



HAL
open science

Le débroussaillage des routes départementales du Var

F. Beniamino, J. Labadie

► **To cite this version:**

F. Beniamino, J. Labadie. Le débroussaillage des routes départementales du Var. Forêt Méditerranéenne, 2009, XXX (1), pp.13-20. hal-03556155

HAL Id: hal-03556155

<https://hal.science/hal-03556155v1>

Submitted on 3 Feb 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le débroussaillage des routes départementales du Var

par Frédéric BENIAMINO et Jean LABADIE

Après les grands incendies de 2003, les réflexions menées dans le cadre des retours d'expérience ont mis en évidence le rôle que pouvaient jouer certaines routes départementales dans la lutte contre les feux de forêt. Aussi, le Département du Var a-t-il mis en place une étude de son réseau routier, afin de définir les portions de routes qui pouvaient jouer un rôle de défense des forêts contre les incendies et de préciser les caractéristiques des coupures de combustibles les bordant. Cette étude a conduit à la mise en place du schéma départemental de débroussaillage des routes départementales.

Introduction

La gestion des routes départementales (RD) est une des principales compétences des Départements. Récemment, dans les régions soumises au risque incendie de forêt, la loi a rendu obligatoire le débroussaillage le long de la voirie ouverte à la circulation publique. Le Conseil général du Var est donc naturellement soumis à cette obligation pour le réseau routier dont il a la charge.

Par ailleurs, à partir des années 1970, un important réseau de pistes a été créé dans nos régions, au cœur des massifs forestiers. Ces ouvrages sont conçus et réservés à la prévention et à la lutte contre les incendies. Ils sont créés et entretenus grâce à des financements spécifiques et sont fermés à la circulation générale.

Après les grands incendies de 2001 et 2003, les réflexions menées dans le cadre des retours d'expérience ont mis en évidence le rôle que pouvaient jouer certaines routes ouvertes à la circulation publique dans la lutte contre les feux de forêt, en complément du réseau de pistes.

Le Conseil général a donc validé le principe d'intégration du réseau routier départemental dans le grand maillage pour la défense de la forêt contre les incendies (DFCI).

Une étude a défini les portions de RD qui pouvaient jouer un rôle en tant qu'infrastructures DFCI, en précisant les caractéristiques des coupures de combustibles les bordant. Les premiers travaux d'ouverture et de mise aux normes de ces coupures ont débuté en 2008.

Cet article s'attache à exposer les modalités qui ont permis de définir les portions de routes départementales aptes à jouer un rôle DFCI, leur articulation avec les autres infrastructures DFCI et à présenter le schéma de débroussaillage des routes départementales du Var.

1 - "Les grands incendies de 2003 dans le Var : comportement des coupures de combustibles", Réseau coupures de combustible, n°9, octobre 2005

2 - Français de souche islamique rapatriés d'Afrique du Nord

3 - *Flash over* : Un embrasement généralisé éclair peut se produire lors d'un incendie de forêt. Il s'agit d'un phénomène encore mal connu. Il semble dû à une accumulation de gaz combustibles, en général au fond d'un vallon, qui s'embrasent instantanément sur une grande surface. Plusieurs fois mentionné, le phénomène a été filmé pour la première fois lors de l'incendie de Palasca, le 17 septembre 2000.

L'utilisation du réseau routier lors des grands incendies

Lors des grands incendies de l'année 2003, certaines routes départementales ont été utilisées pour la lutte contre les feux de forêt. L'efficacité de l'utilisation du réseau routier a été analysée dans le cadre du retour d'expérience réalisé par le Réseau coupure de combustible¹. Il s'agit notamment de plusieurs tronçons de la RD 25, pour ce qui concerne les incendies de Vidauban I du 17 juillet 2003 et de La Motte du 23 juillet 2003.

Il est notamment constaté pour la coupure qui borde cette route :

« C'est une des rares coupures où il est possible de positionner rapidement une ligne d'arrêt au cœur du massif... »

« Elle est desservie (la coupure) par une RD qui constitue un accès rapide et sécurisé pour les moyens de lutte. »

Ce constat n'est toutefois pas une découverte, et cette utilisation possible du réseau routier pour la lutte avait déjà été réalisée dans le passé ; certaines routes avaient déjà été équipées en coupures de combustibles, comme par exemple :

– la RD 75 entre Gonfaron et les Mayons, débroussaillée par les FSIRAN², puis par les forestiers sapeurs,

– la RD 8N entre le camp du Castellet et le Beausset, débroussaillée par les forestiers sapeurs,

– la RD 2 entre le camp du Castellet et Signes, débroussaillée par les forestiers sapeurs,

– la RD 4 entre Fréjus et Bagnols-en-Forêt, débroussaillée par les FSIRAN.

D'une manière générale, appuyer des ouvrages DFCI sur des routes ouvertes à la circulation paraît présenter des avantages : la bande de roulement est en général entretenue de manière permanente ; elles bénéficient de manière générale d'une signalisation facilement compréhensible, y compris pour des moyens de secours ne connaissant pas la zone. Dans bien des cas, leur largeur autorise le croisement de colonnes de secours ou le dépassement de moyens de secours garés sur la chaussée parce qu'engagés dans la lutte.

L'étude de la contribution du réseau routier à la DFCI

L'étude de la contribution du réseau routier départemental au grand maillage d'infrastructures DFCI s'est articulée autour de quatre points :

- l'analyse du positionnement par rapport aux risques,
- une proposition d'évolution de la réglementation,
- l'inventaire des itinéraires techniques,
- une proposition d'application à quatre sites expérimentaux.

Le cabinet MTDA s'est vu confié l'étude.

Méthodologie

La méthodologie s'appuie tout d'abord sur l'analyse du risque le long de chaque route départementale, croisé avec les caractéristiques du vent (vitesse et direction sur les segments de routes élémentaires, vent extrait du modèle *optiflow*), la pente en travers (situation topographique de la route), ainsi que l'éventuelle position par rapport à un vallon (susceptible de générer des phénomènes de type *flash over*³). Sur les 2934 kilomètres de routes départementales varoises, 1653 kilomètres sont situés à proximité d'espaces naturels combustibles. Sur ces 1653 kilomètres, 932 ont été reconnus d'intérêt DFCI, 721 kilomètres sont considérés comme



Photo 1 :
Vue aérienne de la RD 98, commune de Bormes-les-Mimosas, durant les travaux de débroussaillage
Photo Thomas Villesot

ayant un intérêt stratégique faible du point de vue de la DFCI.

Une fois les segments reconnus d'intérêt DFCI retenus, la caractéristique des coupures de combustibles à créer ou à mettre aux normes est déterminée au regard des superficies forestières menacées.

L'étude a ainsi mis en évidence que :

- pour les portions de RD reconnues d'intérêt DFCI, une largeur de débroussaillage uniforme de 10 mètres, telle que prévue dans l'arrêté préfectoral du Var concernant les voies ouvertes à la circulation, n'est souvent pas suffisante ;

- pour les portions de RD non reconnues d'intérêt DFCI, les prescriptions réglementaires de l'arrêté préfectoral du Var s'appliquant à toutes les routes peuvent être allégées par rapport aux segments reconnus d'intérêt DFCI.

L'étude s'est ensuite concentrée sur les portions de routes départementales reconnues d'intérêt DFCI en analysant les deux critères présentés ci-après :

- la position de la RD par rapport au massif forestier, en prenant en compte la surface forestière qu'il est possible de préserver si le feu peut être stoppé sur l'ouvrage ;

- la position de la RD par rapport au relief et au vent, c'est-à-dire la capacité de l'ouvrage à permettre la lutte contre le feu dans des conditions de sécurité et d'efficacité satisfaisantes, dans l'état des connaissances actuelles.

A l'issue de cette analyse, ces RD ont été classées selon les catégories suivantes :

- route d'appui : la route est à l'abri du vent et peut être utilisée pour lutter perpendiculairement au front de flammes,

- route de jalonnement : la route n'est pas à l'abri du vent, mais elle est parallèle au vent dominant et permet de lutter sur les flancs du feu,

- route « de la dernière chance » : ainsi nommée parce qu'elle est le dernier recours pour attaquer le feu, bien que sa position stratégique ne soit pas remarquablement favorable,

- route ayant un intérêt stratégique faible.

Les caractéristiques des coupures de combustibles prévues le long de ces routes départementales s'approchant de celles décrites dans le *Guide de normalisation des équipements DFCI du Var*, elles ont été désignées avec la terminologie de ce guide :

- zone d'appui principale (ZAP) ou stratégique (ZAS), pour une largeur totale de débroussaillage de 100 mètres ou plus,

- zone d'appui élémentaire (ZAE) pour une largeur totale de débroussaillage de 50 mètres,

- zone d'appui (ZA) pour une largeur totale de débroussaillage de 30 mètres.

Les résultats de l'étude

Le tableau I ci-dessous synthétise les linéaires de routes concernées, ainsi que les superficies qui seront à traiter dans chacun des cas détaillés ci-dessus.

L'étude a été réalisée en étroite collaboration avec les services de la Direction départementale de l'agriculture et de la forêt (DDAF) et du Service départemental d'incendie et de secours (SDIS). Ses conclusions ont été validées au cours du Comité technique départemental DFCI du 21 décembre 2006. Il était en effet impératif que ce travail et ses conclusions soient partagés par les acteurs départementaux de la prévention et de la lutte contre les incendies de forêt. Les conclusions de ce travail ont permis de définir le schéma de débroussaillage des routes départementales. Celui-ci a été validé par le Préfet du département du Var par arrêté du 18 juin 2007, portant approbation du plan de débroussaillage du réseau routier départemental dans le Var.

La mise en œuvre du plan de débroussaillage

Les principaux objectifs de ce plan sont... :

- concevoir et maintenir en état opérationnel des ouvrages pertinents pour la défense de la forêt contre l'incendie, qui soient, au terme de 2014, conformes aux préconisations du guide départemental des équipements DFCI ;

Tab. I :

Classement des linéaires de RD situées à proximité d'espaces naturels combustibles dans le département du Var et surface des coupures concernées.

Type de situation	Référence au Guide départemental	Linéaire en km	Surface en ha	% en surface
Zone 1	Position non stratégique	721	1442	26
Zone 2	Zone d'appui (ZA)	468	1404	25
Zone 3	Zone d'appui élémentaire (ZAE)	379	1895	34
Zone 4	Zone d'appui principale (ZAP) ou zone d'appui stratégique (ZAS)	85	853	15
<i>Total</i>		1653	5594	100%

– insérer ces ouvrages dans le maillage principal d'ouvrages DFCI qui seront déterminés dans les plans de massif et assurer la cohérence avec les ouvrages prévus dans les PIDAF pour éviter les redondances ;

– rationaliser les coûts d'entretien en combinant différentes techniques de débroussaillage.

... et les objectifs secondaires :

Dans le cadre d'une action devant prendre en compte la volonté de la collectivité de gérer durablement le territoire varois et la cohérence avec les démarches menées par d'autres directions du département, il est apparu important de mener ces travaux en intégrant les objectifs secondaires suivants :

– le maintien de la qualité paysagère et de la sécurité des bords de routes départementales, en cohérence avec la démarche de la Direction des routes ;

– le maintien ou l'augmentation de la richesse biologique des espaces naturels ;

– l'appui aux politiques d'intégration des personnes en difficulté avec la possibilité de demander l'embauche de personnes titulaires de minima sociaux en réinsertion professionnelle.

Les outils juridiques

Le débroussaillage le long des RD relève d'une obligation légale définie par l'article L 322-7 du code forestier (selon la version en vigueur avant le 6 janvier 2008). A ce titre, la largeur maximale qu'il était possible de débroussailler ne pouvait excéder 20 m de part et d'autre de la voie. Les autres articles du code forestier (notamment le L 321-5-1 et L 321-5-2) qui autorisent le maître d'ouvrage

de travaux de DFCI à se prévaloir d'une servitude (50 m de part et d'autre de la voie), ne s'appliquent que sur la voirie spécialisée dans la lutte (pistes DFCI fermées à la circulation publique). Ils ne sont donc d'aucune utilité pour réaliser des coupures de combustibles à objectif de lutte le long de la voirie départementale.

La seule possibilité dont disposaient alors les services du Conseil général était l'établissement de conventions sous seing privé avec les propriétaires des parcelles concernées par les travaux d'ouverture et d'entretien des coupures de combustible. Ce type de convention est cependant fragile, une des deux parties pouvant la dénoncer sans que l'autre ne puisse s'y opposer. La question de l'emploi de fonds public sur des parcelles sur lesquelles le Conseil général ne possède aucun droit réel était alors posée.

Le ministère de l'Agriculture a pris la mesure de la difficulté lors d'une visite du ministre sur le terrain. Le Député du Var, Mme Josette Pons, a pu faire approuver un amendement à la loi sur le débroussaillage le long des voies ouvertes à la circulation publique pour aller au delà de la bande des 20 mètres.

La modification de la loi a été réalisée sur proposition de Mme Pons et publié au Journal Officiel du 6 janvier 2006 (Loi n° 2006-11 du 5 janvier 2006 art.89). L'article L 322-7 du code forestier a donc été augmenté de l'alinéa suivant :

« Lorsque les voies ou portions de voies visées aux premier et dernier alinéas du présent article sont répertoriées comme des équipements assurant la prévention des incendies ou qu'elles sont reconnues comme telles par le plan départemental ou régional prévu à l'article L. 321-6, l'Etat ou les collectivités territoriales intéressées procèdent, à leurs frais, au débroussaillage et au maintien en l'état débroussaillé, sur une bande dont la largeur est fixée par le représentant de l'Etat dans le département et qui ne peut excéder 50 mètres de part et d'autre de l'emprise de ces voies. Les propriétaires des fonds ne peuvent s'opposer à ce débroussaillage. »

Cet amendement permet aussi de régulariser des situations de fait où des ouvrages DFCI s'appuient sur de la voirie départementale ou communale.

La condition pour que le Conseil général se prévale de cet article est que les voies soient répertoriées. Pour les routes départementales, après avis favorable de la

Photo 2 :
Vue aérienne des travaux de débroussaillage en cours, sur la RD 31, commune d'Aups
Photo T.V.



sous-commission départementale de sécurité contre les risques d'incendies de forêt, landes, maquis et garrigues, le Préfet a pris un arrêté le 18 juin 2007, modifiant l'arrêté du 15 mai 2006, portant règlement permanent du débroussaillage obligatoire dans le département du Var, par lequel le Conseil général est autorisé à moduler ses interventions selon l'intérêt que présente la voie pour la DFCI.

Il permet d'établir la servitude prévue par la loi sur les « *voies assurant la prévention contre les incendies de forêt* » et détaille les obligations pour les portions non stratégiques.

Détaillant précisément les segments concernés, il est opposable au tiers et devient ainsi l'outil juridique principal du Conseil général. Ces bases doivent permettre d'exécuter les travaux dans un cadre juridique sécurisé.

Les outils techniques

Le programme est mis en œuvre en combinant plusieurs techniques dans le but de diminuer les coûts d'entretien, mais aussi d'avoir des coupures de combustible les plus efficaces possibles.

Le débroussaillage mécanique ou manuel

Il s'appuie d'une part sur les équipes de forestiers sapeurs et, d'autre part, sur des marchés publics. Au vu de l'expérience déjà acquise par le département en la matière, les clauses techniques des marchés ont pu être améliorées. Certaines prestations peuvent contribuer à la mise en place de pratiques sylvicoles, agricoles ou sylvopastorales. D'autre part, les services du département préparent, dès à présent, l'intégration de clauses sociales dans les marchés à venir. Le premier marché, divisé en cinq lots géographiques, a été notifié aux entreprises en mars 2008.

Le sylvopastoralisme

Le Conseil général qui s'appuie sur un marché d'expertise sylvopastoral, a choisi de privilégier l'entretien par la dent du bétail des coupures de combustibles qui en ont le potentiel. En cohérence avec la participation du Département au dispositif de financement des mesures agro-environnementales territorialisées (dispositifs cofinancés par le FEADER), les éleveurs pourront demander à bénéficier d'aides.

L'installation ou le confortement d'activités agricoles

Un fascicule s'intitulant « *L'agriculture, un outil au service de la DFCI, premières pistes de réflexion* » est en préparation. Il donnera les bases de ce qui est possible et envisageable. La mise en œuvre de certaines préconisations devrait permettre de réaliser, sous peu, quelques projets ayant valeur didactique et permettant d'étendre le dispositif. Dans un deuxième temps, un marché concernant une mission d'expertise sur ce sujet devrait pouvoir être élaboré sur le modèle de ce qui est en cours pour le sylvopastoralisme.

Le brûlage dirigé

Il sera mis en œuvre par une équipe pluridisciplinaire associant le SDIS, l'Office national des forêts (ONF) et les équipes du département. Les premiers brûlages devraient pouvoir être réalisés sous peu (RD 95 en forêt domaniale de Mazaugues).

La sylviculture

Les études et les retours d'expérience récents ont mis en évidence le rôle des sautes de feux dans le développement des très grands incendies. Pour limiter ce phénomène, il est conseillé de travailler dans les peuplements en amont de la coupure et sur de grandes profondeurs, soit jusqu'à 500 mètres, voire un kilomètre. Les actions qui participent à la réduction du risque de sautes sont :

- la coupe des résineux dans les peuplements mélangés,
- le broyage des rémanents après exploitation,

Photo 3 :

Travaux de débroussaillage en cours sur la RD 43, commune de Camps-la-Source
Photo J.L.



– le brûlage dirigé dans les peuplements résineux.

Sur le modèle de ce qui a été récemment proposé aux propriétaires forestiers pour le broyage des rémanents, un dispositif d'aide devra être proposé pour favoriser les éclaircies dans les peuplements résineux et les opérations de brûlage dirigé.

Des actions d'animation des propriétaires forestiers privés et publics devront donc être menées en collaboration avec l'Association syndicale libre (ASL) de gestion de la subéraie varoise, la coopérative Provence-Forêt et l'ONF.

Une programmation des travaux nécessairement déclinée par massif forestier

Les principes de programmation

La politique forestière du Conseil général est déclinée par massifs forestiers. A son initiative, des comités de massif ont été mis en place pour assurer la concertation de tous les acteurs et la cohérence des actions. Les travaux prévus le long des RD devant contribuer au grand maillage DFCI, il est apparu important de travailler cette programmation dans le cadre de ces comités, notamment en concertation avec les maîtres d'ouvrage DFCI, la DDAF et le SDIS.

La programmation du Conseil général est donc le fruit de ce travail collaboratif.

Il s'agit de fixer un programme qualitatif et quantitatif permettant d'atteindre les objectifs fixés par l'assemblée départementale. Le programme de travaux est établi pour les années 2008 à 2013.

Les coûts d'abattage sont importants pour la première intervention, avec un coût moyen d'ouverture sur l'ensemble du département qui peut être estimé à 2500 €/ha sur la base des prix des marchés 2008/2009. Ce coût devrait progressivement baisser avec la mise aux normes des équipements et se stabiliser aux alentours de 1400 €/ha lorsque tous les investissements auront été réalisés. A partir de 2014, l'ensemble des routes départementales ayant été mis aux normes, il ne restera que les coûts d'entretien.

La programmation devra être réajustée, compte tenu de la repousse de la végétation extrêmement variable, suivant les forma-

tions végétales et le couvert arboré. Sur certaines routes départementales, un passage tous les deux ans va s'avérer nécessaire les premières années, pour garder un volume combustible minimum, compatible avec les objectifs de la lutte contre les incendies. Sur d'autres secteurs, par exemple certains secteurs à chêne blanc, un passage tous les 7 à 8 ans peut être suffisant. La repousse des végétaux est également dépendante de la météo. Un printemps très sec aura un effet négatif sur cette repousse.

Il peut être également nécessaire, sur certains secteurs, de réaliser les abattages en plusieurs opérations, pour ne pas déstabiliser des peuplements fragilisés par la sécheresse persistante de ces dernières années.

La mise au point des projets

Chaque portion de RD fait à présent l'objet d'un projet détaillé pour définir tous les éléments de l'intervention.

Une première visite associe les techniciens du département, du SDIS, de la DDAF, les acteurs locaux (techniciens maître d'œuvre du PIDAF, de la commune, ONF, de la Direction des routes...). Cette première visite permet de définir :

- la dissymétrie du débroussaillage de part et d'autre de la route en fonction de l'exposition au vent et de la pente ;
- les élargissements du débroussaillage dans des secteurs déterminés pour tenir compte de phénomènes locaux (risque accentué dans un virage, passage de col...);
- les modalités du débroussaillage à réaliser et les objectifs à atteindre en terme de densité et d'essence dans le couvert arboré et arbustif ;
- les potentialités des portions de route pour le pastoralisme, l'agriculture, le brûlage dirigé ;
- les possibilités de travailler aux abords de la servitude avec les propriétaires forestiers privés ;
- la compatibilité des objectifs paysage, élagage, sécurité sur la route ;
- la prise en compte d'éventuelles mesures environnementales visant à maintenir ou augmenter la qualité biologique du lieu ;
- la création éventuelle d'aires de croisement sur certaines routes très étroites.

Après cette visite, l'avant projet détaillé est précisé sur support SIG⁴. Il précise les techniques retenues, ainsi que les modalités pratiques d'exécution des travaux.

4 - SIG : Système d'information géographique

Le marquage des arbres à abattre ou des arbres en réserve est réalisé par les techniciens du Conseil général avec pour objectif d'atteindre en un ou plusieurs passages les prescriptions du *Guide de normalisation des équipements DFCI*.

Chaque portion de route susceptible d'être traitée par une autre technique de réduction de biomasse que le simple débroussaillage (agriculture, pastoralisme, brûlage), fait l'objet d'une étude particulière plus poussée qui doit permettre de mener à bien le projet. Le projet est alors suivi en fixant les mesures provisoires de débroussaillage dans l'attente de la réalisation finale.

Les moyens financiers

Le Conseil général a voté une autorisation de programme de 9 750 000 euros pour réaliser d'ici à 2014 les travaux d'ouverture et de mise aux normes des coupures de combustible. Le volume de travaux et les crédits de paiements affectés à cette opération seront répartis de manière homogène sur ces sept années.

En complément, les entretiens et les travaux réglementaires le long de la voirie non stratégique sont pris en charge sur le budget de fonctionnement. Pour 2008, 730 000 euros y sont consacrés.

Avec l'accroissement de la surface des coupures de combustibles ouvertes le long des RD stratégiques, les moyens consacrés à leur entretien devront croître chaque année, pour atteindre, en 2014, 1,7 M d'euros d'après une première estimation des besoins financiers aux conditions économiques de 2008. En moyenne, le budget de maintien en conditions opérationnelles de ces coupures devra s'accroître de 0,166 M d'euros/an entre 2009 et 2014 (Cf. Fig. 1).

Les équipes de forestiers sapeurs du Conseil général réaliseront une part importante des travaux d'ouverture et d'entretien de ces coupures de combustible.

Les perspectives et travaux prospectifs

Afin de rester efficace, le Conseil général devra continuer à mener un certain nombre de travaux prospectifs :

- retours d'expérience lorsqu'un incendie touchera une coupure de combustible aménagée dans ce cadre : tenue à l'incendie, possibilités de lutte offertes aux services de



Photo 4 :
Visite sur le terrain pour préparer l'avant-projet détaillé, RD17, Le Thoronet
Photo JL

secours, améliorations à apporter à l'ouvrage,

- évolution de l'occupation des sols le long des routes départementales. La déprise agricole, l'urbanisation ou la remise en culture de parcelles de long de la voirie devront faire évoluer nos interventions,

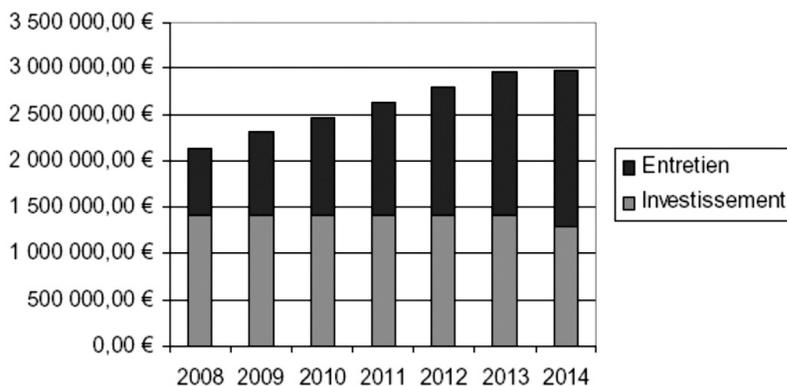
- travail de fond avec les communes lors de l'élaboration des documents d'urbanisme pour renforcer l'étanchéité des coupures de combustibles (classement en zone agricole non constructible de parcelles incluses dans le périmètre des coupures de combustible),

- travail avec les propriétaires forestiers pour que les itinéraires sylvicoles choisis pour leurs parcelles, incluses dans les coupures de combustible ou à proximité, n'affaiblissent pas leur efficacité mais au contraire les renforcent,

- évaluation de la pertinence des techniques d'entretien et de leur rapport coût/efficacité,

- concertation permanente avec les partenaires du département dans le cadre des comités de massif.

Fig. 1 :
Evolution des moyens financiers, en investissement et en entretien, sur la période 2008-2014.



Frédéric BENIAMINO
Directeur adjoint

Jean LABADIE
Chef du service
recherche-
développement

Direction du génie
forestier
Sous-direction
Prospective
Conseil général
du Var
Bâtiment Oméga
77 impasse Lavoisier
83160 La Valette-
du-Var

Conclusion

L'approche a, dès l'origine, privilégié l'utilisation de la route en tant que coupure de combustible. D'autres approches auraient pu être envisagées, qui laissent, toutefois, bien des questions en suspens.

Y-a-t'il d'autres finalités au débroussaillage le long des routes ? Le débroussaillage le long des routes peut-il en particulier assurer la sécurité des usagers ? Quelle est la part des grands incendies qui part le long des routes ? Quelles sont les principales causes de mises à feu le long des routes ? Quelle stratégie pour les limiter ? ...

La diversité des arrêtés préfectoraux sur les modalités du débroussaillage le long des routes semble confirmer que les interprétations sur ces sujets sont encore très divergentes.

On peut espérer que le nouveau groupe de travail du Réseau coupures de combustible intitulé « Interfaces des infrastructures routières » permettra d'éclaircir au moins partiellement les nombreuses zones d'ombre à ce propos.

F.B., J.L.

Résumé

Après les grands incendies de 2003 dans le département du Var, les réflexions menées dans le cadre des retours d'expérience ont mis en évidence le rôle que pouvaient jouer certaines routes départementales dans la lutte contre les feux de forêt.

L'ensemble du réseau routier départemental varois a été étudié, afin de définir les portions de RD qui pouvaient jouer un rôle en tant qu'infrastructures de défense des forêts contre les incendies et de préciser les caractéristiques des coupures de combustibles les bordant.

Cette étude a été réalisée en étroite collaboration avec les services de la DDAF et du SDIS et a conduit à la mise en place du schéma départemental de débroussaillage des routes départementales.

Pour la mise en œuvre de ce schéma, les outils juridiques ont dû être adaptés. Différents outils techniques (débroussaillage mécanique ou manuel, sylvopastoralisme, installation ou confortement d'activités agricoles, brûlage dirigé, sylviculture) ont été programmés pour atteindre les objectifs principaux :

- concevoir et maintenir en état opérationnel des ouvrages pertinents pour la défense de la forêt contre l'incendie,
- rationaliser les coûts d'entretien en combinant différentes techniques de débroussaillage.

Chaque portion de route départementale fait à présent l'objet d'un avant projet détaillé pour définir tous les éléments de l'intervention.

Le programme de travaux a été établi pour la période 2008-2014. A partir de 2014, l'ensemble des routes départementales ayant été mis aux normes, il ne restera que les coûts d'entretien.

Summary

Clearing roadsides and verges along the Var's main and secondary road network

After the massive wildfires of 2003 in the Var *département* (S.-E. France), thinking over events with the hindsight of the experience highlighted the role of firebreak that could be fulfilled in the event wildfire by certain main or secondary roads.

The whole of the Var's main and secondary road network was studied in order to decide which stretches of road might usefully form a part of the infrastructure framework for prevention of and fighting against forest wildfire and, also, to define the characteristics of the fuel breaks running beside them.

This study was carried out in close collaboration with the Departmental Agriculture and Forestry Service and the Departmental Emergency Fire Service and resulted in the setting-up of the Departmental scheme for roadside bush clearing.

To establish the scheme, the legal framework had to be adapted. To attain the scheme's objectives, assorted technical measures (mechanical or manual clearing, silvipastoralism, installation or backup of farming, controlled burning, silviculture) were programmed :

- designing and maintaining in working order works required for wildfire prevention and fighting ;
- rational approach to the cost of upkeep by combining different methods of clearing ;

Each relevant section of the main or secondary road network is presently the object of a detailed startup project to define their aspects requiring intervention.

The programme of work has been drawn up for the period 2008-2013. As of 2014, given that the whole of the road network involved will have been brought up to required standards, the only costs will be for maintenance.