

FORÊT • NATURE

OUTILS POUR UNE GESTION
RÉSILIENTE DES ESPACES NATURELS

Tiré à part de la revue **Forêt.Nature**

La reproduction ou la mise en ligne totale ou partielle des textes
et des illustrations est soumise à l'autorisation de la rédaction

foretnature.be

Rédaction : Rue de la Plaine 9, B-6900 Marche. info@foretnature.be. T +32 (0)84 22 35 70

Abonnement à la revue Forêt.Nature :
librairie.foretnature.be

Abonnez-vous gratuitement à Forêt.Mail et Forest.News :
foretnature.be

Retrouvez les anciens articles de la revue
et d'autres ressources : **foretnature.be**



La gestion raisonnée des bords de route

Un choix stratégique transversal pour le Service Public de Wallonie

Sylvie Motte dit Falisse

Département de la Nature et des Forêt (DGO3, SPW)

Comment éviter à l'avenir les larges mises à blanc des bords d'autoroute ?
Comment transformer en opportunités une obligation de gestion pour
la sécurité des usagers de la route ? Présentation du nouveau protocole
d'accord pour la gestion des bords de route en Wallonie.



Les déboisements conséquents effectués début 2017 par la Direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments (DGO1) le long de l'autoroute E40 ont alerté le Département de la Nature et des Forêts (DNF) sur l'urgence d'une concertation entre les Services, les impératifs de sécurité ne pouvant justifier la mise en œuvre de chantiers de coupes de telle envergure.

Les impératifs de gestion auxquels nos collègues du Service Public de Wallonie (SPW) doivent faire face ne peuvent faire fi des enjeux environnementaux et du cadre légal dans lequel de tels travaux doivent s'inscrire. Ce cadre légal visé est, entre autres, le code forestier, la loi sur la conservation de la nature et son article 2, le CoDt (articles D.IV.4,11°b et suivants). Contrevenir à ces législations, c'est s'exposer à commettre des actes infractionnels.

Le concept de gestion durable n'est pas du seul ressort du DNF ; il doit accompagner l'ensemble des actes et travaux entrepris sur le domaine public. Le respect des écosystèmes sur plus de 8500 kilomètres de voiries est une formidable opportunité pour le SPW de participer à la conservation et à l'amélioration du maillage écologique. Le temps est venu de démontrer qu'il est tout à fait possible de combiner sécurité des usagers avec qualité environnementale.

Le SPW doit se doter d'un projet sur le long terme qui respecte les écosystèmes et qui prend en compte le confort et les préoccupations des citoyens.

Dans ce contexte et face à l'urgence de réaliser, sur l'ensemble du réseau routier régional, l'entretien des

zones boisées et plantations ligneuses âgées de plusieurs décennies, la DGO1 a mis sur pied un groupe de travail réunissant plusieurs directions générales du SPW avec pour objectif de trouver un consensus de gestion, alliant sécurité des usagers, enjeux environnementaux et respect du patrimoine paysager (GT Bermes).

Les trois directions générales qui se sont mises autour de la table sont : la DGO1, la DGO4 (Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie) et de la DGO3 (Direction générale opérationnelle de l'agriculture, des ressources naturelles et de l'environnement).

L'objectif stratégique transversal pour les travaux de cette nouvelle plateforme vise la mise en œuvre d'une gestion raisonnée des espaces paysagers⁶.

Il s'agit de traduire, dans un plan de gestion, ce que seront les « Routes du Futur » à l'échéance 2050. La conception de ce plan doit aller de paire avec l'établissement des méthodes pour atteindre les résultats d'entretien pour chaque espace paysager. L'harmonisation des opérations entre les directions territoriales et leurs districts respectifs doit s'imposer ensuite (figure 1).

Ce projet de gestion raisonnée et durable a séduit.

Adopter ce type de gestion pour les voiries publiques signifie clairement que le SPW décide, à la genèse d'un projet, de tenir compte de l'enjeu environnemental dans lequel il inscrit ce projet. Il fait alors le choix de pratiques de chantier en harmo-

RÉSUMÉ

Les mises à blanc spectaculaires de ces dernières années le long des autoroutes et routes régionales par la DGO1 ont amené le DNF (DGO3) à intensifier la concertation avec les gestionnaires du réseau routier régional.

Au sein d'un groupe de travail inter-DGs, la DGO3, représentée par le DEMNA et le DNF, a mis à disposition son expertise pour dégager des solutions concertées de modes de gestion des abords boisés, alliant aménagements de sécurité pour les usagers et respect des écosystèmes.

Ce premier protocole d'accord doit marquer la rupture avec les pratiques actuelles (et d'un autre temps).

Les discussions transversales qui ont permis la concrétisation de ce protocole spécifique ciblé sur la gestion des abords boisés des routes 2x2 bandes, doivent se

poursuivre pour atteindre un objectif global de gestion raisonnée sur l'ensemble du linéaire routier. Les méthodes de gestion doivent être fixées et les techniques opérationnelles précisées. Une information spécifique est aussi nécessaire vers chaque intervenant qui agit sur le réseau. Il s'agit de le conscientiser sur les enjeux sociétaux, environnementaux et économiques qui se jouent autour du réseau routier régional. Des formations spécifiques doivent parallèlement être programmées pour que les opérateurs de chantier s'approprient les techniques adéquates de gestion. Une communication ciblée vers les usagers doit être engagée dans toutes les phases du processus de mise en application des nouvelles pratiques.

De nouvelles collaborations naissent au sein du SPW pour mener à bien le projet ambitieux d'élaboration et de mise en œuvre d'un Plan de gestion raisonnée et durable du patrimoine paysager le long de nos routes.

Bord de route boisé : est-ce une forêt ? et si oui bénéficie-t-elle du régime forestier ?

L'article 2 du code forestier définit que ne sont pas des bois et forêts les plantations inférieures à 10 mètres de largeur situées en bordure des voiries terrestres. On peut donc en conclure que les mêmes plantations supérieures à 10 mètres de largeur sont des bois et forêts et à ce titre font bien partie de la forêt wallonne.

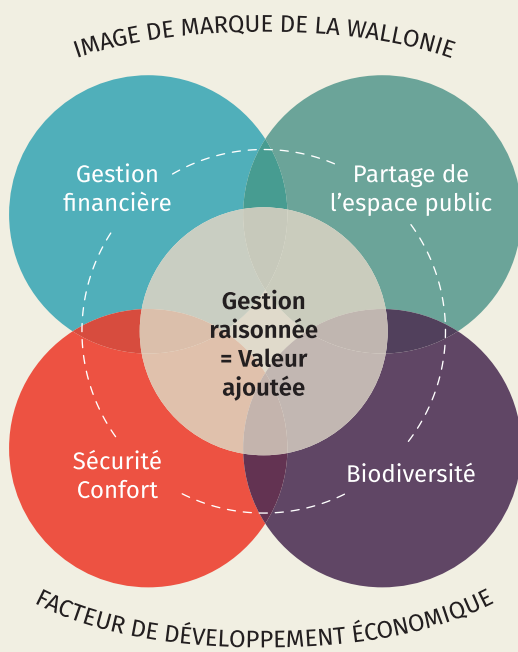
Si elles sont bois et forêts, l'article 38 du même code trouve à s'appliquer (bois et forêts soumis ou non). La coupe de plus de 3 hectares d'un seul tenant de plantations autoroutières de plus de 10 mètres de largeur est donc susceptible d'être verbalisée sur base de l'article 38 du code forestier mais une dérogation peut être accordée aux modalités et conditions fixées par le Gouvernement.

Les cinquante et un premiers articles du code forestier s'appliquent bien à toute la forêt wallonne. Les suivants (52 à 93) aux seuls bois bénéficiant du régime forestier.

L'article 52 détermine ce qui bénéficie du régime forestier. Ces plantations supérieures à 10 mètres de largeur ne sont effectivement pas concernées sauf si elles ne sont pas des « dépendances » de la voirie. Dans les faits, le DNF s'accorde à traduire cette « non dépendance », et à soumettre ces bois, quand l'exploitation est possible de manière classique, et donc, sans interférer avec l'utilisation normale de la voirie en question.

Figure 1. Extrait du protocole d'accord Bermes. Séance d'Information aux professionnels et communes.

Une gestion raisonnée et durable du patrimoine paysager le long des routes alliant les enjeux environnementaux, l'équilibre des coûts de gestion, le confort et la sécurité des usagers et des agents, stimule l'image de marque de la Wallonie et son développement économique.



nie avec cet objectif. Dans les faits, cela suppose des méthodologies opérationnelles favorables au maintien de la trame écologique qu'offre le linéaire routier, une réduction du nombre d'interventions sur site et donc aussi une diminution de certains coûts d'entretien des abords routiers, une attention particulière à accorder à la valorisation de certains écosystèmes rares ou fragiles et une prise en compte du paysage et de son ouverture pour un plaisir visuel accru. Vont de paire avec la mise en place de ces pratiques, la formation et la sensibilisation des opérateurs de chantiers aux techniques adaptées aux gestions spécifiques des sites mais aussi le développement de la communication vers le grand public pour parfaire sa perception des enjeux liés à la gestion des espaces³.

Premier protocole d'accord pour la gestion des bords de routes boisés

La DGO3, a pris part aux discussions avec des représentants du DEMNA (Département de l'étude du milieu naturel et agricole), du DRCE (Département de la ruralité et des cours d'eau) et du DNF. Au-delà des textes légaux d'application (code forestier, loi sur la conservation de la nature...) où les capacités normatives du DNF peuvent intervenir, la DGO3 à mis à disposition de ses partenaires son expertise pour permettre à la DGO1 de poser des choix de gestion, pour le réseau routier régional, en connaissance de cause.

La première phase de la concertation s'est attelée à fixer une méthodologie opérationnelle de remise à niveau des espaces boisés avant les entretiens systématiques pour ce type d'espace paysager du linéaire, la sécurité des usagers étant engagée.

Il revenait à la DGO1 de préciser les contraintes de sécurité qui s'imposent le long des bandes de circulation et donc de fixer la largeur de bande côté berme latérale qui doit rester vide de tout obstacle ou qui doit permettre qu'une chute d'arbres n'entrave pas la route. L'article 52 du code forestier, qui parle des dépendances, fait référence à ces zones nécessaires pour sécuriser le réseau routier.

Parallèlement au concept de zones de sécurité, le DNF et le DEMNA ont attiré l'attention de nos collègues du SPW sur la nécessité d'appliquer une approche par écosystèmes au réseau routier et ont défendu une perception de l'arbre non pas comme obstacle mais comme auxiliaire de sécurité, de confort pour l'utilisateur et comme acteur dans un environnement de qualité.

Les bandes arborées variées sont tout à la fois une protection non négligeable contre le bruit et les polluants telles les particules fines, contre les congères, les écoulements d'eau ou de boues. Les arbres qui les composent remplissent aussi un rôle dans le captage et le stockage du carbone. Ces bandes participent à créer des écrans visuels efficaces et diversifiés qui représentent, à plusieurs endroits, les seuls éléments résiduels du maillage écologique en zone bâtie ou à agriculture intensive.

Ce rôle positif de l'arbre participe au concept de « la route qui apaise » pour lequel les arbres contribuent à la sécurité routière en plus de l'esthétique des routes¹.

Ainsi, la première avancée majeure des discussions engagées par les trois directions générales du SPW a été l'écriture d'un premier protocole d'accord visant la gestion des abords boisés des bermes centrales et latérales des autoroutes et routes de types deux fois deux bandes.

Les lignes directrices de ce protocole sont :

- Le phasage sur 3 ans de l'exécution du protocole (2017-2020) qui permet de minimiser les effets néfastes sur l'environnement et sur les zones résidentielles riveraines tout en étalant les coûts d'entretien.
- Un objectif de gestion des bermes centrales (figure 2) à savoir une berme centrale composée de ligneux buissonnants de faible hauteur et taillés à gabarit « trois faces » tous les 4 ans.
- Un objectif de gestion des bermes latérales : respect de la loi du franc-bord et installation d'une lisière étagée avant d'arriver au massif boisé libre de toute intervention. Les termes de l'accord imposent le maintien d'espaces boisés qui, au-delà de la zone de sécurité fixée, ne subiront plus d'interventions programmées (figure 3) pour la sécurité.
- Une interdiction d'intervention sur la végétation (abattages et autres tailles) au motif de nidification, période explicitement fixée du 1^{er} avril au 15 juillet. Il n'y a pas de dérogation possible sauf quand la sécurité des usagers est engagée (l'article 2 de la loi sur la conservation de la nature reste malgré tout d'application avec demande de dérogation requise le cas échéant). Il est aussi prévu, dans le cas de conditions climatiques plus favorables, que la DGO3 (DEMNA) informe la DGO1 quand la période de nidification est plus hâtive afin d'interrompre ou de postposer les travaux d'entretien.
- Une mise à jour du « fichier des plantes » en collaboration avec le DEMNA (relevé des plantes intéressantes d'un point de vue environnemental et paysager et exclusion des plantes listées officiellement comme invasives).

La route qui s'explique⁵

Extrait de « *Obstacles latéraux : pistes pour un traitement efficace* »⁵.

Les caractéristiques de la route et de ses abords (l'urbanisation, les équipements, les plantations, la signalisation...) influencent fortement la représentation mentale que se fait le conducteur. Il faut faire la distinction entre les attentes a priori (qui résultent de l'expérience du conducteur) et les attentes spécifiques (acquises durant le déplacement en cours). Si la route possède des caractéristiques différentes de celles que le conducteur se représente mentalement, il risque de ne pas adapter sa conduite, ce qui peut occasionner des erreurs humaines.

Le concept de la route qui s'explique en renforçant la lisibilité de celle-ci (*self-explaining road*) doit permettre d'éviter ces erreurs qui, toutefois, peuvent résulter de multiples facteurs.

C'est ainsi que les équipements, les plantations, le paysage (perception du fond et des accotements), peuvent contribuer à la sécurité routière en renforçant la lisibilité de la route.

La route qui apaise¹

Extrait de « *La route qui apaise* »¹.

Dans le concept de la « route qui apaise », les arbres contribuent à la sécurité routière. C'est une route qui incite naturellement les usagers à réduire ou moduler leur vitesse et à rester vigilants tout le long de l'itinéraire.

Dans ce contexte, les arbres de bord de routes sont reconnus comme un élément positif et une composante primordiale :

1. Ils contribuent à la lisibilité de la route, non dans sa composante de confort, mais dans celle de cohérence, pour mieux mesurer et anticiper les dangers potentiels. Ils signalent les virages, les carrefours, les entrées d'agglomérations, plus efficacement que ne le font les panneaux.
2. Ils aident l'utilisateur à adapter son comportement et sa vitesse à la route.
3. Ils participent, en tant que couloirs écologiques, à la biodiversité.
4. Ils offrent un cadre de verdure reposant, une fraîcheur agréable en été et une ombre apaisante.
5. Ils embellissent le trajet : la route n'est plus un simple ruban de bitume.

L'esthétique des routes, le rôle positif des arbres

Les routes bordées d'arbres épousent les lignes du paysage, participant ainsi de la composition du paysage et le mettant en valeur. Les arbres apportent de la profondeur à des décors qui paraîtraient plus « plats » en leur absence.

La ligne ininterrompue qu'ils dessinent met en valeur les irrégularités de la morphologie et fournit un point de repère pour percevoir les variations du relief.

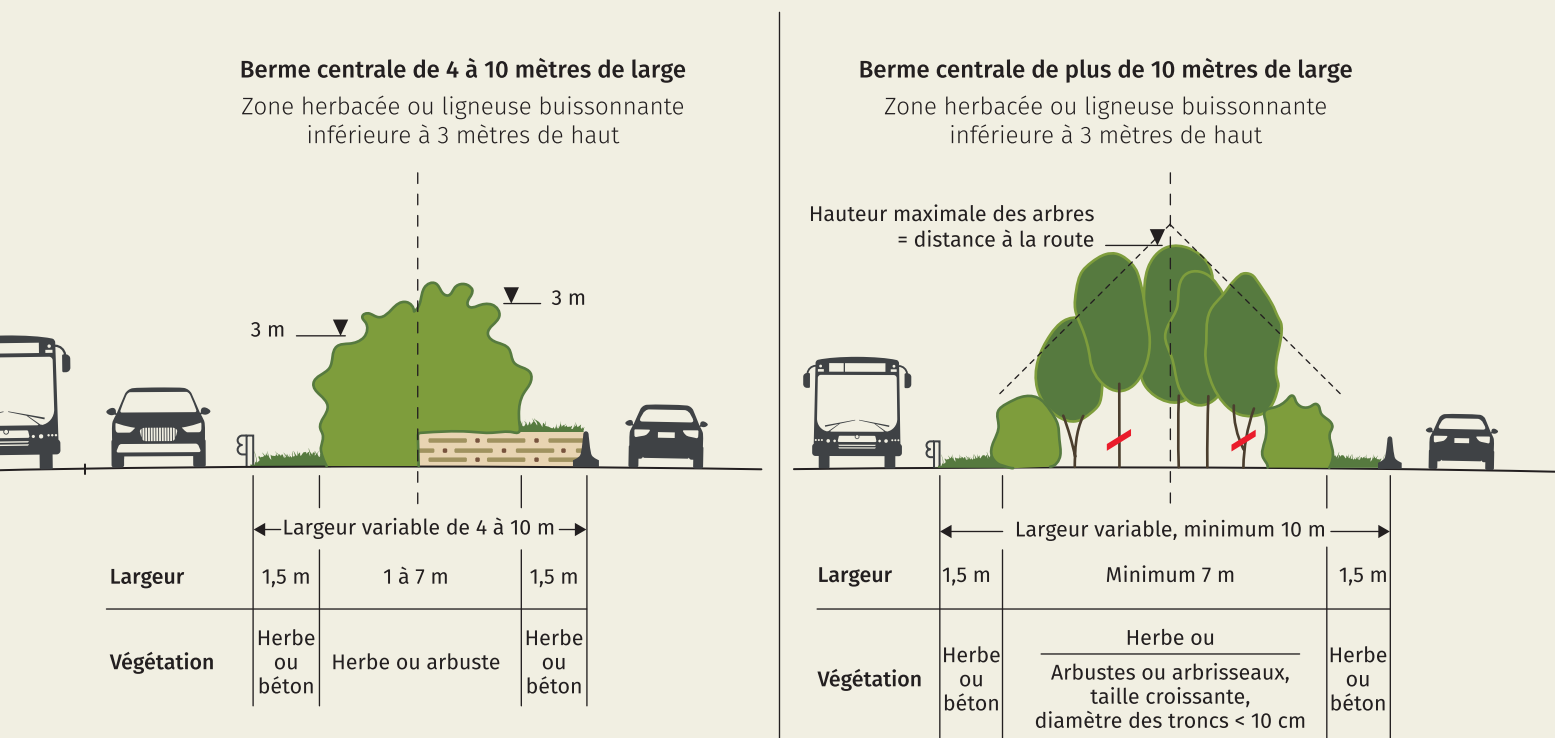


Figure 2. Extrait du guide technique et organigramme décisionnel pour la gestion des abords boisés des bermes centrales et latérales (SPW-DGO1, 2018).

Outils pour la mise en œuvre

Pour que ce protocole d'accord soit opérationnel, il était indispensable d'y associer un outil d'appui à la décision pour les opérateurs routiers des districts. Un guide méthodologique (bonnes pratiques) a été communiqué à cet effet vers tous les protagonistes engagés dans ces opérations (figures 2 et 3).

Pour permettre la complète mise en œuvre de ce protocole et la prise en compte par la DGO1 et ses entrepreneurs des législations en vigueur au moment de la programmation et de la réalisation des interventions sur site, le groupe de travail a entrepris également l'adaptation du Cahier des Charges « Qualiroutes », en particulier les chapitres D et M (prescriptions du CSC/métre type⁷).

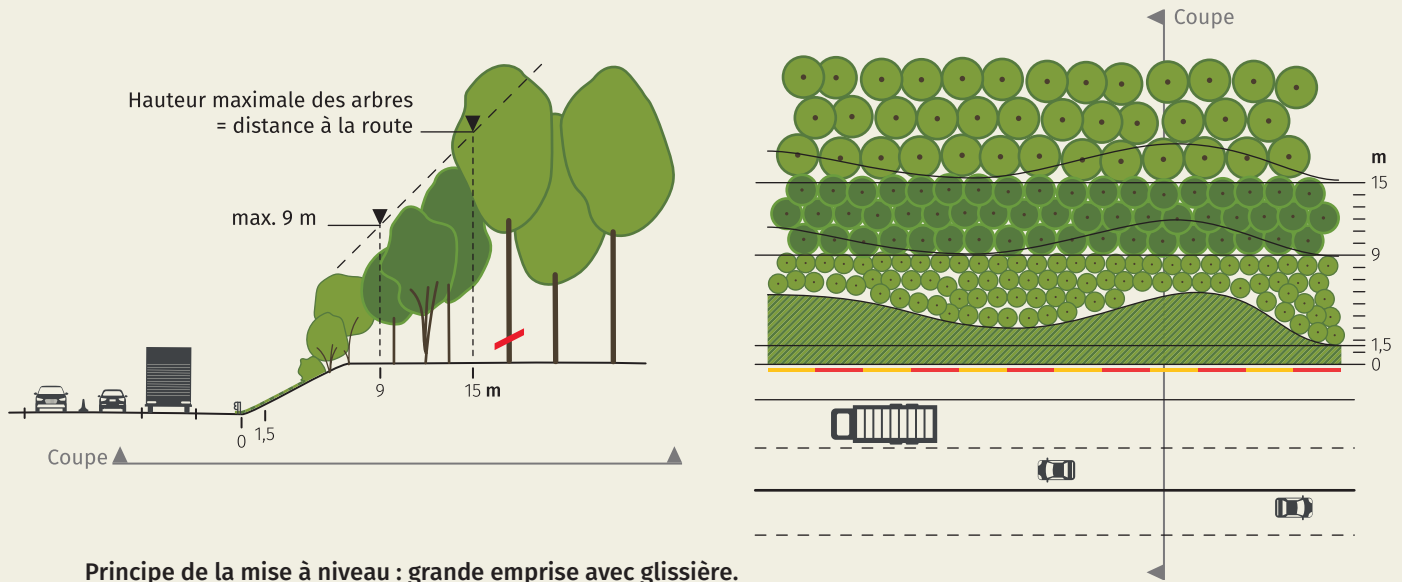
Enfin, la mise en œuvre des méthodes qui prévaudront pour atteindre l'objectif de gestion raisonnée des abords routiers doit s'articuler autour d'un programme de formations continues à prodiguer aux opérateurs de chantiers et ciblées sur les tech-

niques de coupes ou d'entretien de la végétation. Des collaborations transversales devraient ici aussi s'instaurer.

Ce premier protocole d'accord a mis le doigt également sur le déficit avéré de communication au sein des services, entre directions générales du SPW et vis-à-vis de l'utilisateur.

De commun accord, plusieurs séances de présentation ont suivi la signature du protocole « Bermes » et notamment vers les communes, les professionnels mais aussi les agents concernés au sein des propres départements.

Les agents du DNF en charge de Natura 2000 dans les directions extérieures ainsi que les chefs de cantonnements territorialement compétents seront les premiers référents pour nos collègues de la DGO1. Une concertation formalisée et un canal de communication intranet entre les gestionnaires opérationnels de la DGO3 et de la DGO1 ont été décidés dans cette perspective.



Principe de la mise à niveau : grande emprise avec glissière.

Distance cumulée	Largeur	Végétation	Entretien
0 m	1,5 m	Herbe	Fauchage de sécurité trois fois par an
1,5 m	≥ 7,5 m	Herbe ou arbustes	Traitement spécifique ou fauchage tardif une fois par an ou traitement en alternance
9 m	≥ 6 m	Herbe ou arbustes, petits arbres de tailles croissantes	Traitement spécifique ou fauchage tardif une fois par an ou traitement en alternance
15 m	Variable	Herbe ou massif libre	Fauchage tardif une fois par an ou abattage sélectif des arbres dont H ≥ distance à la route

Figure 3. Extrait du guide technique et organigramme décisionnel pour la gestion des abords boisés des bermes centrales et latérales (SPW-DGO1, 2018).

Objectif transversal stratégique : une gestion raisonnée des abords routiers

La poursuite des objectifs fixés par le GT Bermes, à savoir l'écriture d'un plan de gestion raisonnée et durable pour le réseau régional routier ne peut se concevoir, comme expliqué plus avant, sans un important travail de sensibilisation aux enjeux d'une diminution de la détérioration de la végétation le long des routes, mais également sans une collaboration totale du DNF et du DEMNA envers la DGO1. Il est essentiel que le processus voit naître ou renforce les collaborations entre services opérationnels.

Il s'agira d'identifier clairement sur le terrain (pas seulement cartographiquement) les zones sous statut de protection ou sensibles (Natura 2000, SGIB...), les sites linéaires aux habitats dégradés et à restaurer, les zones sensibles sans statut, les zones à enjeux paysagers ou à gestion spécifique (fauchage tardif...) auprès des responsables de districts DGO1, de leur en montrer les caractéristiques et de leur en expliquer les enjeux. Ces concertations pourraient aussi

être poussées lors de réfection ou autres travaux de réaménagements des routes c'est-à-dire même hors des zones à enjeux écologiques déjà désignés. De la même façon, il est essentiel que les gestionnaires du réseau routier s'approprient les bénéfices du maintien d'éléments clés du maillage écologique telles les haies, architectes de la trame verte défendue par le SPW.

Notons que des campagnes de fauchage tardif⁴ ont déjà cours sur plusieurs sites routiers régionaux mais cette pratique doit se systématiser pour une contribution concrète au maintien à la biodiversité sur les abords routiers sans compter une réelle diminution des coûts d'entretien pour le gestionnaire du réseau.

À titre d'exemple de sites emblématiques de très grand intérêt biologique pour lesquels des actions urgentes et ciblées devraient être entreprises, citons celui localisé le long de l'autoroute E411 aux alentours d'Arlon. Dès mars 2011, des propositions de modalités de gestion avaient été édictées à l'attention de la DGO1 mais n'ont malheureusement jamais été sui-



Talus à succise des prés en
fauchage très tardif à Beauraing.



Prairie maigre de fauche
(habitat type 6510) à Couvin.

vies d'effets². Ce plan de gestion précisait les travaux à entreprendre au bénéfice de la petite faune et des reptiles en particulier. Le premier acte de collaboration à engager entre la DGO1 et son district local et le DNF sera de délimiter le périmètre où les travaux sont préconisés, de marquer les arbres à réserver et de dispenser une formation technique pour limiter les impacts néfastes sur la flore et la faune présentes.

Ce partenariat d'expertise entre la DGO1 et la DGO3 pourrait également être précieuse quand il s'agira de préciser les modes de gestion spécifique à la

faune, auxiliaire de la biodiversité, pour à la fois permettre la sécurisation des infrastructures et des usagers mais également la prise en compte de mesures favorables à celle-ci (par exemples : passages à gibier, clôtures, éclairage des routes tenant compte des chauves-souris...).

L'objectif est bien de dégager des modes de gestion consensuels respectueux de l'environnement qui permettent l'entretien des infrastructures mais aussi le maintien ou la restauration de certains habitats parfois rares.

De belles collaborations existent déjà et méritent que l'on s'y attarde.

Ainsi, le District autoroutier de Péruwelz, entouré de l'expertise du DEMNA et du DNF, s'est engagé, depuis plus de 2 ans, dans un projet de restauration écologique de la tranchée d'Asquillies pas loin de Mons, dans les alentours immédiat de la fin de la R5. Le talus de cette tranchée abrite l'habitat 6120 (N2000) soit des pelouses calcaires de sables xériques. C'est, pour le sillon Sambre et Meuse, l'une des plus importantes stations d'œillet couché (*Dianthus deltoides*). Cette collaboration, renforcée par la présence d'acteurs locaux tels que le Parc Naturel des Hauts Pays et l'asbl l'Appui, s'attèle à améliorer et à agrandir les pelouses sur sable calcaire, tant sur le talus que sur le « plat » de la tranchée où il est moins présent.

L'intégration du site dans un projet Life a permis, début 2018, de nouvelles perspectives. Une première fauche et ramassage manuels puis mécanisés sur environ 1 hectare se sont ainsi concrétisés en cette fin d'été. Il s'agit notamment d'appauvrir le sol en pratiquant une fauche par ramassage-ballottage (exportée). À terme, ce type de fauche sera pratiqué une fois tous les 2 voire 3 ans. Le réensemencement est aussi favorisé avec des mélanges locaux contenant les espèces emblématiques telles l'œillet couché et le thym pouillot (*Thymus pulegioides*). Une lutte ciblée contre les espèces invasives présentes est également



Tranchée d'Asquillies (R5),
zone fauchée (habitat 6120).



entreprise (arrachage des *Cotoneaster horizontalis*, *Cerastium tomentosum* et *Hieracium aurantiacum*). Parallèlement au maintien et à l'amélioration des zones abritant les éléments de pelouses sur sable calcaire et d'autres éléments floristiques de valeur, le projet vise à démontrer que le type de gestion décidé pour un tel site, soit l'appauvrissement des sols, génère des coûts moindres que la pratique de fauche conventionnelle.

Un étrépage pour partie de la zone et l'obtention d'une collaboration avec l'agriculteur pour une diminution des intrants dans les champs agricoles at-

tenants à ce talus (MAE) permettraient de renforcer l'approche écosystémique sur cette tranchée, au bénéfice de tous les intervenants et de la biodiversité.

Le SPW en exemple

La façon dont les acteurs du SPW démontreront leur capacité à mettre en œuvre une gestion raisonnée des bords routiers du domaine public, contribuant ainsi à donner une visibilité aux avantages concrets que de telles pratiques engendrent d'un point de vue



Cœillet couché (*dianthus deltoïdes*),
tranchée d'Asquillies (R5).

POINTS-CLEFS

- ▶ Un nouveau protocole pour la gestion des abords boisés des autoroutes et routes 2x2 bandes en Wallonie a vu le jour.
- ▶ C'est la formalisation d'une concertation et dynamisation des collaborations techniques entre services du SPW.
- ▶ Il vise principalement à amener les concepteurs de projets à poser des choix de gestion en connaissance de cause.
- ▶ Et également à modifier les pratiques des gestionnaires et des opérateurs privés pour ce réseau prépondérant en Wallonie.

sociétal, environnemental et économique, sera l'instrument majeur de son extension sur le réseau provincial et communal. ■

Bibliographie

- ¹ Association pour la Protection des arbres en bords de Routes (2015). *La « route qui apaise »*. asppar.org
- ² Jacob J.-P., Remacle A. (2011). *Intérêt biologique de l'auto-route E411 entre les kilomètres 173,2 et 176,9 et propositions*

de modalités de gestion. Rapport final de la convention Aves-DNF, DGARNE « Appui à la mise en œuvre du plan d'action pour le lézard des souches et expertise herpétologique et ornithologique », rapport non publié.

- ³ Lanciaux M. (2013). *La gestion différenciée des bords de routes départementaux en région Picardie : indicateurs, protocole de suivi et évaluation de son impact sur la flore*.
- ⁴ Pôle Wallon de Gestion Différenciée (2015). *Les bords de routes*. adalia.be
- ⁵ Voos L. (coord.) (2011). *Obstacles latéraux : pistes pour un traitement efficace*. Direction de la sécurité des infrastructures routières (DGO1, SPW), 38 p.
- ⁶ SPW-DGO1 (2017). *Note d'orientation – Gestion raisonnée des espaces paysagers*.
- ⁷ GT44 Qualiroutes - CCTB 2022 - tome9 CCTB. qc.spw.wallonie.be

Crédit photos. P. Dupriez (DEMNA, DGO3) (p. 22, 29, 30), F. Naveau (DNF, DGO3) (p. 28).

Sylvie Motte dit Falisse

sylvie.motteditfalisse@spw.wallonie.be

Département de la Nature et des Forêts (DGO3, SPW)
Montagne Sainte-Walburge 2 | B-4000 Liège