



Accusé de réception en préfecture : 062-226200012-20260330-lmc1538407-DE-1-1

Date de télétransmission : 09/04/2026

Date de réception préfecture : 09/04/2026

Publication électronique le : 9 avril 2026

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

DELIBERATION DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 30 MARS 2026

PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN-CLAUDE LEROY

Secrétaire : Mme Sandra MILLE

Étaient présents : M. Jean-Claude LEROY, Mme Mireille HINGREZ-CÉRÉDA, M. Daniel MACIEJASZ, Mme Valérie CUVILLIER, Mme Maryse CAUWET, M. Ludovic LOQUET, Mme Bénédicte MESSEANNE-GROBELNY, M. Jean-Claude DISSAUX, Mme Laurence LOUCHAERT, M. Laurent DUPORGE, Mme Karine GAUTHIER, M. Alain MEQUIGNON, Mme Evelyne NACHEL, Mme Florence WOZNY, M. Jean-Jacques COTTEL, Mme Caroline MATRAT, M. Sébastien CHOCHOIS, Mme Sophie WAROT-LEMAIRE, M. André KUCHCINSKI, Mme Fatima AIT-CHIKHEBBIH, M. Pierre GEORGET, Mme Carole DUBOIS, Mme Zohra OUAGUEF, M. Etienne PERIN, Mme Maryse DELASSUS, Mme Maïté MULOT-FRISCOURT, M. Philippe FAIT, Mme Emmanuelle LAPOUILLE, M. Alexandre MALFAIT, Mme Sylvie MEYFROIDT, M. Frédéric MELCHIOR, Mme Brigitte PASSEBOSC, M. François LEMAIRE, M. Marc SARPAUX, Mme Marie-Line PLOUVIEZ, M. Steeve BRIOIS, M. Ludovic PAJOT, Mme Brigitte BOURGUIGNON, Mme Anouk BRETON, Mme Nicole CHEVALIER, M. Michel DAGBERT, M. Alain DE CARRION, M. Jean-Luc DUBAËLE, M. Philippe DUQUESNOY, Mme Delphine DUWICQUET, Mme Ingrid GAILLARD, M. Raymond GAQUERE, Mme Séverine GOSSELIN, Mme Aline GUILLUY, M. Guy HEDDEBAUX, M. Sébastien HENQUENET, M. René HOCQ, M. Ludovic IDZIAK, Mme Michèle JACQUET, Mme Maryse JUMEZ, M. Daniel KRUSZKA, Mme Christiane DUYME, Mme Emmanuelle LEVEUGLE, Mme Geneviève MARGUERITTE, M. Michel MATHISSART, Mme Sandra MILLE, M. Bertrand PETIT, Mme Maryse POULAIN, M. Benoît ROUSSEL, M. Jean-Pascal SCALONE, M. Jean-Marc TELLIER, Mme Véronique THIEBAUT, Mme Françoise VASSEUR, Mme Cécile YOSBERGUE.

Excusé(s) : Mme Blandine DRAIN, M. Olivier BARBARIN, M. Claude BACHELET, M. Bruno COUSEIN, Mme Stéphanie RIGAUX, M. Jean-Louis COTTIGNY, Mme Audrey DESMARAI, M. Philippe MIGNONET, M. François VIAL.

DOSSIER D'ORGANISATION DE LA GESTION DIFFÉRENCIÉE

(N°2026-58)

Le Conseil départemental du Pas-de-Calais,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.3121-14 et L.3211-1 ;

Vu le Code de l'Environnement et notamment ses articles L.110-1 et suivants ;

Vu la loi n°2010-788 portant engagement national pour l'environnement en date du 12/07/2010 ;

Vu la délibération n°2023-282 du Conseil départemental en date du 19/06/2023 « Défi biodiv'62, un plan d'actions pour la biodiversité ordinaire et extraordinaire du Département » ;

Vu la délibération n°2022-316 du Conseil départemental en date du 26/09/2022 « Pacte des solidarités territoriales - Agir avec vous pour bien vivre dans le Pas-de-Calais » ;
Vu la délibération n° 2018-253 du Conseil départemental en date du 25/06/2018 « Adoption du Schéma Départemental des Espaces Naturels » ;
Vu la délibération n° 17 du Conseil Général en date du 16/12/2013 « Acte 2 de l'Agenda 21 Départemental » ;
Vu le rapport du Président du Conseil départemental, ci-annexé ;
Vu l'avis de la 4^{ème} commission « Équipement et développement des territoires » rendu lors de sa réunion du 09/03/2026 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article unique :

D'adopter le nouveau Document d'Organisation de la Gestion Différenciée (DOGD) joint en annexe et selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Dans les conditions de vote ci-dessous :

Pour : 78 voix (Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen ; Groupe Communiste et Républicain ; Groupe Union pour le Pas-de-Calais ; Groupe Rassemblement National ; Non-inscrits) Contre : 0 voix Abstention : 0 voix

(Adopté)

.....
LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Jean-Claude LEROY

ARRAS, le 30 mars 2026

Pour le Président du Conseil départemental,
La Directrice générale des services,

Signé

Maryline VINCLAIRE

Pôle Aménagement et Développement Territorial

Direction de la Mobilité et du Réseau Routier – Direction du Développement, de l'Aménagement et de l'Environnement

Document d'Organisation de la Gestion Différenciée (DOGD)



Sommaire

Préambule	5
1 Contexte.....	6
1.1 Le réseau routier départemental.....	6
1.2 Paysager	6
1.3 Environnemental.....	7
1.4 Synthèse des inventaires écologiques : un intérêt démontré des bords de route (Annexe 1)	7
1.5 Le traitement homogène des itinéraires routiers.....	8
1.6 Les manifestations sur le domaine public.....	8
1.7 Le traitement des dépendances vertes en agglomération	8
2 Objectifs et enjeux	9
2.1 La sécurité	9
2.2 La politique routière de maintenance du patrimoine routier	9
2.3 Environnement et paysage	9
2.3.1 La biodiversité	9
2.3.2 Les espèces exotiques envahissantes	10
2.3.3 Les paysages.....	10
2.4 Economiques.....	10
3 Les dépendances routières du Département	11
3.1 Terminologie	11
3.2 Définition et description des bords de routes	11
3.3 La diversité des bords de routes	12
4 La gestion différenciée des dépendances routières	13
4.1 Le principe de la gestion différenciée des bords de route.....	13
4.2 Caractérisation des zones d'intervention	13
4.3 Planning d'intervention et objectifs (Annexe 2 – Calendrier / Objectifs).....	16
4.4 Définition du niveau de service.....	17
4.4.1 Les zones en courbes	17
4.4.2 Les carrefours giratoires	17
4.4.3 Carrefours	18
4.4.4 Sections courantes et alignements droits.....	18
4.4.5 Traitement des routes avec accotements revêtus, fossés revêtus, fils d'eau et dispositifs de sécurité	19
4.4.6 Traitement des abords des ouvrages routiers et ses équipements (ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, traversées sous chaussée, fils d'eau, murs de soutènement, portails, clôtures et grillages).....	20
4.4.7 Traitement des échangeurs et bretelles	20
4.4.8 Traitement des fossés et talus	20
4.4.9 Fauchage « stop déchets ».....	21

4.4.10	Fauchage spécifique des plantes indésirables pour les cultures/Echardonnage	21
4.4.11	Fauchage raisonné adapté à la présence d'espèces patrimoniales ou protégées	22
4.4.12	Traitement des bassins de rétention des eaux pluviales	22
4.4.13	Traitement des délaissés de voirie.....	24
4.4.14	Traitement des joints	24
4.4.15	Traitement des berges en bord de cours d'eau	25
4.4.16	Traitement des espèces exotiques envahissantes (EEE).....	25
4.4.17	Traitement durable de la végétation ligneuse	25
4.4.18	Utilisation des produits phytosanitaires	27
4.4.19	Traitement des axes de randonnées.....	27
4.4.20	Traitement des pistes et bandes cyclables	27
4.4.21	Traitement des voies vertes.....	28
4.4.22	Eco-pâturage	28
4.4.23	Méthanisation	28
4.4.24	Expérimentation.....	29
5	Modalités d'intervention	29
5.1	Moyens humains.....	29
5.2	Moyens matériels	30
5.3	Horaires de travail (Annexe 3)	30
5.4	Hygiène et sécurité	30
6	Management du document et suivi de l'activité	31
6.1	Pilotage et animation.....	31
6.2	Plan d'intervention de la gestion différenciée (PIGD)	31
6.3	Objectifs du PIGD	32
6.4	Contenu du PIGD.....	32
6.4.1	L'organisation matérielle des chantiers et les moyens humains correspondants.....	32
6.4.2	La sécurité des chantiers mobiles	33
6.4.3	La connaissance du patrimoine routier (Annexe 5).....	33
6.4.4	Tâches spécifiques, modalités d'intervention et moyens associés	33
6.5	Suivi de l'activité	33
6.6	Déploiement et gestion des solutions numériques (Annexe 9).....	34
6.7	Suivi et évaluation du dispositif	34
6.7.1	Evaluation du DOGD et PIGD	34
7	Communication et sensibilisation (Annexe 10)	35
8	Annexes.....	36
8.1	Annexe 1 : Synthèse des inventaires écologiques : un intérêt démontré des bords de route.....	36
8.2	Annexe 2 : Planning indicatif des activités de fauchage au regard des objectifs	38

8.3	Annexe 3 : Horaires de travail.....	39
8.4	Annexe 4 : PIGD – Trame commune	39
8.5	Annexe 5 : PIGD – la connaissance du patrimoine routier	40
8.6	Annexe 6 : PIGD – La reconnaissance et la mise à jour des éléments du patrimoine routier	41
8.7	Annexe 7 : PIGD – La sécurité des usagers de la route	41
8.8	Annexe 8 : PIGD – Reconquête de la biodiversité.....	41
8.9	Annexe 9 : Déploiement et gestion des solutions numériques	41
8.10	Annexe 10 : Communication et sensibilisation.....	41

Préambule

Le Dossier d'Organisation de la Gestion Différenciée des dépendances routières (DOGD) a pour objet de faire connaître, aux divers acteurs concernés, les objectifs, les limites et les dispositions prises pour la gestion des emprises routières, en corrélation avec la sécurité des usagers de la route, la pérennisation du patrimoine routier et de leurs bons fonctionnements. Il regroupe tous les principes et toutes les modalités d'action à l'échelle du Département.

La diversité des territoires du Département, des itinéraires, des pratiques selon les secteurs, la nécessité de hiérarchiser et d'optimiser les interventions de fauchage, les enjeux économiques de l'activité fauchage, le respect de la nature et du développement des enjeux environnementaux, sont autant d'éléments déterminants à prendre en compte pour l'élaboration de ce document d'organisation.

Le DOGD s'inscrit dans la politique environnementale du Département en cohérence avec les ambitions liées à l'adaptation du réseau routier aux enjeux environnementaux (n°4), à la prise en compte des enjeux climatiques (n°6), à la valorisation et préservation des espaces et ressources naturels (n°7 et n°10) du pacte des solidarités territoriales. Les dépendances routières sont des refuges pour la faune et la flore ordinaire et/ou remarquables qu'il convient de préserver. Cet objectif est posé dans la délibération défi biodiv'62 à travers l'orientation schéma durable de la route. De même, le plan « aux arbres 62 » propose de développer une politique ambitieuse en faveur de l'arbre et du végétal dans les interventions du Département.

Devant l'évolution de ces enjeux, il est apparu nécessaire d'actualiser le dispositif en vigueur, datant de 2014, et qui a fait l'objet d'une évaluation par une forte mobilisation des acteurs concernés.

Ce Document d'Organisation de la Gestion Différenciée (DOGD) cherche à prendre en compte ces dimensions pour délivrer un cadre de référence au traitement des dépendances routières départementales.

La mise en place d'une formalisation des pratiques et des processus procurent de nombreux avantages dont celles de garantir l'efficacité du dispositif, de clarifier les responsabilités et les tâches de chacun à accomplir, d'assurer un mode de fonctionnement uniforme, de favoriser le traitement des données, de procéder à l'évaluation du dispositif

Pour cela, chacune des MDADT établira un Plan d'Intervention de la Gestion Différenciée (PIGD) qui constituera un outil opérationnel et d'organisation interne. Celui-ci formalisera les éventuelles différenciations des interventions, tenant compte des spécificités territoriales et leurs localisations. De même, le déploiement de solutions numériques produira et partagera des informations significatives.

1 Contexte

Le Département s'inscrit dans une démarche de fauchage responsable qui conjugue la sécurité des automobilistes, la protection de la biodiversité, la protection sanitaire de la population dans la lutte contre le développement des espèces exotiques envahissantes (EEE), ainsi que l'attrait touristique et qui intègre les évolutions climatiques.

De même, la démarche volontariste du Département dans la préservation de la biodiversité via son Schéma Durable de la Route (SDR), est à prendre en compte dans l'organisation du traitement des dépendances vertes. En effet, les délibérations « Défi biodiversité 62 » et « Adaptation et résilience face au changement climatique – volet paysager », sont les documents cadres de la politique du département en faveur de la biodiversité et de la prise en compte du changement climatique. Leurs objectifs concernent toutes les politiques départementales. Elles se déclinent donc pleinement dans l'organisation du traitement des dépendances vertes, notamment à travers la démarche du SDR et dans l'élaboration de ce DOGD.

1.1 Le réseau routier départemental

Le Département aménage et entretient environ 2400 ha (équivalent d'1/3 de la surface des Espaces Naturels Sensibles départementaux) de dépendances vertes (accotements, fossés, talus, aires de stationnement, délaissés), 6189 km de routes départementales, 1569 ouvrages d'art et traversées sous chaussée, 85 murs de soutènement, 266 bassins de rétentions des eaux pluviales.

Le fauchage et le débroussaillage, mécaniques et manuels représentent environ 55 000 heures (source IG4 moyenne des années 2022/2023/2024) de travail par an soit un peu moins de 10 % des activités d'entretien et d'exploitation des routes.

1.2 Le contexte paysager

Le Département du Pas-de-Calais est pourvu de nombreux types de paysages (falaises, marais, bocages, terrils, plaines, forêts, etc.), très contrastés, avec des interactions écosystémiques. Ils constituent des indicateurs importants de l'identité du Département. Selon « l'Atlas des paysages de la Région Nord-Pas-de-Calais », on dénombre 9 identités paysagères sur notre territoire. La forte densité de population, l'héritage industriel, les nombreuses infrastructures de communication et le développement important de l'agriculture intensive constituent autant de facteurs qui impactent ces paysages et concourent à l'artificialisation du territoire. Ainsi, l'espace laissé aux milieux naturels reste assez réduit.

Ces derniers sont pour la plupart très morcelés.

Les routes départementales sont bordées par une diversité de milieux et d'habitats (végétation herbacée, arbustive ou arborée, talus calcicoles, fossés, etc.) qui ont des intérêts marqués et contribuent à la qualité paysagère.

La végétation ligneuse qui accompagne nos routes peut être présentes sous différentes compositions : arbres isolés ou en alignement, bosquets, haies basses ou libres, fourrés arbustifs ou arborés, accotements et fossés enherbés. Chaque forme présente des intérêts esthétiques et écologiques particuliers. Les formes végétales résultent autant des choix de plantations que de leurs modalités d'entretien. Souvent, du fait de leur âge et de leurs caractéristiques, ces compositions deviennent des éléments de paysage patrimoniaux. Leur entretien doit alors être adapté (cf. délibérations « Défi biodiversité 62 » et « Adaptation et résilience face au changement climatique – volet paysager », Annexe 3 « Aux arbres 62 »).

1.3 Le contexte environnemental

La lutte contre le déclin de la biodiversité constitue un des axes importants des politiques départementales au travers du Pacte des Solidarités Territoriales. Dans le Département, les espèces faunistiques et floristiques communes ou remarquables sont fragilisées par la raréfaction des milieux naturels, l'urbanisation qui cause la fragmentation des habitats et la banalisation des paysages. Malgré les nombreux bénéfices que réservent ces écosystèmes (amélioration du cadre de vie, lutte contre le changement climatique, etc.), leur dégradation est certaine. Face à l'érosion de cette biodiversité, le Département souhaite poursuivre sa politique ambitieuse de développement et de mise en valeur des corridors écologiques et des espaces naturels.

Dès 2008, par le biais de son Agenda 21, le Département a engagé différentes démarches pour affiner les connaissances sur la valeur écologique des bords de route, notamment via des inventaires floristiques sur quelques placettes sélectionnées, et à travers le lancement d'une politique en faveur des pollinisateurs qui a permis de poser un nouveau regard sur ces espaces parfois considérés comme « délaissés ».

Ces premières démarches ont contribué à élaborer en 2014, une première version du « Document d'Orientation de la Gestion Différenciée (DOGD) ». Ce document cadre visait à poser les conditions générales de la gestion des bords de routes, ayant pour objectif la sécurité de l'utilisateur et la prise en compte des enjeux environnementaux, en établissant un zonage sur le bord de route et en travaillant sur les périodes de fauche.

En 2018, l'adoption du Schéma Départemental des Espaces Naturels renforce l'intégration de la biodiversité aux dépendances routières en structurant les interventions via le déploiement du Schéma Durable de la Route. Cette démarche est co-animée par la DDAE et la DM2R en lien avec les MDADTs. Elle se traduit par une volonté de poursuivre le volet « amélioration des connaissances » d'une part, mais va plus loin en cherchant à développer des actions et/ou des expérimentations pour favoriser la biodiversité sur les bords de route et restaurer des milieux favorables à la faune et la flore d'autre part.

Ainsi chaque année, le Département pilote des études écologiques sur les espaces péri-routiers qui ciblent les secteurs à enjeux écologiques et qui proposent des fiches de gestion pour ces secteurs. Les objectifs et synthèses des études d'ores et déjà réalisées sont détaillés dans le paragraphe suivant. Le Département s'inscrit pour ce faire dans un cadre partenarial consolidé avec de nombreux acteurs (EDEN 62, PNRCMO, CNBBL, CEN, etc.). Dans la continuité des réflexions, l'actualisation du DOGD permet d'intégrer et de capitaliser les connaissances acquises depuis 2024.

1.4 Synthèse des inventaires écologiques : un intérêt démontré des bords de route (Annexe 1)

Afin d'améliorer la connaissance des espèces floristiques et faunistiques, le Département a réalisé des études écologiques sur ses dépendances routières. Tous les territoires ont fait l'objet d'inventaires afin de quantifier et qualifier les potentialités écologiques faune/flore. Ces inventaires sont plus au moins récents et sont réalisés par échantillonnage.

Chaque étude vise à réaliser un état initial de la biodiversité et à proposer des aménagements ou des mesures de gestion sur des secteurs qui comporteraient un intérêt patrimonial fort ou pouvant avoir un rôle dans les continuités écologiques.

Les accotements routiers, les ouvrages de récupération des eaux et les ouvrages d'art peuvent jouer un rôle dans le maintien de la biodiversité en servant de refuge pour une « nature ordinaire », de zones refuges pour

des espèces plus rares, et de corridors écologiques pour le déplacement des espèces et l'accomplissement des cycles de vie.

Outre le maintien de la biodiversité, ils assurent des services comme la lutte contre l'érosion, le maintien de la qualité paysagère, le ralentissement de la propagation des polluants.

Ces études territoriales permettent d'évaluer réellement le rôle et l'intérêt de ces espaces sur la biodiversité pour proposer une gestion raisonnée et respectueuse des enjeux environnementaux.

1.5 Le traitement homogène des itinéraires routiers

Pour que l'utilisateur perçoive pleinement la cohérence de traitement des itinéraires routiers, il est nécessaire d'être vigilant sur la synchronisation des travaux réalisés sur un même itinéraire.

L'identification des itinéraires à traiter, la rationalisation des opérations de fauchage et la mutualisation des moyens humains et matériels seront précisés dans les PIGD à l'échelle du Département.

1.6 Les manifestations sur le domaine public

Dans le cas de manifestations ouvertes au public situées sur le domaine public routier (hors agglomération), des dispositions particulières au présent document peuvent être appliquées. En effet, afin d'optimiser la sécurité du public aux abords de la chaussée et les enjeux environnementaux, des interventions complémentaires peuvent être opérées par les services de la MDADT. Elles sont conditionnées à une réponse favorable de l'autorité décisionnaire auprès du pétitionnaire. Ces interventions complémentaires et exceptionnelles sont réservées aux manifestations de grande ampleur (Tour de France, etc.).

1.7 Le traitement des dépendances vertes en agglomération

Conformément aux dispositions de l'article 2.1 du règlement de voirie 59/62 d'octobre 2015, l'entretien des dépendances vertes en agglomération relève du Département pour les parties non aménagées qui portent essentiellement sur le fauchage des fossés et accotements pour lesquels le niveau de service correspond à celui habituellement pratiqué hors agglomération. Les demandes de fauchage additionnel des communes seront traitées au cas par cas et formalisées par conventions.

2 Objectifs et enjeux

2.1 La sécurité

La sécurité des usagers constitue un enjeu majeur dans la définition des modalités de gestion des dépendances vertes. Les objectifs de sécurité sont les suivants :

- Maintenir la lisibilité de la chaussée et supprimer les effets de paroi
- Maintenir la visibilité aux carrefours, des courbes intérieures, des signalisations routières et équipements de la route, dans les configurations sensibles (débouchés de pistes cyclables, arrêt de cars, etc.)
- Maintenir une bande qui permet les manœuvres d'urgence, les arrêts des véhicules, piétons ou cyclistes hors chaussées.

Au travers de ces objectifs, une attention particulière doit être portée à la sécurité des opérateurs et des usagers lors de l'organisation et d'exécution des opérations de fauchage.

2.2 La politique routière de maintenance du patrimoine routier

Il s'agit de maintenir en état le patrimoine routier par un entretien régulier de ses dépendances, de ses équipements et de ses ouvrages (ouvrages d'art, traversées sous chaussées et murs de soutènement), d'assurer les bons fonctionnements techniques et hydrauliques.

La politique de fauchage est construite au regard des principaux enjeux suivants, dont certains sont parfois antagonistes :

- Assurer la sécurité des usagers en délimitant les bords de chaussée et de la zone de récupération,
- Contribuer à la protection de l'environnement et à la promotion de la biodiversité,
- Assurer la visibilité des signalisations verticales et des équipements de la route,
- Maintenir les fonctions hydrauliques de la chaussée et des fossés,
- Maintenir les fonctions techniques des dépendances,
- Œuvrer pour la santé publique avec l'arrachage ou la coupe de certaines plantes allergènes et/ou invasives (ex : ambrosie, renouée du Japon...),
- Limiter l'érosion des sols et ralentir la propagation des polluants,
- Réduire la consommation de carburants et l'émission de gaz à effet de serre,
- Assurer une cohérence de traitement par itinéraires pour les usagers de la route,

Également, le fauchage des accotements fait partie des nécessités liées à d'autres travaux ou actions tels que :

- La préparation des chantiers de couche de roulement (reprofilage, pose de la signalisation de chantier sur accotements, ...)
- Des manifestations ou évènements sportifs et culturels où le public peut se positionner en nombre sur l'accotement

2.3 L'environnement et le paysage

2.3.1 La biodiversité

Le DOGD permet de concilier l'aménagement et la gestion des dépendances routières aux enjeux biodiversité et de proposer des solutions d'adaptation fondées sur la nature. En effet, même si la route est une barrière, les dépendances vertes, les ouvrages d'arts, les bassins, etc., attenantes aux routes

départementales accueillent des espèces ordinaires, remarquables voire protégées qu'il convient de valoriser et de préserver. Malgré les pressions causées par la route, ces dépendances constituent des refuges et des habitats pour un grand panel d'espèces faunistiques et floristiques, et forment de véritables corridors écologiques s'inscrivant dans la logique de trame verte. Certaines dépendances constituent notamment des habitats remarquables comme les coteaux calcaires accueillants et contribuant au développement de familles d'espèces protégées.

De ce fait, l'organisation des modes de gestion doit tenir compte des cycles végétatifs des espèces floristiques et des cycles de vie des espèces faunistiques. De manière générale, il est préférable de limiter les actions de gestion et la fréquence des interventions dans les zones qui sont en dehors des zones d'intérêt sécuritaire où il est primordial de garantir la visibilité.

2.3.2 Les espèces exotiques envahissantes

Les bords de route et les délaissés routiers du Pas-de-Calais, comme dans de nombreux départements, constituent des milieux perturbés et souvent délaissés qui offrent des conditions favorables à l'implantation d'espèces exotiques envahissantes (EEE). Ces zones soumises à des interventions mécaniques répétées (fauchage, terrassement), facilitent la dispersion et l'enracinement de ces espèces via le transport de semences, de sols contaminés ou par le biais des engins d'entretien. De par leur linéarité et leur connectivité, les infrastructures routières agissent comme des couloirs de propagation, reliant entre eux différents milieux naturels ou agricoles, augmentant ainsi les risques de dissémination des EEE. Dans le Pas-de-Calais, la pression est accrue du fait d'un réseau routier dense, d'un climat tempéré humide favorable à la végétation et d'un usage intensif des voies pour les activités humaines et logistiques.

2.3.3 Les paysages

La différenciation des modes de gestion des dépendances permet de répondre favorablement aux enjeux de lutte contre la banalisation des paysages et d'amélioration du cadre de vie. Elle permet de donner du volume et une place importante au végétal dans des infrastructures minérales. En effet, l'amélioration des pratiques de gestion permet de créer des paysages plus « naturels », variés et esthétiques. Cette approche introduit des couleurs et des textures changeantes au fil des saisons et rompt la monotonie visuelle du minéral et des accotements uniformes. Elle contribue également à une meilleure intégration des routes dans leur environnement rendant les trajets plus agréables tout en respectant les équilibres écologiques. La perception du paysage et du végétal peut également jouer un rôle essentiel pour la réduction des vitesses aux abords des agglomérations et des points sensibles.

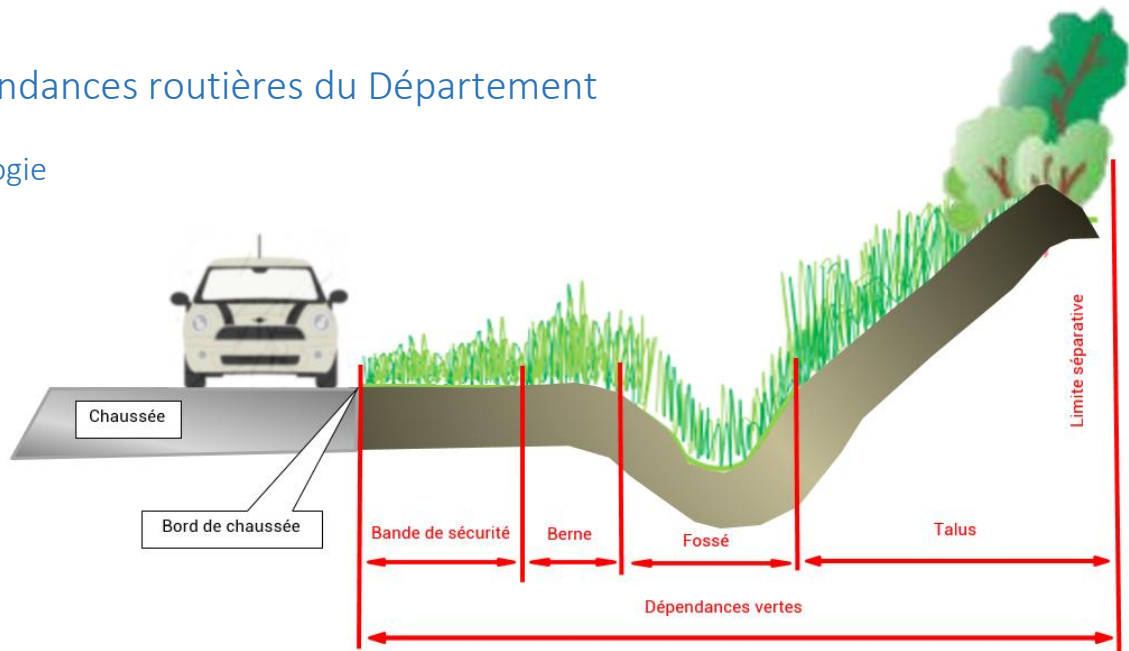
2.4 Les enjeux économiques

La prise en compte des enjeux économiques passe par la rationalisation des opérations de fauchage tout en tenant compte des objectifs précédemment cités. Il est notamment préconisé d'optimiser les opérations d'entretien dans une logique patrimoniale et de décarbonation :

- Adapter les opérations de fauchage aux objectifs et aux périodes
- Mutualiser les moyens humains, matériels et techniques
- Utiliser le matériel adapté à la zone d'intervention
- Minimiser les temps de trajet jusqu'à la zone de fauche
- Minimiser le temps d'intervention et donc la gêne à l'usager (Utiliser la technique des « trains de fauchage » quand cela est nécessaire ou possible)
- Optimiser l'usage des machines (journée continue quand cela est possible ou nécessaire)
- Optimiser l'entretien des matériels
- Maintenir un couvert végétal pour limiter l'érosion des sols

3 Les dépendances routières du Département

3.1 Terminologie



3.2 Définition et description des bords de routes

Une dépendance verte est l'interface pourvue de végétation entre le bord de chaussée et la limite séparative domaine public / domaine privé. Les surfaces végétalisées des emprises routières - ou dépendances vertes – rassemblent deux catégories de surface :

- Celles directement associées aux fonctions hydrauliques et techniques de la route (accotements, terre-plein central, fossés, dépendances, ...)
- Celles qui accompagnent la route (talus, sur largeurs, délaissés, ...)

Les dépendances ont un intérêt technique en terme de viabilité et fonctionnalité de la route :

- Epaulement des chaussées
- Evacuation des eaux grâce aux fossés et aux noues
- Stockage de la neige lors du déneigement
- Support des panneaux de signalisation et d'information
- Lieux de passage des réseaux aériens et souterrains
- Accès aux propriétés riveraines

Elles jouent également un rôle important en terme de sécurité et de confort des usagers :

- Zone de sécurité ou de récupération pour les arrêts en dehors de la chaussée et des sorties de route
- Lisibilité de la route
- Visibilité des équipements de la route

Les dépendances participent également directement au cadre de vie et au paysage et ont enfin une fonction écologique majeure

- Qualité des paysages
- Ecran visuel
- Refuge pour la biodiversité
- Résilience face au changement climatique
- Limitation de l'érosion des talus
- Amélioration du piégeage de la pollution chronique des eaux de ruissellement par les fossés enherbés
- Protection contre le vent

- Suivant leur gestion, ces dépendances peuvent en partie atténuer l'impact des infrastructures linéaires sur l'environnement

3.3 La diversité des bords de routes

Les dépendances vertes routières, représentent une opportunité pour le maintien d'une biodiversité ordinaire. Les bords de routes peuvent constituer de véritables zones « habitats » ou « refuges » pour la faune et la flore. Elles sont un élément de corridor écologique et un réservoir de biodiversité pour de nombreuses espèces de plantes, d'insectes, de mammifères et d'oiseaux.

Les infrastructures linéaires de transport ont des effets négatifs sur la biodiversité, notamment par la fragmentation des habitats. Il s'agit ici de montrer qu'un certain nombre de mesures peuvent être mises en place pour réduire leurs impacts.

Une biodiversité ordinaire, mais aussi quelques espèces patrimoniales voire protégées utilisent les bords de route de façon variée, comme zone de refuge, d'alimentation, de reproduction, d'habitat et comme couloir de déplacement (notion de corridor écologique).

4 La gestion différenciée des dépendances routières

Les dépendances de la route nécessitent un minimum d'entretien périodique afin de pouvoir assurer leurs fonctions.

4.1 Le principe de la gestion différenciée des bords de route

La gestion différenciée sur les bords de routes départementales consiste à adapter l'entretien des accotements, des fossés et des talus en fonction de leur usage, de leur localisation et de leur valeur écologique en répondant aux enjeux de sécurité. Par exemple, certaines zones proches des carrefours ou des virages peuvent être fauchées régulièrement pour des raisons de sécurité et de visibilité, tandis que d'autres portions moins fréquentées peuvent bénéficier d'un entretien plus espacé. Cette approche permet une meilleure prise en compte de la préservation de la biodiversité en favorisant la faune et la flore locale, en optimisant les coûts et les interventions d'entretien.

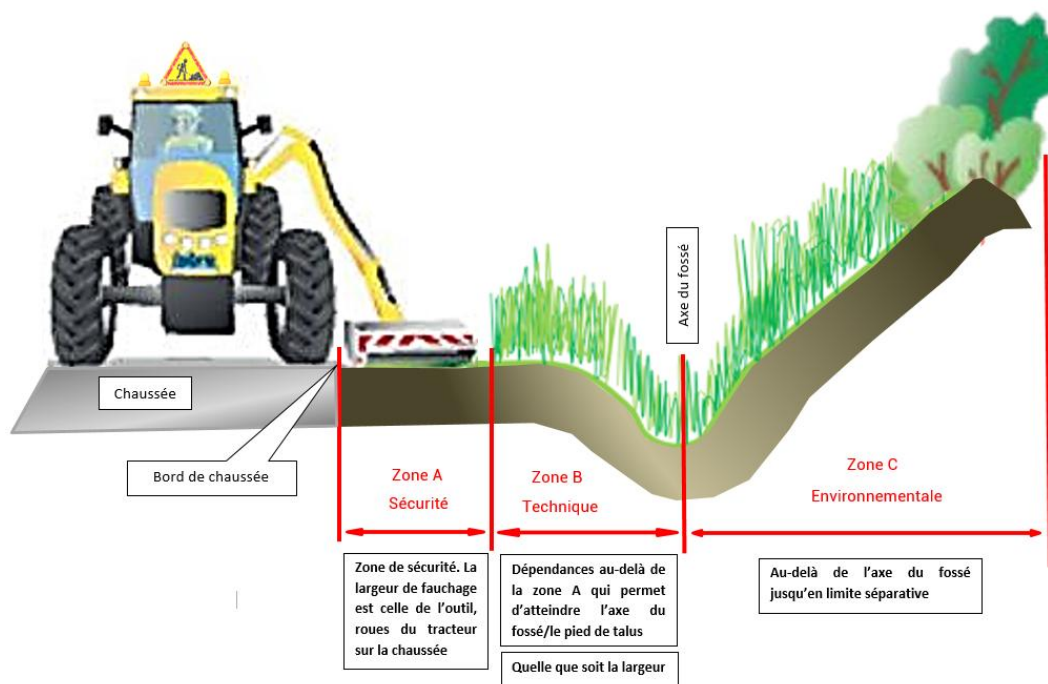
4.2 Caractérisation des zones d'intervention

Les dépendances vertes présentent différents aspects et configurations selon les routes. Elles comprennent l'accotement, le fossé et le talus, en remblais et en déblais.

La gestion de la végétation sera différente en fonction du contexte de la végétation, sans pour autant faillir aux objectifs de sécurité et de maintien de la viabilité.

Trois zones sont définies pour l'action de fauchage/débroussaillage :

- La **zone A – Sécurité**, dont la largeur est celle de l'outil (et non celle de l'accotement),
- La **zone B – Technique** qui comprend l'accotement au-delà de la **zone A** et qui permet d'atteindre généralement l'axe du fossé / le pied de talus,
- La **zone C - Environnementale** correspondant à la suite de la dépendance verte, au-delà de l'axe du fossé / pied de talus jusqu'en limite séparative

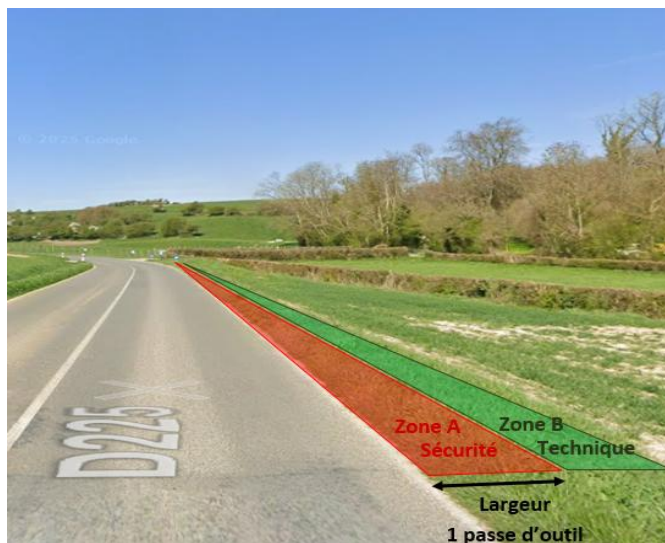


On distinguera 3 situations différentes :

Concernant la Zone A, l'enjeu de sécurité prévaut et de ce fait, la gestion sur cette zone se limite à une seule largeur d'outils (sauf dans la situation suivante).

Situation n°1 : Accotement de moins de 2 largeurs d'outils (≈ 2 m) à partir du bord de chaussée :

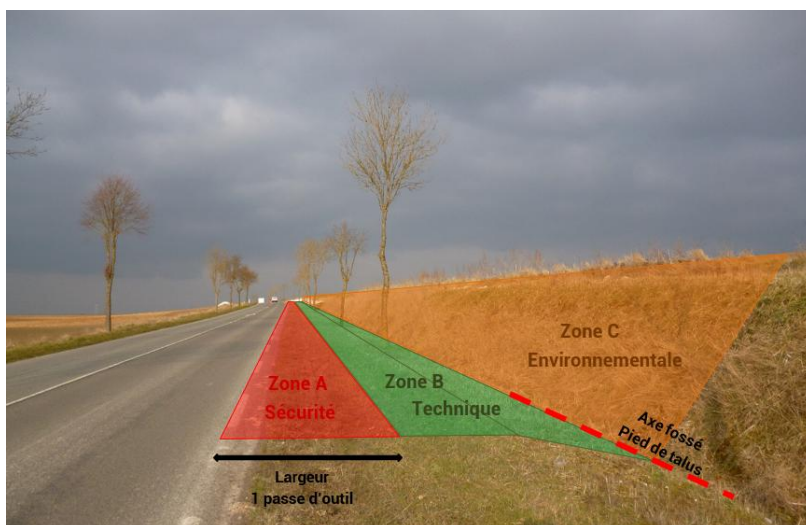
Les enjeux écologiques sont minoritaires par rapport aux enjeux sécuritaires. Sur cette typologie, les opérations de fauchage seront conformes aux objectifs décrits dans le « planning indicatif des activités de fauchage au regard des objectifs ».



Situation n°2 : Accotement de type talus ou fossé de plus de 2 largeurs d'outils à partir du bord de chaussée :

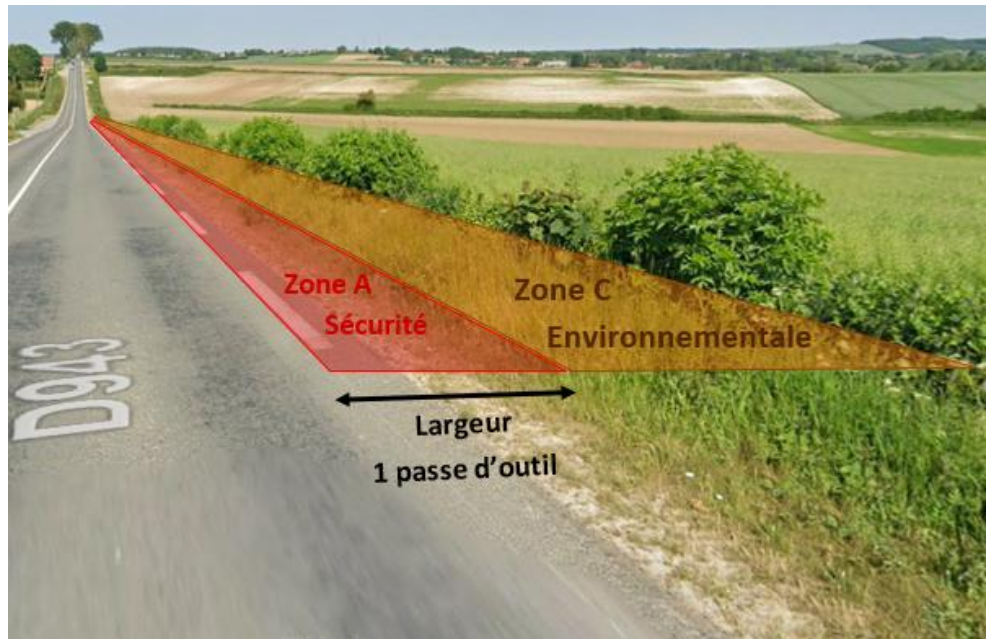
Même si les enjeux de sécurité sont importants, les enjeux écologiques sont plus intéressants sur cette typologie de dépendance car la largeur permet une diversification des modes de gestion et une zone de refuge plus importante :

- Zone A : les opérations de fauchage seront conformes aux objectifs décrits dans le « planning indicatif des activités de fauchage au regard des objectifs ».
- Zone B : Cette zone démarre de la fin de la zone A jusqu'au fil d'eau du fossé ou du talus. La gestion s'y pratique en fauche tardive annuelle (à partir du 15 septembre) afin de conserver la capacité hydraulique et la bonne circulation des eaux.
- Zone C : Cette zone démarre à partir de la fin de la zone B, à droite du fil d'eau. Cette zone, où les enjeux de sécurité sont absents, est consacrée à la différenciation des modes de gestion pour le développement de la biodiversité. La gestion appliquée sera a minima une fauche tardive annuelle, mais la fréquence des fauchages pourrait être espacée (fauche bisannuelle ou trisannuelle). La libre évolution peut également être un objectif de gestion sur certains secteurs. Cette zone serait également adaptée aux expérimentations (ex : fauche en mosaïque, fauche en tronçons, etc.).



Situation n°3 : Accotement plat de plus de 2 largeurs d'outils à partir du bord de chaussée :

Même si les enjeux de sécurité sont importants, les enjeux écologiques sont plus intéressants sur cette typologie de dépendance car la largeur permet une diversification des modes de gestion et une zone de refuge plus importante :


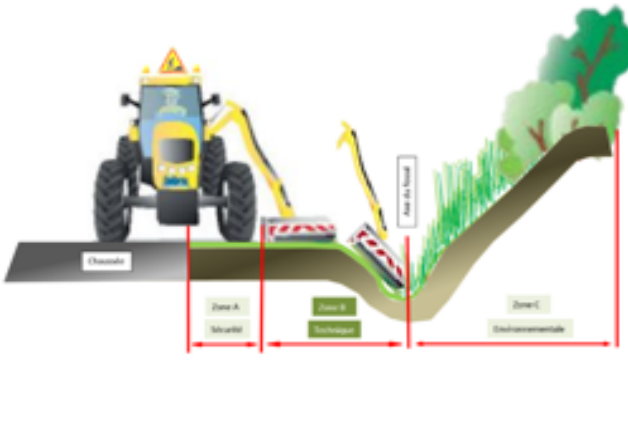



- Zone A : les opérations de fauchage seront conformes aux objectifs décrits dans le « planning indicatif des activités de fauchage au regard des objectifs ».
- Zone C : Cette zone démarre à partir de la fin de la zone A. Cette zone, où les enjeux de sécurité sont absents sauf ceux de maintenir l'absence d'obstacle, est consacrée à la différenciation des modes de gestion pour le développement de la biodiversité. La gestion appliquée sera a minima une fauche tardive annuelle (à partir du 15 septembre) mais la fréquence des fauchages pourrait être espacée (fauche bisannuelle ou trisannuelle). La libre évolution peut également être un objectif de gestion sur certains secteurs. Cette zone serait également adaptée aux expérimentations (ex : fauche en mosaïque, fauche en tronçons, etc.).

4.3 Planning d'intervention et objectifs (Annexe 2 – Calendrier / Objectifs)

Le planning précise les activités de fauchage et de débroussaillage au regard des objectifs.

Sous réserve de respecter les objectifs fixés, chaque MDADT peut opérer en même temps sur les zones A et B en septembre.

	Périodes	Objectifs / Zonage
 <p>Zone A - Sécurité</p>	<p>Pour atteindre l'objectif</p> <p>1^{er} Mai au 15 Juin</p>	<p>Zone de sécurité (carrefours, virages, sections courantes, accotements, signalisations verticales et équipements routiers)</p> <p>* Autant de coupes nécessaires, la végétation ne devant pas dépasser 40 cm</p> <p>* Maintenir la sécurité et la protection des usagers, la visibilité des signalisations et des équipements.</p>
	<p>Si l'objectif le nécessite</p> <p>15 avril au 15 Octobre</p>	<p>* Préserver les fonctions des ouvrages routiers et ses équipements en traitant leurs abords (ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, traversées sous chaussée, fils d'eau, murs de soutènement, portails, clôtures et grillages).</p> <p>* La largeur de la passe est égale à la largeur des pneus du tracteur sur la chaussée.</p>
 <p>Zone B - Technique</p>	<p>15 Septembre au 15 Novembre</p>	<p>Zone au-delà de la Zone A qui permet d'atteindre l'axe de fossé / le pied de talus</p> <p>Zone qui assure les fonctions techniques et hydrauliques de la route (accotements, fossés, terre-plein central, pied de talus, ...)</p> <p>* Assurer la continuité des écoulements des eaux de ruissellement de la plateforme routière en maîtrisant la végétation</p> <p>* Préserver les fonctions des ouvrages routiers et ses équipements en traitant leurs abords (ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, traversées sous chaussée, fils d'eau, murs de soutènement, portails, clôtures et grillages).</p> <p>* Sous réserve de respecter les objectifs, les Zone A et Zone B peuvent être traitées en même temps à/c du 15 Septembre</p>
		 <p>Zone C - Environnementale</p>

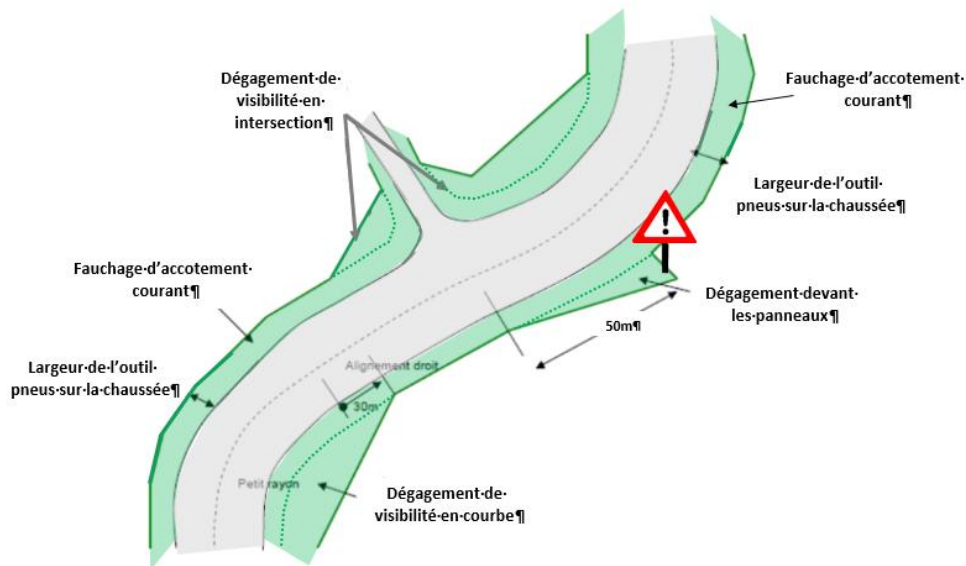
4.4 Définition du niveau de service

La végétation située en section courante, dans les carrefours et virages, à proximité et au droit des signalisations verticales et des équipements de la route est susceptible de modifier la perception du tracé et d'influencer le comportement des usagers (vitesse et trajectoire), d'où la nécessité de dégager la visibilité.

L'objectif de sécurité est atteint à partir du moment où la hauteur de l'herbe n'excède pas 40 cm.

La hauteur de coupe préconisée est de 15 cm.

4.4.1 Les zones en courbes



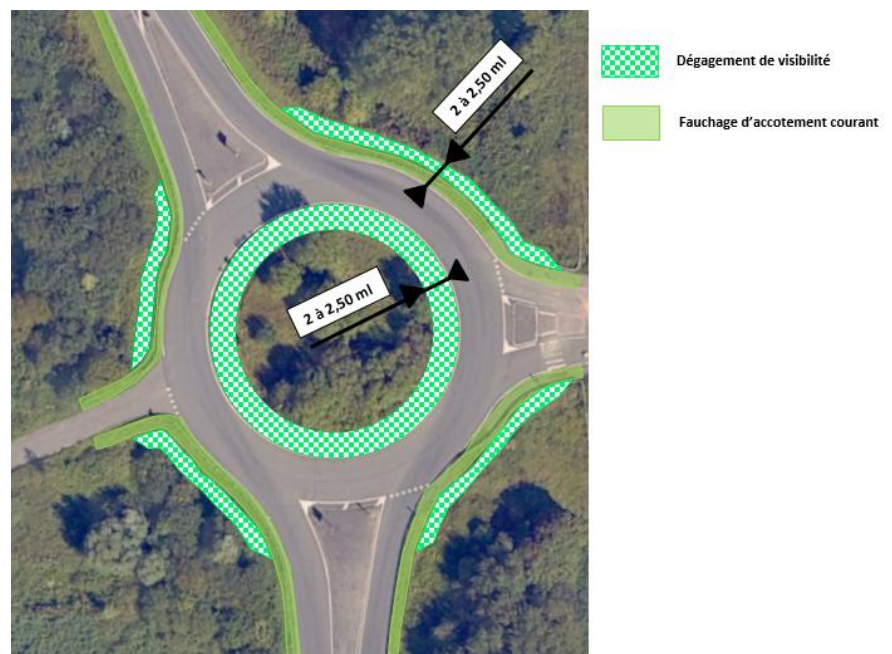
4.4.2 Les carrefours giratoires

Les quadrants périphériques sont fauchés dans la continuité de la section courante et avec les mêmes objectifs.

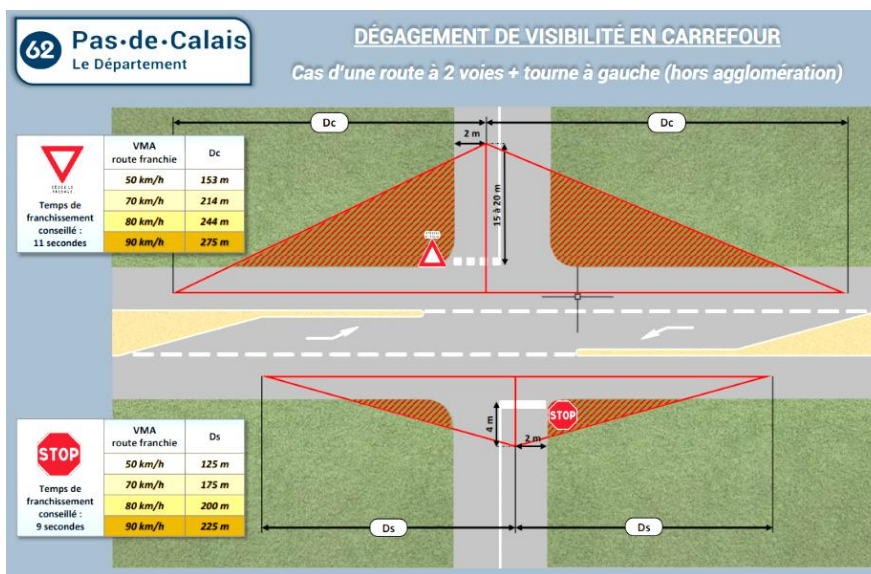
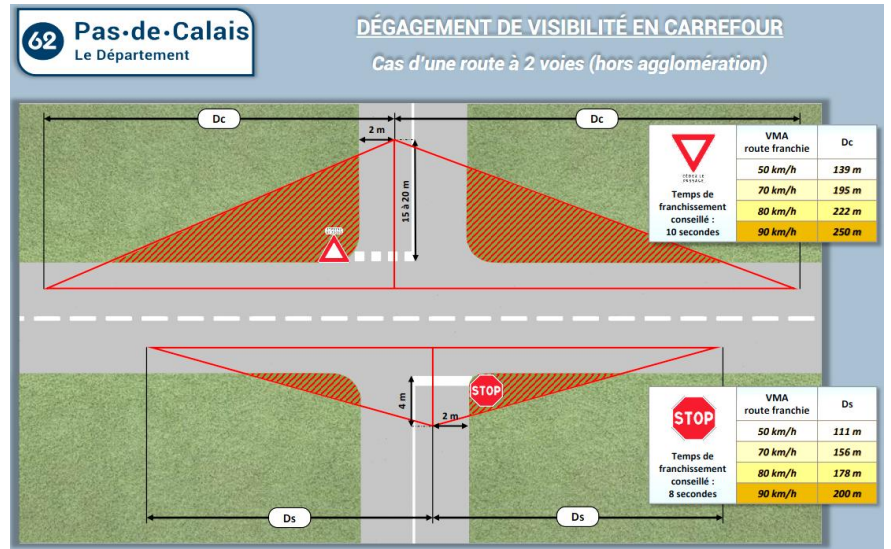
L'anneau central et les zones autour des branches d'entrées du giratoire sont fauchées selon les règles minimales de visibilité. De manière générale, il est effectué un dégagement de visibilité périphérique minimal de 2,50 m à partir des bordures extérieures ; la largeur de dégagement minimal comprend la bande périphérique revêtue.

L'intérieur de l'îlot est traité au cas par cas dans les PIGD en fonction de leur géométrie et de leur localisation. L'objectif

est de minimiser l'entretien en laissant un développement naturel de la végétation et appliquer un fauchage bisannuel ou trisannuel. Si le contexte ne le permet pas, il est possible d'envisager des plantations qui, à moyen et long termes, ne nécessitent qu'un minimum d'entretien.



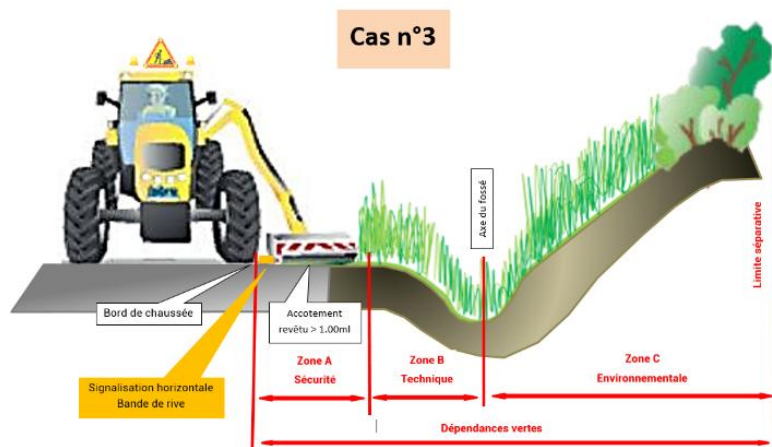
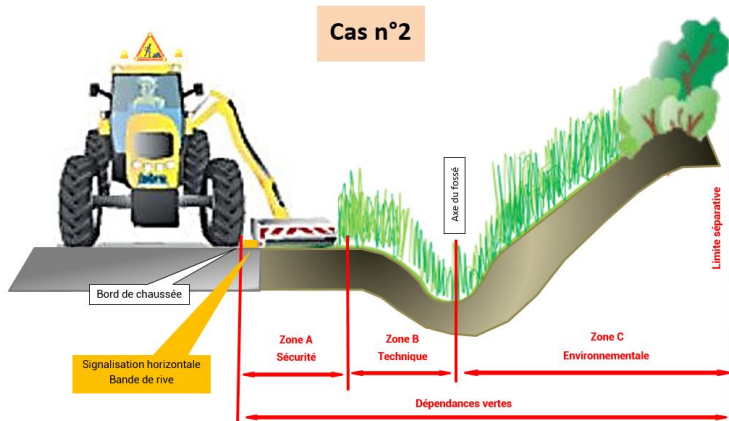
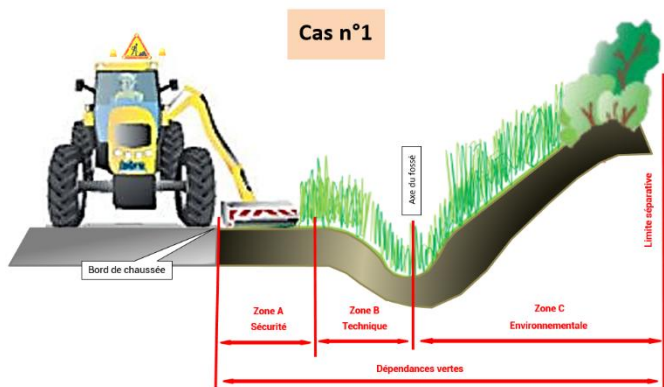
4.4.3 Les carrefours



4.4.4 Les sections courantes et alignements droits

Cette bande de sécurité (ou passe de sécurité) depuis le bord de chaussée (ce qui correspond à la largeur de l'outil de fauchage avec les roues du tracteur sur la chaussée exclusivement), doit être coupée suffisamment régulièrement pour garantir l'évitement de collision multi-véhicules en autorisant des manœuvres d'urgence de déport latéral sur l'accotement, l'arrêt d'un véhicule en dehors de la chaussée. Son dégagement permet également de délimiter précisément le bord de chaussée.

Les opérations de fauchage s'effectueront selon les cas où se situe le bord de chaussée, en cas d'absence ou de présence de signalisation horizontale en rives.



4.4.5 Traitement des routes avec accotements revêtus, fossés revêtus, fils d'eau et dispositifs de sécurité

Les zones situées au-delà des bandes d'arrêt d'urgence (BAU) le long des routes à 2 x 2 voies ou des accotements revêtus sur les routes bidirectionnelles avec des largeurs supérieures à celle de l'outil, le long desquelles se trouvent une cunette, un caniveau, un fossé béton ou un dispositif de sécurité, seront traitées de la même manière que la zone B. Les principes de dégagements de visibilité, notamment en carrefours et en courbe devront cependant être respectés.

Ces sections figureront dans le PIGD des MDADT concernées.

4.4.6 Traitement des abords des ouvrages routiers et ses équipements (ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, traversées sous chaussée, fils d'eau, murs de soutènement, portails, clôtures et grillages)

Les ouvrages routiers et ses équipements (les ouvrages d'art, les ouvrages hydrauliques, les traversées sous chaussée, les fils d'eau, les murs de soutènement, les portails, les clôtures et grillages) représentent un patrimoine important car ils sont indispensables à la protection des voies de circulation et à la préservation du patrimoine routier.

Le principe à retenir est l'importante nécessité de traiter et de maîtriser la végétation aux abords des ouvrages et de leurs équipements pour préserver leurs fonctions et permettre leurs visites, contrôles et entretiens.

Le traitement de la végétation pour pouvoir accéder aux abords et à toutes les parties de ces ouvrages routiers et de leurs équipements se fera sans contraintes calendaires et sera réalisé à une période compatible avec celles des visites de contrôle, de surveillance et d'entretien.

4.4.7 Traitement des échangeurs et bretelles

Les bretelles sont fauchées dans la continuité de la section courante et avec les mêmes objectifs.

L'intérieur est traité au cas par cas dans les PIGD en fonction de leur géométrie et de leur localisation.

L'objectif est de minimiser l'entretien en laissant par exemple un développement naturel de la végétation et appliquer un fauchage bisannuel ou trisannuel. Si le contexte ne le permet pas, il est possible d'envisager des plantations qui, à moyen et long termes, ne nécessitent qu'un minimum d'entretien.

4.4.8 Traitement des fossés et talus

- **Les fossés :**

Le fossé en terre (non revêtu) est dédié à la collecte et à l'évacuation des eaux de la plateforme routière mais aussi au piégeage de la pollution chronique et au ralentissement de la propagation des polluants. Suivant sa pente, il peut permettre une infiltration partielle de l'effluent collecté.

L'objectif est de veiller au fonctionnement hydraulique de l'ouvrage en maîtrisant la présence végétale. En effet, la végétation du fossé en terre réduit l'érosion due au courant mais par contre limite le débit d'évacuation.

Afin de maîtriser la végétation du fossé en terre, sa berge, du côté de la chaussée jusqu'à son axe (fil d'eau), sera traitée lors des opérations de fauchage de la Zone B. L'autre berge, de son axe (fil d'eau) vers la limite séparative, sera traitée lors des opérations de fauchage de la Zone C. En présence d'ouvrages hydrauliques, la totalité des berges du fossé en terre seront traitées sur 2,00 m de part et d'autre.

Pour garantir la collecte hydraulique de la plateforme routière jusqu'à son exutoire, le fond de fossé ne doit pas être entravé par des embâcles (branches, ligneux en développement, troncs, produits de fauche, déchets, rochers, ...) qui seront nécessairement enlevés.

L'entretien des fossés en terre peut également faire l'objet d'un curage. L'objectif consistera à rétablir ou maintenir son fil d'eau, à favoriser l'infiltration par différentes méthodes. Suivant le niveau d'ensablement, leurs traitements seront développés dans le DOGE (Dossier d'Organisation de la Gestion des Eaux) à venir.

- **Les talus :**

Pour les talus, la réduction des fréquences de fauche voire la libre évolution des milieux vise à laisser la nature reprendre ses droits sur des espaces ne présentant aucune fonction routière, sans enjeux de sécurité ni de fonctionnalité hydraulique. Bien au contraire, laisser ces talus végétalisés permet de lutter contre l'érosion et l'assèchement des sols, et favorise la biodiversité et notamment la nidification de certaines espèces.

Sur certains cas particuliers et notamment celui des talus calcicoles, il est important de laisser le milieu ouvert en évitant que les ligneux ne le colonisent, afin que cette riche biodiversité puisse s'exprimer sans concurrence.



4.4.9 Fauchage « stop déchets »

La présence d'une végétation haute et dense peut constituer une difficulté pour le ramassage des débris jetés sur les emprises, conduisant à leur accumulation et leur transformation en projectiles lors du fauchage.

Cette intervention, réalisée autant de fois que nécessaire à partir du moment où la végétation dépasse 40cm, est destinée à faciliter le ramassage des déchets dans les secteurs d'accumulation, souvent périurbains : proximité des fast-food, sorties d'autoroutes, aires d'arrêt, abords de certains carrefours.

Le fauchage « stop déchets » est réalisé lors de la seconde passe de sécurité.

Les zones concernées feront l'objet d'une identification précise dans le PIGD.

4.4.10 Fauchage spécifique des plantes indésirables pour les cultures/Echardonnage

L'échéance de fauchage du chardon des champs « *Cirsium arvense* » du 15 juillet posée sur la base de l'obligation reprise à l'arrêté préfectoral départemental du 11 juin 2001 n'est plus en vigueur car il ne fait plus partie de la liste des organismes nuisibles réglementés en France métropolitaine à l'arrêté du 16 avril 2020 portant établissement des listes d'organismes nuisibles au titre du 6° de l'article L. 251-3 du code rural et de la pêche maritime. Les arrêtés départementaux rendant cette lutte obligatoire sont caduques. Les maires ne peuvent donc plus prendre d'arrêtés municipaux pour lutter contre leur prolifération au titre de ce code.

Actuellement l'échardonnage n'est donc plus obligatoire. A cela, 2 paramètres s'ajoutent :

- Les chardons sont des plantes intéressantes pour les pollinisateurs et les oiseaux. Il peut être utile d'en conserver sur certains tronçons sans le laisser devenir envahissant.
- Le repérage des chardons n'a pas pu être réalisé par les équipes

Dans le Pas-de-Calais nous disposons de peu d'espèces de chardons mais il a été inventorié 3 espèces patrimoniales toutes déterminantes ZNIEFF dont une protégée.

Dans l'évolution des pratiques, il convient de ne plus faucher systématiquement le chardon des champs. Néanmoins si le chardon est présent sur une surface importante, compte tenu de son caractère « invasif », on peut définir au cas par cas, au travers des PIGD, des zones d'intervention et des modalités de gestion précises tenant compte des espèces patrimoniales et /ou protégées. Cette fauche permettra de diversifier les espèces dans les prairies.

4.4.11 Fauchage raisonné adapté à la présence d'espèces patrimoniales ou protégées

Une espèce protégée est une espèce (animale, végétale, fongique, etc.) qui bénéficie d'un statut de protection légale ou qui fait l'objet de mesures de conservation.

On entend par espèce patrimoniale une espèce pour laquelle le niveau de rareté et des menaces la concernant est tel qu'il y a un doute sérieux quant à son maintien dans un bon état de conservation à l'échelle régionale. Toute destruction ou une dégradation de son site de reproduction ou de son aire de repos doit faire l'objet d'une attention particulière.

Sur les secteurs où la présence d'espèces protégées/patrimoniales est avérée et en lien avec les études menées, une gestion particulière devra être définie dans le cadre des PIGD, hormis sur la zone A où les enjeux de sécurité sont prégnants et où la fauche régulière sera pratiquée.

Cette pratique devra faire l'objet d'une validation par les services de l'Etat en charge de la réglementation sur les espèces protégées.

4.4.12 Traitement des bassins de rétention des eaux pluviales

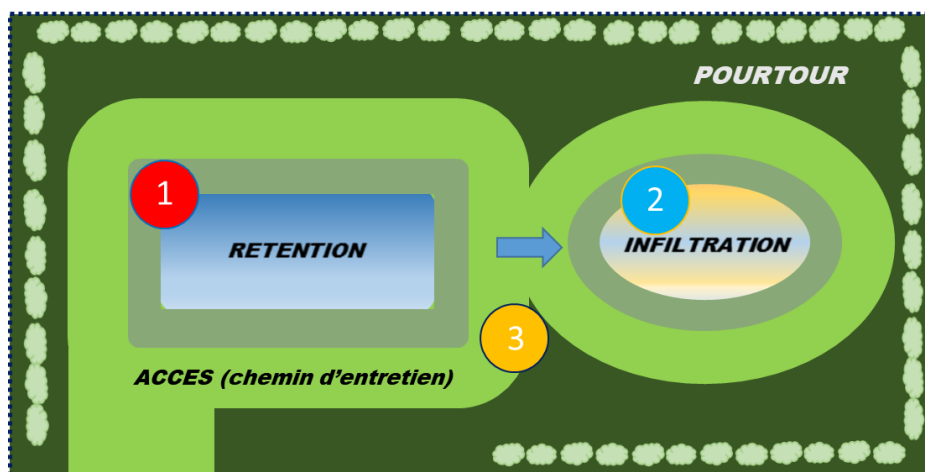
Le principe à retenir est de préserver les fonctions des bassins de rétention. Leurs traitements seront développés dans le DOGE (Dossier d'Organisation de la Gestion des Eaux) à venir.

Le bassin de rétention des eaux pluviales est un ouvrage hydraulique de collecte des eaux de ruissellement de la voirie et de dépollution.

Pour assurer le fonctionnement et la pérennité de ces ouvrages quelle que soit leur configuration ou leur structure, il est capital de procéder au contrôle et à la gestion de la végétation.

ZONES D'INTERVENTIONS SUR LES BASSINS

Un bassin peut être décomposé en 3 zones d'intervention, suivant le schéma de principe ci-contre.



Ces 3 zones nécessitent des interventions spécifiques sur la végétation. Suivant la typologie de bassin, on peut trouver des ouvrages en configuration rétention seule ou infiltration seule.

- **Zone 1** : le bassin de rétention est celui qui nécessite le plus de surveillance de la végétation. Ce bassin est étanche et la végétation des hauts de berges et berges doit être strictement herbacée.

Le développement de la végétation ligneuse a des conséquences néfastes et irréremédiables sur l'étanchéité du bassin (géo membrane apparente ou recouverte de terre végétale). Plus étanche, il n'assure plus sa fonction.

- **Zone 2** : La végétation du bassin d'infiltration comme pour la rétention, doit rester de type herbacée. La végétation ligneuse est à éliminer. Son développement provoque amas de feuilles et débris végétaux qui vont s'accumuler et se composter sur le lit de sable en fond de bassin jusqu'à le colmater.

D'une manière générale, arbres et arbustes n'ont pas à s'implanter et subsister dans les **Zone 1** et **Zone 2**.

Concernant la fauche mécanique des berges et talus des **Zone 1** et **Zone 2**, elle est préconisée 2 fois/an sur une période entre avril et octobre.

- **Zone 3** : Les accès sont des espaces qui ont pour fonction de rendre accessibles les ouvrages de rétention et/ou d'infiltration, ouvrages de régulation hydraulique, vannes, regards, séparateurs à hydrocarbure, signalétique.

Cette zone, souvent stabilisée, permet le passage d'engins pour la fauche mécanique et pour le curage des ouvrages.

Concernant l'entretien des accès en **Zone 3**, il est préconisé :

- Deux fauches mécaniques annuelles sur une période entre avril et octobre
- Deux dégagements à la débrousailluse autour des organes de vannage et des signalétiques au printemps et en fin d'été
- Au-delà des **Zone 1**, **Zone 2** et **Zone 3**, le **pourtour** du bassin peut présenter des enjeux écologiques plus ou moins importants pour le refuge des espèces floristiques et faunistiques. Des actions peuvent accroître la diversité écologique de cet espace.

Ainsi, les bassins à enjeux identifiés sont localisés dans les PIGD qui précisent les modalités d'interventions.

Sans spécificité particulière sur le pourtour du bassin, on peut retenir :

- Les mêmes préconisations d'entretien que les accès en **Zone 3**
- Une taille annuelle d'entretien des haies le long des clôtures, si existantes, sur largeur et hauteur si nécessaire en période hivernale

Le traitement de la végétation le long des portails, clôtures et grillages sera réalisé dans les mêmes conditions énoncées au chapitre 4.4.6 qui précisent le traitement des abords des ouvrages et de leurs équipements.

4.4.13 Traitement des délaissés de voirie

Leur entretien dépend de l'usage qui en est fait :

- Délaissés routiers sans équipement particulier : pas d'objectif particulier à atteindre, sinon celui de la sécurité au droit du délaissé et à ses débouchés sur la route.
- Délaissés routiers équipés (aires de stationnement avec tables, aires de repos des voies vertes) : il ne faut procéder qu'au dégagement de l'accès aux équipements et à leur périphérie directe sur 2 ou 3 mètres, pas au-delà.



Globalement, l'entretien des délaissés de voirie est similaire à celui de la zone C hors dégagement des équipements et des aménagements.

4.4.14 Traitement des joints

L'enracinement de la végétation dans les raccords entre surfaces en béton ou en enrobé ou dans les joints de bordures ou de caniveaux occasionne des dommages aux ouvrages.

Pour lutter contre ce phénomène, il est prioritaire de concevoir des ouvrages comportant le minimum de raccords. Lorsque ces raccords demeurent nécessaires ou sont préexistants, il convient de les réaliser en produits élastomères.

Pour l'entretien des ouvrages existants, divers procédés alternatifs (binage, balayage, brûlage, ...) ont été testés mais se révèlent contraignants, parfois dangereux pour les agents et les usagers et souvent peu efficaces.

Ces techniques demeurent pourtant les seules réglementairement acceptables aux abords des points d'eau ou dans les périmètres de protection de certains champs captant.

Les produits de bio-contrôle (souvent à base d'acide pélargonique) sont relativement efficaces pour traiter les joints de voirie mais leur action reste très limitée dans le temps, car ils n'agissent pas sur le système racinaire. Cela impose des passages plus réguliers. Leur coût élevé et la fréquence nécessaire des passages (toutes les 3 à 5 semaines en saison) rendent leur usage assez contraignant. Leur efficacité réelle repose sur une stratégie intégrée combinant prévention, mécanique et suivi régulier. Attention, même si ces produits sont considérés comme « naturels », il est obligatoire de posséder un Certiphyto pour pouvoir en acheter et en appliquer (cf 4.4.18 Utilisation des produits phytosanitaires)

4.4.15 Traitement des berges en bord de cours d'eau

La ripisylve (végétation) présente en bord de berge est importante pour le maintien de celle-ci, ainsi que pour la « santé physique » du cours d'eau. C'est pourquoi il est essentiel de privilégier la réalisation d'aménagements en techniques végétales pour la protection des berges.

Afin d'optimiser les passages, la fauche des berges sera couplée à l'entretien annuel de la ripisylve/des aménagements d'hydrauliques douces (taille notamment des plantations, fascines, (CF 4.4.16 Traitement durable de la végétation ligneuse) envisagés dans le cadre des projets de protection de berges.

Les berges concernées seront identifiées pour chaque territoire dans le cadre des PIGD.

Dès que possible la réutilisation des produits de coupes (exemple : branches de saules) pour la mise en place de nouveaux aménagements (sur site ou non) doit être envisagée. Cette récupération permet de diminuer les problèmes de gestion/évacuation des « déchets de coupes » en les valorisant.

4.4.16 Traitement des espèces exotiques envahissantes (EEE)

Pour lutter contre la prolifération et contre les dégâts sanitaires de ces espèces, l'observation de l'évolution de celles-ci pour proposer les moments opportuns de coupe est confiée à des référents qui assurent l'identification, le relevé des zones infestées et le suivi de la pousse de ces plantes ; les modalités d'organisation et de suivi reposent sur les dispositions suivantes :

- Un référent EEE dans chaque CER
- Les EEE seront identifiées pour chaque territoire dans le cadre du PIGD
- Mode opératoire et protocole pour l'élimination des EEE par espèce et par CER

Dans un contexte économique contraint et d'implantations durables de certaines EEE, il est nécessaire de développer à l'échelle départementale une nouvelle stratégie de gestion de celles-ci, à adapter en fonction des espèces (par exemple : moins de tentative d'éradication systématique mais plus de limitation de propagation). La DDAE accompagnera la création de cette nouvelle démarche.

4.4.17 Traitement durable de la végétation ligneuse

La gestion des arbres et des haies est définie par l'ensemble des mesures faisant référence à la stratégie adoptée par la délibération « Adaptation et résilience face au changement climatique – volet paysager » et notamment son annexe 3 définissant le plan d'action « Aux arbres 62 ».

Entretenir la végétation ligneuse (arbres, haies, fourrées, etc.) c'est assurer un ensemble d'interventions de suivi (taille, entretien du pied des arbustes et suivi sanitaire) cohérentes et de qualité qui agissent en faveur de la pérennité des végétaux en contribuant :

- Au maintien du gabarit pour assurer la sécurité de circulation des différents usagers du réseau départemental ;
- Au développement harmonieux et à la qualité ornementale des végétaux jusqu'à leur renouvellement ;
- A son intégration paysagère ;
- A la régénération éventuelle des végétaux dégradés ou sénescents.

Selon la conception des projets, le contexte du site et les enjeux de gestion, l'entretien est assuré de manière individuelle ou en considérant un peuplement.

Comme pour les arbres, attention à ne pas réaliser, sauf impératif sécuritaire, de travaux d'abattage ou d'entretien entre mars et octobre (période de reproduction de la faune et de constitution des réserves pour les végétaux).

D'une manière générale :

- Les interventions sur la strate arbustive doivent avoir lieu dans les mêmes règles et aux mêmes périodes que sur les interventions sur la zone C.
- Pour être efficace, ces interventions d'entretien doivent être programmées dans le cadre plus global de la gestion d'une haie ou d'un arbre, d'un ensemble de haies ou d'arbres.
- Des démarches d'entretien respectueuses sont initiées dans le cadre des PIGD et doivent adapter l'intervention du végétal (et non l'inverse), conserver le maximum d'arbres et de haies épaisses et privilégier la régénération spontanée des haies en bannissant le passage du broyeur au sol dans les trouées.
- L'entretien d'une haie ou d'un arbre implique le respect des végétaux. La qualité des coupes est primordiale afin de permettre aux végétaux de cicatriser correctement. Un bon entretien courant est adapté à la structure du végétal concerné, à son usage, et réalisé avec le matériel adéquat.

Quelques recommandations sont à prendre en compte :

- Tailler hors des périodes de nidification
- Respecter les gabarits routiers : 4m de hauteur et 0,5 à 1m de dégagement latéral.
- Adapter les fréquences : tous les 2 à 3 ans pour les haies et tous les 5 à 10 ans sur les arbres sauf atteinte sanitaire ou sécuritaire importante.
- Tailler les arbres seulement si c'est nécessaire ou lorsqu'il y a un danger imminent.
- Une justification par un diagnostic délivré par un professionnel est primordiale avant toute opération de taille importante ou abattage d'arbres ou de haies.
- Privilégier les tailles douces et bannir les tailles sévères ou systématiques.
- Ne pas tailler la haie sur le dessus : la taille sommitale affaiblit progressivement la haie et favorise le maintien des espèces les plus vigoureuses et la disparition des espèces les plus fragiles. Même si votre haie est constituée uniquement d'espèces buissonnantes, il vaut mieux préférer un recépage régénérateur, tous les 15 ans.
- Ne pas réduire la haie à moins de 1,5 m d'épaisseur.
- La coupe ne doit pas éclater de grosses branches (> à 5cm).
- Favoriser la diversité des essences composant une haie ou un alignement et conserver des hauts jets pour la biodiversité.
- Assurer la visibilité des panneaux de signalisation.
- Valoriser les résidus de coupe.
- Ne pas écorcer les troncs.
- Ne pas appuyer l'outil sur la haie, ni faire de "vagues" et ne pas tailler en biais le haut des haies.

Mal utilisé, le matériel provoque des blessures qui engendrent :

- Une fragilisation progressive des végétaux (sensibilité aux maladies, faible résistance aux grands vents).
- Une perte importante de l'intérêt paysager de la haie.
- Des travaux de reprise coûteux et dangereux en bord de voirie.
- Une dévalorisation du travail fait.
- Une disparition des espèces sensibles.

Rappel :

Les arbres d'alignements et les haies en bord de voie publique sont protégés par les lois L-350-3 et L-412-21 du Code de l'environnement. Dans le cadre du déploiement de la politique en faveur de l'arbre et de la haie du Département, des plans de gestion à l'échelle départementale seront définis et validés par les services de l'Etat.

4.4.18 Utilisation des produits phytosanitaires

Il est toujours possible d'utiliser les produits de bio-contrôle figurant sur la liste établie par l'autorité administrative en application de l'article L. 253-7 du code rural et de la pêche maritime, les produits qualifiés à faible risque conformément au règlement (CE) n°1107/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques et les produits dont l'usage est autorisé dans le cadre de l'agriculture biologique, hors terrains à vocation agricole tels que définis au premier alinéa de l'article L. 143-1 du code rural et de la pêche maritime.

Les produits phytopharmaceutiques sont partout dans notre quotidien. Ils deviennent ainsi une pollution diffuse et permanente dans l'air, l'eau, les sols, l'alimentation, etc. Ils font partie des principaux responsables de l'érosion de la biodiversité avec des impacts importants sur toute la chaîne alimentaire. Ces derniers sont également très nocifs pour la santé. Les premiers touchés sont les applicateurs (ex : agriculteurs, agents de collectivités, agents en entreprise, etc.) qui manipulent et respirent ces produits biocides, dès leur épandage. Même s'ils disposent d'équipements censés les protéger, ceux-ci sont souvent inadaptés, et pas forcément bien utilisés. Les effets secondaires des produits phytosanitaires sont de plus en plus reconnus par les autorités comme des maladies professionnelles en agriculture.

Les végétaux qui poussent spontanément ont aussi leur intérêt en bord de routes et peuvent bénéficier d'une gestion particulière au travers du DOGD.

Face à ces constats et de la politique du Département en faveur de la biodiversité et de son engagement en faveur du « ZéroPhyto », l'utilisation des produits phytopharmaceutiques est abandonnée.

4.4.19 Traitement des axes de randonnées

Certains axes de randonnées longent ponctuellement les routes départementales sur quelques dizaines ou centaines de mètres. Afin de sécuriser le passage des randonneurs, il est souhaitable d'élargir à 2 passes d'outils la Zone A sur ces sections.

A l'échelle départementale, on dénombre :

- 43 intersections et 13 tronçons partagés , hors agglomérations, entre les itinéraires balisés et le réseau routier départemental
- 27 intersections et 24 tronçons partagés, en agglomérations, entre les itinéraires balisés et le réseau routier départemental

La localisation des axes de randonnée nécessitant un élargissement de la bande de sécurité seront définis pour chaque territoire dans le cadre des PIGD.

4.4.20 Traitement des pistes et bandes cyclables

Une passe de sécurité par an sera réalisée de chaque côté de la voie pour les aménagements cyclables situés sur la plateforme routière et gérés par le Département (ouvrages non conventionnés avec une collectivité).

4.4.21 Traitement des voies vertes

De par leurs caractéristiques dimensionnelles, leur usage et l'absence d'enjeux lié à la vitesse des usagers (et au dégagement de visibilité associée), le fauchage / débroussaillage des accotements végétalisés des voies vertes est à considérer différemment de celui des routes départementales.

De même la vocation touristique de ces itinéraires requiert un traitement particulier qui doit rassembler des attentes antagonistes :

- Celle d'usagers souhaitant circuler dans un état d'esprit de loisir mais avec un environnement « vert » très aménagé, fauché strictement, dans un esprit « jardin public » ;
- Celle d'usagers pour lesquels les enjeux liés à la biodiversité sont potentiellement plus forts et qui rejetteraient tout excès de fauchage des voies vertes.

Ces perceptions peuvent aussi être exacerbées par le fait qu'à faible vitesse, les « défauts » de fauchage sont d'autant plus visibles.

Pour les aménagements cyclables exploités par le Département (ouvrages non conventionnés avec une collectivité) et qui ne sont pas attenants à une route départementale, le traitement de la végétation le long de la voie est celui de maintenir leur gabarit initial avec celui qui correspond à la « zone C – Environnementale ».

4.4.22 Eco-pâturage

L'éco pâturage en bord de route et sur les délaissés routiers constitue une alternative écologique et durable à l'entretien mécanique ou chimique de ces espaces. Il permet

- De limiter la pousse des herbacées tout en favorisant la biodiversité grâce à une gestion différenciée des milieux.
- De réduire la fréquence d'intervention humaine (mobilisation d'animaux rustiques ; moutons/chèvres/bovins ou ânes).
- De limiter les émissions de CO₂ liées à l'usage d'engins motorisés et d'améliorer l'image environnementale.

Toutefois, sa mise en œuvre nécessite une bonne planification (choix des espèces, périodes de pâturage, sécurisation des zones) et une vigilance accrue en matière de sécurité routière. Bien encadré, l'éco-pâturage valorise les délaissés routiers souvent inexploités et contribue à une gestion plus vertueuse des infrastructures.

Des zones adaptées à ce mode de gestion pourraient être définies dans le cadre des PIGD.

Actuellement, 6 projets de renaturations de délaissés ont pris en compte la mise en place d'un éco-pâturage sur le site. Une évaluation des sites éco-pâturés sera réalisée, afin de capitaliser les informations sur les parties contractuelles (exemple : exploitant).

4.4.23 Méthanisation

Le fauchage dédié à la méthanisation est abandonné au profit de la campagne de fauchage classique. Néanmoins, le Département du Pas-de-Calais maintient la possibilité de l'expérimenter localement ; dans ce cas, ce sera précisé dans le PIGD.

4.4.24 Expérimentation

- La fauche bisannuelle en mosaïque

Pour rappel, une fauche tardive bisannuelle en mosaïque peut être effectuée en alternant des tronçons fauchés comme non fauchés de 10 à 20m de long (la largeur du tronçon non fauché étant égale à la moitié de la largeur du talus). En limite des tronçons, il est opportun de laisser se développer une strate arbustive qui sera recépée tous les 3 ans. Ce type de gestion permet de conserver des habitats refuges pour la faune ainsi qu'une ressource en nourriture.

Au Département, le fauchage bisannuel en mosaïque a été expérimenté par 13% des répondants à l'évaluation du DOGD. Cependant, ces expérimentations n'ont pas fait l'objet de protocoles définis. Il serait donc prématuré d'affirmer que la fauche bisannuelle en mosaïque soit à généraliser car aucune évaluation n'a été menée et que des contraintes techniques existent.

Pour ce faire, la DDAE propose d'établir un protocole expérimental avec un échantillonnage de plusieurs sites où le contexte environnemental local et les milieux adjacents sont différents. Il pourrait être défini et évalué à l'aide de partenaires environnementaux (ex : CBN, GON, CEN, etc.) et les sites seront proposés par un ou plusieurs territoires volontaires, dans le cadre des PIGD.

- La fauche en sinus pour les pollinisateurs

Dans le cadre du projet européen Polliconnect cofinancé par le programme INTERREG Europe du Nord-Ouest, des expérimentations de fauche en sinus sont engagées sur le Calaisis. Ce mode de fauche (en courbe) favorise les pollinisateurs en offrant le couvert par la coupe des vivaces en début d'été qui refleuriront pendant l'été et le gîte grâce aux différentes strates/hauteurs de coupes apportées par les 2 fauches annuelles chacune de forme distincte.

- Le fauchage avec exportation

Les diagnostics écologiques et le bilan des différentes études ont permis de mettre en avant l'existence de secteurs à enjeux, de par les caractéristiques faunistiques et floristiques inventoriés. Une fauche avec exportation pourrait s'appliquer sur des linéaires à très fort enjeu et à proximité de milieux sensibles ou protégés (ex : ENS, talus calcicoles, etc.). Compte-tenu de la mise en œuvre et/ou de l'investissement matériel, il pourrait être proposé que cette fauche exportatrice soit réalisée.

- Les expérimentations d'initiatives locales

A leurs initiatives, les MDADT ont la possibilité de mener des expérimentations leur permettant d'adapter les règles du DOGD aux situations locales, qui seront toutefois, partagées, encadrées, suivies et évaluées conjointement par MDADT/DM2R/DDAE. Ces dispositions seront définies et précisées au cas par cas.

5 Modalités d'intervention

5.1 Moyens humains

Il sera désigné un.e référent.e « DOGD » au PADT-DM2R-SESR-BEX, au PADT-DDAE, dans chacune des MDADT. Dans chacun des CER, un référent sera désigné pour les EEE. Les agents amenés à intervenir pour les opérations de fauchage doivent avoir suivi au préalable les formations adéquates, porter les vêtements de travail et EPI, être habilités pour leurs interventions et avoir connaissance des politiques du Département.

Le PIGD, rédigé par chacune des MDADT, précisera l'organisation des moyens humains mise en place.

5.2 Moyens matériels

Chaque CER dispose d'un certain nombre de matériels dédiés à l'activité de fauchage, qui peuvent être spécifiques pour certains (faucheuses sous glissières, élagueuse au lamier, ...). Pour optimiser leur usage, ils pourront être utilisés à l'échelle de plusieurs MDADT par des équipes spécialisées.

Les engins de fauchage restent généralement sur le lieu de travail ou à proximité lors de la pose méridienne comme en fin de journée pour éviter les déplacements sur routes, préjudiciables à la vie des tracteurs, sauf lorsque les chantiers sont proches du C.E.R. Les transferts ne se font que par nécessité entre chantiers successifs. Les chauffeurs sont transportés par un véhicule du C.E.R.

Les utilisateurs s'organisent, dans la limite de leurs prérogatives, pour assurer les entretiens et maintenances quotidiens des matériels de fauchage.

Le PIGD, rédigé par chacune des MDADT, précisera l'organisation des moyens matériels mise en place.

5.3 Horaires de travail (Annexe 3)

L'ensemble des activités fait l'objet d'une programmation dans chaque équipe, afin de définir la durée de temps de travail et les agents concernés.

L'exécution des tâches de gestion différenciée doit tenir compte des conditions de trafic (réduction de la gêne à l'usager et des risques encourus par les agents), de la mutualisation du matériel (utilisation prolongée du matériel) et des exigences des plannings d'interventions et d'objectifs. De ce fait, elles doivent être effectuées dans un délai et à des périodes optimisés.

La journée de travail s'organise soit :

- Horaires normaux
- Horaires continus
- Horaires décalés

Les modalités d'applications sont précisées dans les notes et règlements relatifs au temps de travail.

5.4 Hygiène et sécurité

Une attention particulière doit être portée à la sécurité des agents et des usagers lors des chantiers d'entretien des dépendances. Pour ce faire, il est préconisé :

- D'assurer la rédaction d'un document unique qui évalue l'ensemble des actions dites « à risques »
- De planifier et mettre en œuvre les mesures de sécurité des agents sur le site d'intervention (schémas, modes opératoires et matériels de balisage et de signalisation – manuel du chef de chantier, ...)
- De fournir et porter les vêtements de travail et équipements de protection individuelle (EPI)
- D'organiser au préalable la collecte des déchets en bord de route qui peuvent constituer un danger lors des opérations de fauchage
- De dispenser les formations nécessaires pour l'utilisation des matériels de fauchage
- De vérifier les documents nécessaires pour conduire les engins servant aux opérations de fauchage

6 Management du document et suivi de l'activité

6.1 Pilotage et animation

Le pilotage et l'animation du dispositif sont assurés par la DM2R/SESR/BEX qui :

- Identifie un référent DOGD (interlocuteur ressource), pilote et anime le dispositif entre les institutions, les partenaires, les directions métiers et les MDADT
- Garantit la continuité de service entre chacune des MDADT
- Assure l'établissement, la mise à jour du DOGD (objectifs et consignes générales)
- Déploie les outils numériques et progiciels
- Accompagne les territoires dans l'appropriation du DOGD et dans le processus du suivi en continu
- Assure le suivi et l'évaluation du dispositif sur la base des éléments renseignés par les MDADT
- Partage les résultats
- Propose l'évolution et la mise à jour du dispositif

La mise en œuvre et l'exécution du dispositif sont assurées par chacune des MDADT qui :

- Organise et exécute les opérations de collecte des données conformément au DOGD
- Décline une organisation opérationnelle, en assure le déploiement auprès des personnels concernés et de la DM2R/SESR/BEX
- Identifie un référent DOGD (Responsable URM ou son représentant désigné) qui :
 - Pilote, organise et anime le dispositif sur son territoire
 - Exploite et suit les données des opérations de gestion différenciée
 - Assure le suivi des observations et des interventions
- Participe au déploiement des outils numériques et progiciels
- Assure la traçabilité des opérations et des événements, le suivi des traitements des données
- Procède au bilan continu du dispositif sur son territoire, et partage ses résultats
- Participe à l'évolution et à la mise à jour du dispositif

6.2 Plan d'intervention de la gestion différenciée (PIGD)

La transcription opérationnelle du DOGD et sa déclinaison territoriale se traduisent à travers le Plan d'Intervention en Gestion Différenciée (PIGD), qui constituent les feuilles de routes techniques pour la prise en compte des enjeux environnementaux par les services gestionnaires dans leur modalités d'intervention. La DDAE contribuera à leurs écritures, notamment vis-à-vis de l'interprétation des résultats d'études écologiques et de la mise en œuvre des préconisations, pour ce qui concerne les tronçons/bassins jugés prioritaires et éventuellement apporter des compléments sur des sujets spécifiques.

Le PIGD est décliné en tenant compte des autres missions d'entretien du réseau routier départemental, ils sont mis à jour annuellement.

Un document unique par MDADT sera établi, avec des déclinaisons par CER si nécessaire.

L'élaboration du PIGD devra être développée une fois l'étude écologique des dépendances routières évaluées. Pour les territoires avec une étude déjà réalisée, le PIGD se fera dans la perspective de leur entrée en application en début de campagne 2026, puis lors de leurs mises à jour, à chaque printemps avant le démarrage de la campagne.

A l'issue de leur achèvement et lors de leur mise à jour, le PIGD seront transmis au PADT/DM2R/SESER/BEX et PADT/DDAE avant le démarrage de la campagne.

6.3 Objectifs du PIGD

Le PIGD applique les règles et objectifs du DOGD et permet, à partir d'un recensement des spécificités des territoires et du patrimoine de :

- Disposer des connaissances suffisantes sur son patrimoine routier de façon à pouvoir organiser les opérations de fauchage adaptées aux spécificités de ce patrimoine ;
- Porter une attention particulière à la sécurité des agents et aux usagers de la route lors des opérations de fauchage ;
- Préciser les tâches spécifiques à réaliser, les modalités d'intervention et les moyens à mobiliser en lien avec les objectifs définis ;
- Coordonner la mutualisation des matériels et des opérateurs ;
- Coordonner les interventions sur les itinéraires départementaux ;
- Dispenser les formations nécessaires à l'ensemble de la chaîne opérationnelle pour la sensibiliser aux objectifs et enjeux de la gestion différenciée
- Déterminer les actions d'information et de communication pour les interlocuteurs extérieurs (usagers, élus locaux, riverains) ;
- Anticiper l'organisation et l'entretien des bords de route lors des phases de conception des infrastructures pour répondre aux différents enjeux et faciliter la mise en œuvre des opérations de fauchage ;
- Favoriser le développement des enjeux environnementaux en dehors des zones de sécurité ;

6.4 Contenu du PIGD

Pour aider les MDADT à rédiger leur PIGD, une trame commune leur sera proposé (Annexe 4).

Le PIGD formalisera les éventuelles différenciations des interventions, tenant compte des spécificités territoriales et leurs localisations.

Le PIGD comporte différents tableaux et cartographies permettant d'identifier les spécificités et les points de vigilance ainsi que des descriptifs prévisionnels d'intervention :

Le PIGD doit prioritairement assurer la sécurité des usagers et des intervenants de manière efficiente tout en intégrant les enjeux écologiques. Ce document opérationnel doit établir d'une part une photographie à l'instant T du territoire tout ayant une vision prospective, et déceler le potentiel de certains tronçons ou délaissés.

6.4.1 L'organisation matérielle des chantiers et les moyens humains correspondants

Le PIGD identifie et précise les tâches à réaliser, les modalités d'intervention, les moyens à mobiliser, les coordinations d'intervention, les mutualisations des matériels et équipes, les formations et actions de communications à mettre en œuvre

6.4.2 La sécurité des chantiers mobiles

Le PIGD identifie les sections de routes qui nécessitent une signalisation d'approche, élabore et formalise les consignes de sécurité

6.4.3 La connaissance du patrimoine routier (Annexe 5)

La politique de fauchage est fortement dépendante du milieu considéré (Zone géographique, configuration de la route, type et nature de l'accotement, ...). Il est donc indispensable de disposer de connaissances suffisantes sur son patrimoine routier de façon à pouvoir organiser des opérations de fauchage adaptées aux spécificités de ce patrimoine et aux objectifs définis.

Les données seront produites à l'échelle d'un CER

6.4.4 Tâches spécifiques, modalités d'intervention et moyens associés

Au regard de ces enjeux, des tâches spécifiques doivent être localisés et détaillées dans les fiches actions. Le diagnostic permettra d'adapter la charge de travail sur certains tronçons.

Pour les zonages environnementaux, des fiches sont réalisées et fournies dans les diagnostics écologiques afin de présenter les particularités de chaque annexe routière ou bord de route étudié. Pour chaque ouvrage, et bassins, des mesures de gestion et d'aménagements sont proposées selon qu'elles sont jugées comme nécessaires, fortement conseillées ou facultatives pour favoriser le passage de la faune/flore. La mise en œuvre de ces dispositions est à étudier dans les PIGD.

6.5 Suivi de l'activité

Chacune des MDADT en lien avec PADT/SES/DM2R/BEX et PADT/DDAE :

- Pourra mettre en place des indicateurs supplémentaires pour répondre à ses spécificités
- Utilisera les outils numériques disponibles pour saisir les éléments, compiler les données et réaliser ses bilans (main courante embarquée et géolocalisée, progiciel de comptabilité analytique)
- Communiquera les résultats de ses bilans au PADT/DM2R/SESR/BEX/ et PADT/DDAE

Afin d'améliorer qualitativement les opérations de gestion différenciée, un bilan annuel sera réalisé par chacune des MDADT. Les thématiques retenues sont :

- La reconnaissance et mise à jour des éléments du patrimoine routier (Annexe 6)

Pour chaque élément, l'indicateur retenu est :

- Le niveau des reconnaissances réalisées

- La sécurité des usagers de la route (Annexe 7)

Pour chaque élément, les indicateurs retenus sont :

- Ecart entre les objectifs réalisés et ceux à atteindre sur la période définie
- Niveau des anomalies relevées des opérations de fauchage
- Niveau des mesures correctives apportées aux anomalies relevées

- La reconquête de la biodiversité (Annexe 8)

Les modalités seront à définir et à préciser ultérieurement par PADT/DDAE

6.6 Déploiement et gestion des solutions numériques (Annexe 9)

Le déploiement de solutions numériques permettra de garantir la sécurité des usagers de la route, d'identifier et de géo-référencer le patrimoine routier et les diagnostics écologiques, de préciser les modalités d'intervention, de saisir et de collecter les opérations, d'assurer l'exploitation et la traçabilité des données, de soutenir l'évaluation du dispositif et son amélioration.

Des solutions numériques et embarquées sont à l'étude actuellement au PADT/DM2R/SESR/BEX. Les modalités d'application et de mise en œuvre seront précisées ultérieurement par la DM2R/SESR/BEX.

6.7 Suivi et évaluation du dispositif

Afin d'adapter en continu le dispositif, une évaluation annuelle sera réalisée par PADT/DM2R/SESR/BEX et PADT/DDAE sur la base des indicateurs suivants :

- Reconnaissance des éléments de patrimoine
- Etablissement des modalités d'intervention sur chacun des éléments du patrimoine routier
- Traitement des zones de sécurité (Zone A, carrefours, virages, signalisations, équipements de protection)
- Reconquête de la biodiversité (La DDAE finalise de couvrir tous les territoires par des diagnostics écologiques).
- Traçabilité et archivage des opérations
- Temps consacré à la mission
- Évolution du nombre d'anomalies relevées
- Évolution des « mises en cause »

Le processus d'évaluation permet de :

- Vérifier si les objectifs définis ont été atteints
- Disposer d'information sur le déroulement des opérations
- Dédire les rendements qualitatifs et quantitatifs
- Analyser des effets sur l'environnement et la biodiversité

L'ensemble de ces éléments contribuera à l'amélioration continue du dispositif dans le but de satisfaire les différents enjeux de sécurité, de conservation du patrimoine routier, environnementaux et économiques :

- En proposant des améliorations aux problèmes rencontrés pour les usagers et les opérateurs
- En améliorant les pratiques et les usages
- En proposant des indicateurs pertinents de suivi

Les conclusions et les recommandations qui découlent des résultats des bilans et des évaluations mettent en évidence des points forts à conforter, des ajustements à opérer, des orientations nouvelles à suivre.

Les recommandations doivent être réalistes et pouvant être suivies dans le temps. Ces recommandations permettront d'améliorer le dispositif et le réorienter si nécessaire. PADT/DM2R/SESR/BEX et PADT/DDAE élaboreront un rapport dans lequel des recommandations pourront y être affinées et formulées.

6.7.1 Evaluation du DOGD et PIGD

Le processus d'évaluation permet de :

- Vérifier si les objectifs définis ont été atteints
- Disposer d'information sur le déroulement des opérations

- Déduire les rendements qualitatifs et quantitatifs
- Analyser des effets sur l'environnement et la biodiversité

L'ensemble de ces éléments contribuera à l'amélioration continue du dispositif dans le but de satisfaire les différents enjeux de sécurité, de conservation du patrimoine routier, environnementaux et économiques :

- En proposant des améliorations aux problèmes rencontrés pour les usagers et les opérateurs
- En améliorant les pratiques et les usages
- En proposant des indicateurs pertinents de suivi

La mise à jour du DOGD s'opérera à l'issu des recommandations et autant que nécessaire.

Les expérimentations et les diagnostics écologiques présents dans les PIGD pourraient amener à faire évoluer les pratiques de gestion. Dans ce cas, elles impliqueraient une mise à jour appropriée pour en tenir compte.

7 Communication et sensibilisation (Annexe 10)

L'histoire et les habitudes font que le désherbage et le fauchage minutieux ont toujours été assimilés à un concept de propreté du domaine public et notamment des routes et comme la vitrine d'un service rendu efficace.

Aujourd'hui, une nouvelle étape est en cours qui vise à ne plus faucher d'arrache-pied les espaces publics, les accotements routiers, s'il n'y a pas de raison fonctionnelle à ce fauchage.

Ainsi, les notions esthétiques déjà très relatives sont désormais exclues de la problématique « fauchage raisonné » voire « raisonnable », mais la transition vers l'acceptation que des herbes hautes, des buissons, des taillis peuvent être « beaux » et « bons » pour tous est lente.

Aussi, dès lors que l'action de fauchage et de débroussaillage pourrait paraître négligée dans cette démarche aux yeux d'un certain public, il est nécessaire de porter à sa connaissance les raisons de cette action désormais « raisonnable ».

Devant la nécessité de sensibiliser, informer et former, de permettre d'identifier les actions qui vont être déployées, de développer l'adhésion du public, des élus et des agents du Département, d'assurer la bonne compréhension des orientations de l'institution, un volet communication est en cours d'élaboration avec la Direction de la Communication. Les modalités d'application seront précisées ultérieurement.

8 Annexes

8.1 Annexe 1 : Synthèse des inventaires écologiques : un intérêt démontré des bords de route

A l'échelle départementale, ces études territoriales ont concerné :

- 147 bassins
- 9 délaissés
- Plus de 393 tronçons routiers, soit 364,5 km de bord de route
- 332 ouvrages d'art

Et ont permis de caractériser certains secteurs à enjeux écologique selon un gradient de priorité, pour les résultats suivants :

	Priorité forte	Priorité modéré	Priorité faible
Nombre de tronçons routiers étudiés	112	117	151
Nombre de Bassins	50	53	27

On note une forte proportion de tronçons prioritaires dans les tronçons étudiés, qui n'est pas représentative de l'ensemble du linéaire départemental dans la mesure où l'échantillonnage a permis de se concentrer sur les secteurs à enjeux.

Les études successives décrites précédemment permettent de poser un inventaire de la richesse écologique :

TERRITOIRE	ARRAGEOIS	ARTOIS	BOULONNAIS	LENS HENIN	MONTREUILLOIS	TERNOIS
Nombre de tronçons observés	50	72	86	33		53
Nombre de bassins observés	15	27	16	19		16
Nombre d'ouvrages d'art observés	15	58	53	NC		15
Nombre d'espèces végétales relevées	365	269	281	92	395	316
% par rapport aux espèces du NPDC (1326)	27%	20%	21%	7%	30%	24%
Nombres d'espèces végétales remarquables	21	30	19	2	44	18
Nombre d'EEE	7	10	4	NC	16	6
Nombres d'espèces faunistiques relevées	109	280	NC	NC	175	166

Les diagnostics écologiques permettant une gestion adaptée des bords de routes sont disponibles sur intranet :

Lien vers la page qui regroupe l'ensemble des études :

https://intranet.pasdecalais.fr/plugins/ExplorerPlugin/jsp/action/redirectToExplorer.jsp?desktopUrl=jcms%2Fp0_117526%2Fpolitiques-amenagement-environnement%3FexplorerCurrentCategory%3Dpr2_462259%26explorerSort%3Ddate%26explorerSortDescending%3Dfalse%26portlet%3Dp0_117524%26types%3DALL&mobileUrl=plugins%2FExplorerPlugin%2Fsmartphone%2Fexplorer.jsp%3FexplorerCurrentCategory%3Dpr2_462259%26isWorkspaceFiltered%3Dtrue%26portletId%3Dp0_117524%26workspaceId%3Dp0_117511

Territoires	Liens
Arrageois	https://intranet.pasdecalais.fr/jcms/pr2_462349/pigd-de-l-arrageois https://intranet.pasdecalais.fr/jcms/p0_117526/politiques-amenagement-environnement?explorerCurrentCategory=pr2_462347&portlet=p0_117524
Artois	https://intranet.pasdecalais.fr/jcms/p0_117526/politiques-amenagement-environnement?explorerCurrentCategory=pr1_1144398&portlet=p0_117524
Audomarois	https://intranet.pasdecalais.fr/jcms/pr2_462267/diagnostic-ecologique-des-dependances-routieres-de-l-audomarois
Boulonnais	https://intranet.pasdecalais.fr/jcms/pr2_462321/diagnostic-ecologique-des-dependances-routieres-du-boulonnais
Calais	https://intranet.pasdecalais.fr/jcms/pr2_462272/diagnostic-ecologique-des-dependances-routieres-du-calais
Lens-Hénin	https://intranet.pasdecalais.fr/jcms/p0_117526/politiques-amenagement-environnement?documentKinds=&explorerCurrentCategory=pl1_1176478&mids=&portlet=p0_117524&types=ALL
Montreuillois	https://intranet.pasdecalais.fr/jcms/p0_117526/politiques-amenagement-environnement?documentKinds=&explorerCurrentCategory=pl1_1176477&mids=&portlet=p0_117524&types=ALL
Ternois	https://intranet.pasdecalais.fr/jcms/p0_117526/politiques-amenagement-environnement?documentKinds=&explorerCurrentCategory=pl1_1186145&mids=&portlet=p0_117524&types=ALL

Road trip écologiques : Lors des diagnostics écologiques cités précédemment, des inventaires faune-flore sur les tronçons, ouvrages d'art, bassins sont réalisés et des préconisations de gestion sont émises.

Chaque année, à l'issue des rendus d'études écologiques des dépendances routières, pour chacun des territoires, des *road trip écologiques* sont organisés pour présenter, observer et partager in situ, en présence du territoire concerné, les enjeux écologiques des territoires.

Les objectifs de ces road trip sont :

- De sensibiliser les agents à la richesse/protection de la biodiversité du Pas-de-Calais
- De partager les enjeux biodiversité sur les tronçons bassins, ouvrages d'art, délaissés du territoire.
- Que les agents appréhendent, et connaissent au mieux leur zone de travail
- De comprendre et d'intégrer les points de vue de chacun.e

8.2 Annexe 2 : Planning indicatif des activités de fauchage au regard des objectifs

Planning indicatif des activités de fauchage au regard des objectifs													Action à mener pour atteindre l'objectif											
LEGENDE													Action à mener si l'objectif le nécessite											
Pas d'action à mettre en œuvre																								
													MARS											
													15-mars											
													1-mars											
													28-fevr.											
													15-fevr.											
													1-fevr.											
													31-janv.											
													15-janv.											
													1-janv.											
													31-déc.											
													15-déc.											
													1-déc.											
													30-nov.											
													15-nov.											
													1-nov.											
													31-oct.											
													15-oct.											
													1-oct.											
													30-sept.											
													15-sept.											
													1-sept.											
													31-août											
													15-août											
													1-août											
													31-juil.											
													15-juil.											
													1-juil.											
													30-juin											
													15-juin											
													1-juin											
													31-mai											
													15-mai											
													1-mai											
													30-avr.											
													15-avr.											
													1-avr.											
Planning indicatif des activités de fauchage au regard des objectifs (Maj: 20251022)																								
Zones à traiter au ragrd des objectifs																								
* Zone de sécurité (carrefours, virages, sections courantes, accotements, signalisations verticales et équipements routiers). *Autant de coupes nécessaire, la végétation ne devant pas dépasser 40 cm. *Maintenir la sécurité et la protection des usagers, la visibilité des signalisations et des équipements. *La largeur de la passe est égale à la largeur de l'outil, pneus du tracteur sur la chaussée.																								
Zone A																								
* Zone qui assure les fonctions techniques et hydrauliques de la route (accotements, fossés, terre plein central, pied de talus, ...)																								
*Intervention à partir du 15 septembre et jusqu'au 15 novembre *Assurer la continuité des écoulements des eaux de ruissellement de la plateforme routière en maîtrisant la végétation																								
Zone B																								
* Zone qui accompagne la route (talus, sur largeurs, délaissés, ...)																								
*Intervention à partir du 15 septembre et jusqu'au 15 novembre *Hauteur de coupe préconisée à 50cm *Garantir l'absence d'obstacle dans la bande de sécurité * Débroussaillage alterné 1 fois tous les 3 ans *Possibilité d'expérimenter une fauche en mosaïque, en sinus *Possibilité d'expérimenter la "non fauche" avec recépage de la strate arbustive tous les 3 ans																								
Zone C																								

8.3 Annexe 3 : Horaires de travail

Les modalités d'applications sont précisées dans les notes et règlements relatifs au temps de travail.

8.4 Annexe 4 : PIGD – Trame commune

Cette structure peut être reprise par les MDADT comme trame commune. Elle pourra être amenée à être développée, complétée au fil du temps.

- ❖ Présentation Générale
 - Objectifs du PIGD
 - Contenu du PIGD
- ❖ Présentation du territoire
 - Descriptif du territoire
 - Particularités du territoire
 - Moyens humains
 - MDADT
 - CER
 - Identification du référent DOGD
 - Moyens matériels
 - Généralités
 - CER
- ❖ La gestion différenciée des dépendances
 - Généralités
 - L'harmonisation des pratiques
 - La mutualisation des moyens
 - Le fauchage
 - Répertorier les différents types de fauchage sur une carte
 - L'entretien des ouvrages et équipements
 - Répertorier l'ensemble des ouvrages et équipements sur une carte et d'élaborer les modalités d'intervention
 - L'entretien de la strate arborée et des haies
 - Généralités
 - Diagnostic des paysages
 - Identité paysagère et sécurité routière
 - L'entretien des bassins de rétention des eaux pluviales
 - Répertorier l'ensemble des bassins sur une carte et d'élaborer les modalités d'intervention
- ❖ Annexe au PIGD
 - Les fiches techniques du DOGD
 - Les zones de fauchage
 - Le planning d'intervention au regard des objectifs
 - Communication et sensibilisation
 - ...
 - La carte des principes de fauchage
 - Fauchage sous glissières
 - Talus

- Propreté
- EEE
- ...
- La carte de l'entretien des ouvrages et équipements
- La carte de l'entretien des bassins
- La carte du diagnostic « identité paysagère et sécurité routière »
- La carte des délaissés
- La carte des berges en bord de route
- La carte des axes de randonnées, des piste et bandes cyclables, des voies vertes
- La carte ...
- Suivi et évaluation du PIGD
- Communication et sensibilisation

8.5 Annexe 5 : PIGD – la connaissance du patrimoine routier

Associé au déploiement de solutions numériques sur les territoires, l'inventaire du domaine routier devra permettre de connaître les informations suivantes :

- Les secteurs sensibles en terme de sécurité de l'utilisateur (dégagement de visibilité)
 - Zone de sécurité
 - Les courbes
 - Les carrefours
 - Les signalisations verticales
 - Les équipements de la route
- Les secteurs qui assurent une fonction technique et hydraulique de la route
 - Les fossés (non revêtus et revêtus)
 - Les noues, les accotements piqués, les pieds de talus
 - Les accotements revêtus
 - Les échangeurs et bretelles
 - Zones de croisements d'itinéraires de randonnées
 - Les ilots bordurés
 - Les zones bordurées
 - Les ouvrages hydrauliques
 - Les bassins
- L'identification des spécificités
 - Les zones d'accumulation des déchets
 - Les délaissés de voirie
 - Les aires de repos
 - Les sites et axes touristiques
 - Les itinéraires
 - Les voies vertes
 - Les bandes et pistes cyclables gérées par le CD62
- L'identification des espaces à forts potentiels et enjeux environnementaux à savoir :
 - Zones présentant des espèces remarquables
 - Description et localisation des zones à priorités fortes, moyennes et faibles

- Zones présentant des espèces protégées
 - Description et localisation des zones à priorités fortes, moyennes et faibles
- Les bassins de rétention des eaux pluviales
 - Description et localisation des bassins à priorités fortes, moyennes et faibles
- Les arbres et alignements d'arbres
- Les haies
- Zones des espèces exotiques envahissantes

8.6 Annexe 6 : PIGD – La reconnaissance et la mise à jour des éléments du patrimoine routier

- Zone A
- Equipements de sécurité pour les usagers de la route
- Carrefour pour le maintien de la visibilité
- Virage pour le maintien de la visibilité
- Zones de déchets
- Zones EEE
- Joints béton/enrobés
- Patrimoine cyclable gérés par le CD62
- Bassins de rétention des eaux pluviales
- Délaissés routier
- Axes de randonnées le long des routes départementales
- Haies le long des routes départementales
- Arbres et alignement d'arbres le long des routes départementales

8.7 Annexe 7 : PIGD – La sécurité des usagers de la route

- Fauchage de la zone A
- Visibilité aux carrefours
- Visibilité en virage
- Visibilité sur les équipements de signalisations
- Visibilité des équipements de protection des usagers

8.8 Annexe 8 : PIGD – Reconquête de la biodiversité

Les modalités seront à définir et à préciser ultérieurement par PADT/DDAE

8.9 Annexe 9 : Déploiement et gestion des solutions numériques

Les modalités d'application et de mise en œuvre seront précisées ultérieurement par la DM2R/SESR/BEX.

8.10 Annexe 10 : Communication et sensibilisation

Les modalités d'application sont en cours d'élaboration et seront précisées ultérieurement dans cette annexe

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Pôle Aménagement et Développement
Territorial
Direction de la Mobilité et du Réseau Routier
Service de l'Exploitation et de la Sécurité
Routière

RAPPORT N°7

Territoire(s): Tous les territoires

Canton(s): Tous les cantons

EPCI(s): Tous les EPCI

CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 30 MARS 2026

DOSSIER D'ORGANISATION DE LA GESTION DIFFÉRENCIÉE

Le Document d'Organisation de la Gestion Différenciée (DOGD) définit la manière de gérer les dépendances vertes le long des routes départementales. La gestion repose sur le traitement différencié des emprises en fonction de leurs usages spécifiques, de leurs richesses patrimoniales et des enjeux écologiques, avec d'abord un impératif : la sécurité des usagers de la route. Le DOGD regroupe tous les principes et toutes les modalités d'organisation et d'action à l'échelle départementale.

La gestion différenciée des dépendances vertes le long des routes départementales est une déclinaison opérationnelle du Pacte des solidarités territoriales. Elle s'inscrit en particulier en cohérence avec les ambitions liées à l'adaptation du réseau routier aux enjeux environnementaux (n°4), à la prise en compte des enjeux climatiques (n°6), à la valorisation et préservation des espaces et ressources naturels (n°7 et n°10). Les dépendances routières sont des refuges pour la faune et la flore qu'il convient de préserver. Cet objectif est également posé dans la délibération Défi biodiv'62 du 16 juin 2023 à travers l'orientation schéma durable de la route. De même, le plan Aux arbres 62 propose de développer une politique ambitieuse en faveur de l'arbre et du végétal dans les interventions du Département.

Devant l'évolution de ces enjeux, il est apparu nécessaire d'actualiser le DOGD qui date de 2014, après une évaluation menée à l'été 2025. La forte mobilisation des acteurs concernés sur les territoires a démontré l'intérêt de la démarche, et a permis de recueillir de nombreux avis, remarques et observations sur lesquels s'est fondé le travail d'actualisation.

Le nouveau document a été élaboré et rédigé par un groupe de travail représentatif des territoires, de la chaîne opérationnelle des Maisons du Département Aménagement et Développement des Territoires (MDADT) et des Directions métiers. Les

évolutions significatives par rapport à la version de 2014 portent sur les points suivants :

1) Zonage des dépendances vertes

La zone de sécurité, dans laquelle doit être maintenue la visibilité se voit apporter quelques précisions sur sa détermination en présence d'accotements revêtus. La principale modification est l'abandon du calendrier de fauche prédéfini au profit d'objectifs de hauteur de végétation à ne jamais dépasser, de manière à nuire le moins possible à la biodiversité.

Selon les zones, des mesures spécifiques de développement et d'entretien de la végétation sont définies en fonction du potentiel floristique et faunistique du site, et de la sécurité des usagers.

Il restera possible localement de mener des expérimentations encadrées pour évaluer des modalités de gestion innovantes.

2) Ouvrages particuliers

Les abords des ouvrages d'art et des ouvrages d'assainissement devront demeurer dégagés et accessibles de manière à permettre leur visite, contrôle et entretien courant. Le DOGD précise la façon de traiter les fossés et les ouvrages hydrauliques dans leurs fonctions techniques (écoulement des eaux) et dans leurs fonctions environnementales (érosion, vitesse d'écoulement, stabilité, etc.)

Les abords des pistes cyclables gérées par le Département feront l'objet d'une fauche de sécurité annuelle. Concernant les voies vertes, l'objectif d'entretien se limite à maintenir leur gabarit initial.

3) Dispositions générales

Sur les parties non aménagées des traversées d'agglomération, les communes peuvent procéder à des fauchages ou tontes complémentaires. Ces modalités d'entretien devront faire l'objet de conventions au cas par cas.

L'utilisation d'herbicide et de produits phytosanitaires a été progressivement abandonné. Il est proposé de l'interdire formellement. L'échardonnage n'étant plus une obligation réglementaire, il est proposé de ne plus le rendre systématique.

Les dépendances vertes des routes départementales sont susceptibles de comporter des espèces protégées. Les modalités de gestion des espaces concernés seront élaborées en concertation avec les autorités compétentes de l'Etat. Pour limiter la gêne occasionnée aux usagers de la route, et aussi pour afficher une cohérence de traitement, les interventions de fauchage seront coordonnées sur un même itinéraire à l'échelle départementale.

4) Mesures d'accompagnement

Afin de lui permettre de planifier ses opérations d'entretien de la végétation, chaque MDADT se dotera d'un plan d'intervention de la gestion différenciée (PIGD) qui recensera les spécificités de ses dépendances vertes et les modalités de gestion associées. Celles-ci seront géo-localisées dans un logiciel qui permettra d'assurer automatiquement et en temps réel la traçabilité des interventions de gestion de la végétation, et l'évaluation régulière du dispositif.

Un dispositif de communication et de formation à destination des agents des Centres d'Entretiens Routiers (CER) sera déployé dès ce printemps. Il facilitera

l'appropriation des nouvelles mesures de gestion par les acteurs du terrain et contribuera à l'harmonisation des pratiques à l'échelle départementale. Parallèlement, une campagne de communication sera proposée en direction de la population et des élus locaux. Son objectif sera de faire adhérer aux nouvelles dispositions en montrant leurs effets vertueux.

L'ensemble des dispositions détaillées sont reprises dans le document joint.

Il convient de statuer sur cette affaire, et le cas échéant, d'adopter le nouveau Document d'Organisation de la Gestion Différenciée joint en annexe.

La 4ème Commission - Equipement et développement des territoires a émis un avis favorable sur ce rapport lors de sa réunion du 09/03/2026.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil départemental

SIGNE

Jean-Claude LEROY