

AUTEURS

Daniel Beauvois
Direction des routes
et du patrimoine paysager
Directeur adjoint chargé
du Pôle paysage et espaces verts
Conseil général Dordogne

Thierry Charmaty
Direction des routes
et du patrimoine paysager
Chef Service espaces verts
Conseil général Dordogne



Giratoire traité en prairie fleurie
Prairie blossom treated roundabout

Gestion raisonnée des bords de routes et biodiversité

L'exemple de la Dordogne



Allier développement économique et prise en compte de l'environnement et des paysages est au cœur des préoccupations du département de la Dordogne. C'est pourquoi il s'est engagé depuis plusieurs années dans une refonte de ses pratiques de gestion des dépendances vertes routières. Sous l'impulsion d'un groupe de travail, cette gestion conjugue sécurité routière, préservation des milieux et valorisation des paysages ; elle s'articule donc sur des actions fortes, comme passer du traditionnel « *faucher plus = faire propre* » à un « *faucher mieux = s'obliger à faucher moins* », ou bien encore abandonner les désherbages chimiques. Et ce qui paraissait ne relever que de l'entretien routier se lit désormais sous un nouvel angle, celui de la préservation de la biodiversité.

La Dordogne s'inscrit ainsi en exemple de la gestion raisonnée des dépendances routières. Et grâce à son guide technique édité en 2007, elle fait bénéficier de son expérience quiconque veut se lancer dans cette belle aventure au service de la biodiversité.

Introduction

La gestion raisonnée des dépendances vertes n'est pas une préoccupation récente. Déjà à Londres en 1961, le premier symposium consacré à la gestion des routes avait posé les bases de « *réserves naturelles de dépendances vertes* ». Puis l'Allemagne, la Suisse ou encore la Belgique, s'étaient engagées dans des politiques « douces » de gestion des routes.

En France pourtant, l'idée que l'on puisse entretenir autrement le bord des routes a

mis un peu de temps à prendre forme ; citons parmi les précurseurs les départements du Haut-Rhin et du Calvados, ou encore la région Alsace. Et en Dordogne, c'est au début des années quatre-vingt-dix, alors que venait de se tenir le premier colloque sur la gestion extensive des dépendances vertes, que le conseil général fit une première tentative. Celle-ci portait notamment sur une réduction drastique des herbicides chimiques sur le bord des routes ; mais était-ce encore un peu tôt, toujours est-il que l'expérience se solda alors par un échec.

Pour de nouvelles pratiques respectueuses des milieux et des paysages

La volonté de mieux raisonner l'entretien des bords de routes en Dordogne a connu un nouvel essor en 2005. La décentralisation fut en effet l'opportunité d'harmoniser les pratiques à l'échelle du territoire, dans un département ayant en charge quelque 5 000 kilomètres de routes et leurs 4 500 hectares de dépendances vertes aux milieux et paysages fort diversifiés !

Mais harmoniser ne veut pas dire uniformiser. Car les dépendances vertes sont le trait d'union entre la route et le paysage traversé, au rythme de séquences visuelles formées par les lisières des bois, ouvertes sur les parcellaires agricoles, en appel sur un point de repère ou guidées par des haies.

Raisonnement la gestion des dépendances vertes allait donc conduire à différencier l'entretien de l'herbe et des lignoux, selon les endroits où ils se trouvent. C'est ainsi que sous l'égide de la Direction des routes et du patrimoine paysager, le Pôle paysage et espaces verts mit en place un groupe de travail entièrement dédié à l'amélioration de ces pratiques. Outre les paysagistes, il regroupait du personnel technique routier, des chargés de mission Environnement du conseil général, des associations naturalistes et enfin un écologue chargé d'animer l'équipe et de retranscrire les propositions qui seraient ensuite soumises à la validation de l'assemblée départementale. La feuille de route assignée à ce groupe de travail était la suivante :

- « Rationaliser d'un point de vue opératoire, mais aussi financier, la gestion des dépendances vertes dans des unités d'aménagement par ailleurs occupées à bien d'autres tâches, tout au long de l'année.
- « Pérenniser une politique de gestion raisonnée, qui soit un harmonieux compromis entre la sécurité des usagers de la route, la préservation de milieux parfois fort originaux et fragiles, et la valorisation des paysages.
- « Ainsi, contribuer au développement d'une collectivité soucieuse de renvoyer à ses habitants et ses visiteurs, l'image d'une indéniable qualité de vie. »

En clair, il allait falloir passer du traditionnel « faucher plus = faire propre » à un « faucher mieux = s'obliger à faucher moins ». Le défi n'était pas mince ; car il fallait faire admettre aux riverains, mais aussi aux agents routiers, qu'il n'est pas obligatoire de tendre le bras de l'épareuse au maximum de ses possibilités, sous prétexte que l'on veut voir une pelouse bien rase dans le talus, mais qu'au contraire il peut être préférable de laisser s'y développer une nature sauvage. Et sans oublier la volonté, toujours aussi affirmée, d'abandonner ces traitements chimiques qui engendrent des surcoûts d'exploitation, mettent en danger la santé du personnel, et contribuent à la dégradation des habitats naturels et de la qualité de l'eau.

Avant même son démarrage, nous savions donc que ce groupe de travail bousculerait nombre d'idées reçues et serait source de questionnements. C'est pourquoi une place de choix a été accordée tout au long de la réflexion aux hommes de terrain, agents et chefs d'équipe. Ce sont eux, en effet, qui

allaient devenir les véritables acteurs au quotidien de cette gestion raisonnée : de leur bonne compréhension de la démarche dépendrait leur aptitude à appliquer les directives, mais aussi à s'adapter afin de conjuguer la nécessaire sécurité des usagers de la route avec le respect des milieux et des paysages.

Une gestion raisonnée, au service de la biodiversité

Le cas des accotements et des fossés

Certains lieux ne sauraient être abandonnés à la nature. C'est le cas des accotements (photo 1). Ils jouent un rôle fondamental dans la lisibilité des courbes et des carrefours, également pour stationner la voiture en cas d'urgence. Parce que la sécurité y est prioritaire, l'accotement reste donc le domaine du « faucher propre », au rythme de plusieurs interventions annuelles. De ce fait, deux fauchages ont successivement lieu au printemps ; le premier dit « passe de sécurité » : il s'agit de dégager l'accotement et les abords des carrefours ; le second jusqu'au flanc côté chaussée du fossé routier lorsque celui-ci existe. A l'automne, ce fauchage est couplé au « débroussaillage » plus général des autres dépendances (fossés, remblais, déblais, etc.).

L'attitude est analogue avec les fossés : leur fonction est l'argument majeur de leur entretien, puisqu'ils doivent sans cesse et sans encombre faciliter l'écoulement des eaux. Ils seront donc fauchés régulièrement, même si quelques plantes et animaux doivent en pâtir.



Photo 1
Un accotement et son fossé proprement fauchés, aux abords d'habitations
Cleanly mown shoulder and ditch near residences

Les lamiers pour haies et lisières

Les haies et lisières de boisements doivent également être entretenues, pour une mise au gabarit routier. Mais pas n'importe comment. Certains, en effet, ont encore trop souvent recours à l'épareuse qui déchire le bois (photo 2) : outre le désagrément visuel, de telles pratiques peuvent occasionner et propager de graves maladies aux végétaux.



Photo 2
Ce qu'il ne faut plus voir : l'épareuse qui déchire le bois
What should no longer be seen: mower breaking up wood

La Dordogne s'est, au contraire, tournée vers des lamiers, capables d'effectuer des coupes franches à la façon des taille-haies ou des tronçonneuses (photo 3).



Photo 3
Le lamier, pour élaguer avec soin les branches d'arbres
Cutting machine used for careful pruning of trees

Les délaissés routiers au service de la biodiversité

A l'opposé d'une gestion intensive, prenons les délaissés routiers, là où d'anciens virages sont désormais à l'abandon. Plutôt qu'y voir des plaies paysagères, ils ont été mis au service de la biodiversité, en décidant de ne plus y pénétrer. Il a fallu d'abord admettre qu'une ronce et une épine noire ne sont ni nuisibles ni vilaines au regard, mais qu'elles constituent au contraire de remarquables refuges pour toutes sortes de petits animaux.



Photo 4
Dans les grands talus, un entretien très différencié
In big slopes, highly differentiated maintenance

Quant aux talus, ils sont un peu l'emblème de la gestion raisonnée. De tradition, ils étaient le plus souvent fauchés au maximum des possibilités de l'épareuse, pour

« faire propre ». Qu'il s'agisse du riverain, de l'automobiliste ou de l'agent routier, primait alors le mythe de la pelouse jardinée. Une petite révolution mentale a été provoquée pour abandonner à sa dynamique naturelle la partie haute d'un déblai ou le fond d'un remblai. Aujourd'hui, des milieux très diversifiés cohabitent à quelques dizaines de centimètres de distance, depuis la pelouse de l'accotement jusqu'à la friche entretenue seulement tous les deux ans, puis les broussailles désormais inextricables (photo 4).

Dans les déblais rocheux, les choix sont encore plus clairs. Bien souvent, ces lieux accueillent une flore très spécialisée, dite saxicole ou rupicole. Et si ces plantes ont mis

beaucoup de temps à s'installer au gré des replats et anfractuosités de la roche, il suffirait de bien peu pour les perturber et qu'elles s'en aillent. Et c'est sans compter les risques d'érosion, lorsque l'épareuse racle un terrain déjà fragilisé par la rareté de la végétation. Donc, une consigne : on n'intervient plus. La seule entorse à la règle concerne, au coup par coup, la suppression d'arbres susceptibles de verser sur la route.

Comment se passer des herbicides

On ne saurait enfin parler de dépendances vertes sans aborder l'épineux sujet des traitements herbicides. Dans l'esprit de beaucoup, ils sont la meilleure arme pour combattre ces fameuses « mauvaises herbes » et ainsi réduire la fréquence des entretiens. Sauf qu'en plus de renvoyer une image négative de la route, ces produits polluants favorisent souvent la venue d'espèces envahissantes et contribuent à une perte de biodiversité, en détruisant de « bonnes herbes » parfois rares et protégées. Mais l'argument massue face aux techniciens routiers fut le suivant : à cause des désordres qu'ils génèrent, les herbicides dégradent les équipements (érosion des talus et des fossés, déchaussement des panneaux et glissières, colmatage des buses, etc.), et par voie de conséquence alourdissent les charges d'entretien (photos 5 et 6).



Photos 5 et 6
Les dégâts de l'herbicide : c'est du passé
Herbicide damage: a thing of the past

Certes, le groupe de travail a dû faire preuve d'un peu de diplomatie et de pédagogie, y compris en son sein. Il a fallu également proposer des solutions alternatives qui soient réalistes bien sûr, mais qui reçoivent aussi l'assentiment des agents qui auraient à les mettre en œuvre. On citera, entre autres mesures, le bon vieux retour au fauchage manuel (photo 7), le balayage manuel ou mécanique, mais aussi l'adoption de techniques de désherbage plus « douces » pour la nature (désherbage thermique, etc.), ou bien encore la pose de plaques « anti-herbe ».



Photo 7
Détourage par fauchage manuel
Scissoring by manual mowing

• **Un rappel des objectifs**, parce qu'il est toujours préférable, pour bien réaliser une tâche, de savoir pourquoi on l'effectue : par exemple, préserver la lisibilité d'un accotement, tandis que la fiche consacrée aux déblais rocheux insiste sur la nécessité d'éviter toute intervention qui perturberait des milieux fragiles.

• **La programmation des tâches**. Cela va depuis deux fauchages annuels dans les fossés où les eaux doivent s'écouler sans encombre, jusqu'à « on n'intervient pas » sur le délaissé d'un ancien virage.

• **Le mode opératoire**. A l'aide de photographies et de schémas interprétatifs, y sont précisément décrites les tâches (fauchage, débroussaillage, lamier en lisière de boisements et de haies, etc.). Cela conduit, sur la fiche « talus revêtus de terre », à différencier l'accotement fréquemment fauché, la limite d'intervention de l'épareuse dans la pente à une fréquence annuelle ou bisannuelle, et enfin la partie où la végétation naturelle sera laissée en l'état.

Sur le terrain, l'agent est « l'acteur » de la gestion raisonnée, à lui de positionner le « curseur ». La démarche est adaptée : mais comporte encore des doutes, parfois des « blocages », dû sans doute au poids des habitudes.

Aussi, un contrôleur référent de la gestion raisonnée a été nommé. Son rôle : être à l'écoute, relayer des difficultés de terrain, donner des réponses et soumettre d'éventuelles adaptations au groupe de travail qui poursuit sa veille technique.

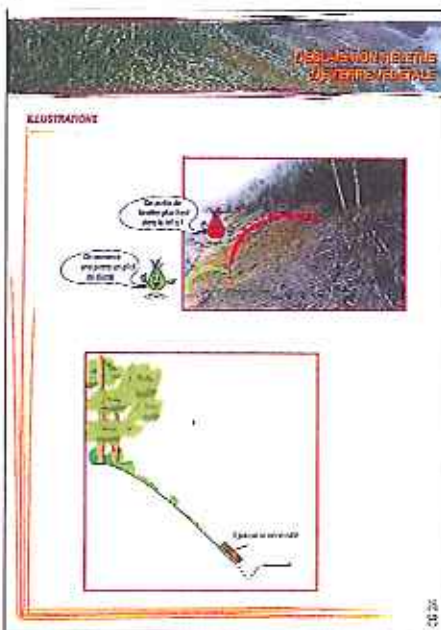
Ce référent accompagne les unités d'aménagement sur le terrain dans la mise en œuvre de leurs nouvelles pratiques, quand il s'agit d'abandonner l'épareuse au profit du lamier pour le traitement des lisières de bois.

Finalement, le résultat est édifiant : le budget d'achat des herbicides en Dordogne est passé de 50 000 euros en 2004, à zéro en 2008 ! Cette économie substantielle s'ajoute à celle d'une passe d'épareuse en moyenne chaque année sur l'ensemble du réseau routier (soit plus de 400 hectares), depuis qu'il fut décidé de réduire le fauchage dans les talus. Et l'on ne saurait oublier, par voie de conséquence, les économies annuelles de carburant, évaluées à près de 400 tonnes de rejet de gaz carbonique.

Former et sensibiliser, une garantie pour de bonnes pratiques

Aussi réelle soit-elle, la volonté de changer les modes de gestion des bords de route serait peut-être restée lettre morte, si elle n'avait été accompagnée d'une forte sensibilisation. Les premiers concernés furent les 350 agents routiers et leurs chefs d'équipe, au travers de sessions de formation et de fiches d'action au contenu résolument opératoire (photos 8 et 9) :

• **Le mode opératoire**. A l'aide de photographies et de schémas interprétatifs, y sont précisément décrites les tâches (fauchage, débroussaillage, lamier en lisière de boisements et de haies, etc.). Cela conduit, sur la fiche « talus revêtus de terre », à différencier



MODE OPÉRATOIRE

L'entretien en pied de déblai non revêtu :

- En l'absence de fossé : une seule passe en pied du talus, voire aucune intervention s'il y a peu de végétation.
- S'il y a un fossé : se référer à la fiche - fossé.
- Éviter absolument le « talonnage » de l'épareuse :
 - Pour le réglage de la hauteur, ne pas oublier que la surface des talus est souvent irrégulière.
 - On se garde donc une marge de sécurité de 15 centimètres.

L'entretien de l'herbe plus haut dans le talus : sur le principe, on n'intervient plus.

L'entretien des ligneux :

- Seulement les sujets susceptibles de poser un problème de sécurité (visibilité, chablis, etc.). Les autres seront laissés en place.
- Si possible, se limiter à du recépage pour les arbustes, de l'élagage pour les arbres.
- Le matériel utilisé : pas d'épareuse, lui préférer le lamier.

Photos 8 et 9
Des fiches d'action explicites
Explicit action sheets

Innovate, to serve as an example

Entre économies financières et meilleure prise en compte de l'écologie et des paysages, le conseil général de la Dordogne aurait donc pu considérer le contrat rempli, et se contenter de cette bonne gestion raisonnée « au quotidien » de ses dépendances routières. Si ce n'est que, sans véritablement en avoir pris totalement conscience au départ, il s'était aussi engagé au service de la biodiversité. Il est donc allé plus loin, avec le concours d'associations naturalistes. Celles-ci ont mené leurs recherches sur le bord des routes, et y ont découvert toutes sortes d'originalités écologiques, à faire coïncider avec de bonnes pratiques de gestion. Un exemple : sur certains accotements, le fauchage printanier est retardé, le temps que les orchidées aient achevé leur floraison (photo 10).



Photo 10
Le fauchage tardif des orchidées, avec son panneau d'information
Late cutting of orchids, with information panel

Quant au groupe de travail, il s'est aussi transformé en véritable observatoire des bonnes pratiques, avec un nouveau défi : la gestion des déchets verts.

Avec toutes ces actions, le département de la Dordogne s'érige peu à peu en exemple de la gestion raisonnée des dépendances vertes. Car pour revenir aux fiches d'action, elles ont débouché en 2007 sur le « guide de la gestion raisonnée des dépendances vertes, ou comment faucher mieux le bord des routes » (photo 11). D'abord à l'usage du personnel d'entretien des routes départementales, ce guide est aussi destiné à un plus vaste public. Et cela commence à se savoir : aujourd'hui, nombre de collectivités qui hésitent encore à se lancer dans l'aventure viennent demander conseil au département sur la bonne marche à suivre. Une belle récompense pour la Dordogne,



Sensible roadside management and biodiversity Example of Dordogne region

Combining economic development with environmental and landscape consideration is a core concern of France's Dordogne Department (county). That is why it has for years been committed to revamping its management practices with regard to green areas around highway infrastructures. Driven by a working group, its management units road safety, preservation of surroundings and landscape enhancement. It is based on strong actions such as progressing from the conventional idea that "mowing more means mowing cleaner" to the more rational view that "mowing better means less mowing needed" or doing away with chemical weeding. So what seemed to be simply part of road maintenance is now viewed from a new standpoint, that of biodiversity preservation. Dordogne thus stands out as an example of sensible management for road areas. Thanks to a technical guide that it published in 2007, it moreover offers the lessons of its experience to anyone wishing to move forward in this compelling adventure in the service of biodiversity.



Photo 11
Le guide de la gestion raisonnée des dépendances vertes, édité en 2007
Guide for sensible management of green areas, published in 2007