites et de pathogènes...). Ces plantes envahissent les milieux, provoquant ainsi de sérieux dérèglements écologiques et engendrant parfois des problèmes économiques voire même sanitaires. Ces espèces ne sont pas à confondre avec celles qui prolifèrent naturellement dans les jardins. Par exemple, l'ortie, la ronce, le liseron, sont des espèces indigènes qui, bien qu'adoptant un caractère envahissant localement, sont naturellement contrôlées par des maladies ou des prédateurs.

Le réseau routier creusois est également impacté par une quinzaine d'espèces différentes soit de manière diffuse soit plus ponctuellement. Parmi celles-ci, le Département avait décidé d'engager des actions pour enrayer leur prolifération sur deux d'entre-elles : les Renouées Asiatiques et l'Ambrosie à feuilles d'Armoise. A compter du présent Plan d'Intervention Végétation une attention particulière sera portée sur le Sénéçon du Cap, principalement à titre de surveillance.

## **I. Les Renouées Asiatiques**

Les renouées asiatiques, plantes vivaces sont visibles d'avril à novembre. Pouvant atteindre jusqu'à 4 mètres de hauteur, leurs feuilles vertes de forme ovale, de 8 à 30 centimètres, sont supportées par des tiges creuses cylindriques, robustes, tachetées de rouge.

La plante s'est adaptée efficacement aux diverses tendances climatiques du département (océanique, continentale, montagnaise) avec un fort pouvoir de reproduction. Elles se reproduisent essentiellement de manière végétative par croissance et rupture de rhizomes ou par bouturage de fragment de tige. La production de graine est assez rare et ne constitue pas un vecteur de dissémination de ces espèces.



Leur implantation en forme d'herbiers denses entraîne une forte perte de biodiversité. La plante libère des toxines dans le sol qui inhibent la germination et le développement des racines des plantes autochtones.

Elles sont présentes sur le domaine routier, sur les accotements, les talus, les aires de repos et à proximité immédiate des ouvrages d'art. La densité et la hauteur de la plante lorsqu'elle envahit les accotements peuvent avoir des conséquences en termes de sécurité routière par entrave à la visibilité aux carrefours routiers, en cachant la signalisation et les glissières de sécurité ou en limitant l'accès aux accotements.

Le matériel utilisé pour le fauchage et le débroussaillage (broyeurs) peut donc contribuer au développement rapide de ces espèces (propagation de fragments de tige sur courte et longue distance).

#### Stratégies d'actions à développer :

- **Ne plus broyer ces plantes ;**  
Réaliser un fauchage régulier pendant la période de mai à juillet avec un matériel adapté (Cf. la formation spécifique pour les agents) ;
- Ne plus transporter ces plantes, les laisser sur place ;
- L'emploi des produits phytocides est proscrit du fait de son inefficacité sur le long terme ;

## II. L'Ambroisie à feuille d'Armoise

L'Ambroisie à feuille d'armoise, originaire d'Amérique du Nord, est une plante herbacée annuelle. Sa tige velue devient rougeâtre en grandissant. Elle se reconnaît à ses feuilles de forme triangulaire très découpées et minces, d'un vert uniforme des deux côtés, larges et opposées à la base et plus étroites et alternées au sommet. Elle mesure entre 30 et 120 centimètres (moyenne 70 cm). A partir de graines qui peuvent se conserver jusqu'à 10 ans, sa germination a lieu entre mars et juin. A chaque stade de son développement, l'ambroisie peut être confondue avec d'autres plantes qui ne présentent pas d'inconvénients aussi importants pour la santé. Pour pouvoir lutter efficacement contre l'ambroisie, il faut donc savoir la reconnaître à coup sûr.



### **Un enjeu de santé publique.**

Le pollen de l'Ambroisie provoque d'importantes réactions allergiques chez les personnes sensibles (rhinite, conjonctivite, trachéite, crise d'asthme ou des irrptions cutanées telles qu'urticaire ou eczéma). Cette émission de pollen intervient entre août et septembre.

Les graines d'ambroisie ne sont pas pourvues des dispositifs habituels permettant leur transport par le vent et leurs épines ne leur servent pas à s'accrocher au pelage des animaux.

Par contre, elles peuvent être entraînées par l'eau et elles collent parfaitement à la terre transportée par les semelles des souliers, les pneus des camions et tracteurs, et tous les engins qui travaillent le sol.

Les transports de terres contaminées contribuent fortement à la dissémination des graines. Les machines de récolte jouent un rôle lors de la récolte de cultures contenant de l'ambroisie.

L'Ambroisie est une espèce invasive qui s'adapte parfaitement aux espaces et terrains perturbés et dénudés (terres agricoles, dépendances routières) soit à la suite de l'action de l'homme soit par l'érosion naturelle des sols (crues).

Les chantiers routiers sont donc des terrains très propices au développement de l'Ambroisie : accotements rechargés, fossés récemment curés.

Sur un secteur concerné, en retournant la terre soit pour cultiver, soit lors de chantiers, l'homme fait remonter des graines d'ambroisie en surface, permettant ainsi leur germination.

L'Ambroisie est présente dans des propriétés agricoles sur un petit quart Nord-Est du département. Une commune a pris un arrêté municipal incitant les exploitants à une surveillance accrue. Un arrêté préfectoral est en cours de rédaction pour la Creuse. Le réseau routier à proximité peut être infecté et il sera nécessaire d'agir rapidement.

#### Stratégies d'actions à développer :

A l'issue de la deuxième coupe de fauchage, soit à partir juillet, il s'agira de surveiller le développement d'Ambroisie et d'effectuer sa destruction par un fauchage supplémentaire (manuel ou mécanique) le plus en amont possible avant la floraison de la plante. Cette opération pourra être reconduite si nécessaire.

Les produits de curage de fossés devront faire l'objet d'une attention particulière.

### **III. Le Sénéçon du Cap**

Le Sénéçon du Cap, originaire d'Afrique du Sud, a fait son apparition en Europe à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle dans les zones portuaires. Cette espèce invasive est désormais observée dans le Département de la Creuse.

Cette plante, dont la fleur jaune ressemble à celle de la marguerite peut se rencontrer en bordure des réseaux routiers sous forme de buissons fleuris de 50 à 100 centimètres de hauteur.





Le Sénéçon du Cap est toxique, il représente un danger :

- pour la nature, c'est un concurrent des espèces indigènes familières. Il apprécie les talus secs et les prairies. En outre, les racines transmettent des substances toxiques qui inhibent la croissance des autres plantes ;
- pour les êtres humains, il risque d'envahir les zones de production telles que les vignobles et les prairies. Comme il est toxique, le Sénéçon n'est pas prisé par le bétail, ce qui augmente son potentiel envahissant. Par ingestion accidentelle, il peut être mortel pour l'homme ou le bétail.

Stratégies d'actions à développer :

Avant juin, début de la période de floraison, il s'agira de surveiller le développement du Sénéçon et d'effectuer le cas échéant sa destruction en arrachant la plante.

#### **IV. Mesures connexes**

Le Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement (C.P.I.E. des Pays Creusois), dans le cadre de ses missions d'accompagnement des territoires au service des politiques publiques et de prévention et lutte contre les P.E.E., accompagne le Conseil Départemental avec la mise en place d'actions de formation sur cette problématique. Des sessions d'information, à destination des personnels encadrants des Unités Territoriales Techniques ou de la Direction de l'Ingénierie Routière, se déroulent régulièrement depuis plusieurs années. Les chauffeurs de tracteurs-épareuses sont également conviés à cette action.

Le C.P.I.E. anime un observatoire de l'implantation des P.E.E. Le Département collabore en fournissant, suivant un réseau d'informateurs, un inventaire géographique de la présence des espèces ci-dessus sur le réseau routier.

Concernant l'Ambroisie, le Département a décidé en 2019 de collaborer avec l'Agence Régionale de Santé dans l'élaboration du plan départemental de lutte contre l'Ambroisie qui sert de support à l'arrêté préfectoral visant à fixer les mesures de nature à prévenir l'apparition de l'ambroisie ou à lutter contre sa prolifération (article R1388-4 du Code de la Santé Publique).

Publié sur [www.creuse.fr](http://www.creuse.fr) le 29/06/2023

Envoyé en préfecture le 29/06/2023

Reçu en préfecture le 29/06/2023

Publié le



ID : 023-222309627-20230627-CD2023\_0066-DE

la CREUSE  
le Département

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA CREUSE  
DIRECTION DE L'INGÉNIERIE ROUTIÈRE  
Service Exploitation Entretien et Sécurité Routière  
14 avenue Pierre Leroux - BP 17 - 23001 Guéret Cedex



[www.creuse.fr](http://www.creuse.fr)