



Les dépendances vertes routières au sein du réseau écologique

La gestion dite écologique des abords des voies de communication est un sujet particulièrement vaste qu'il convient d'aborder de manière circonstanciée, même si un certain nombre de principes communs s'imposent dans la gestion des végétations riveraines des routes de gabarits variés, autoroutes, voies hydrauliques, lignes de chemin de fer...

Le principal de ces points communs est le respect de la législation, qu'il est théoriquement inconcevable de voir bafouée par des administrations compétentes pour la gestion de ces domaines particuliers. Rappelons à cet égard que l'AERW du 27 janvier 1984 interdit l'utilisation d'herbicides dans de nombreux lieux publics dont les bords de routes enherbés et les fossés.

S'il est particulièrement choquant de constater que certaines zones du domaine public sont parfois pulvérisées de manière illégale, il est peut-être plus lamentable encore de constater que certains gestionnaires détournent l'esprit de la loi par des épandages latéraux de gravats, produits bitumés de raclage... sans oublier un certain nombre de particuliers qui outrepassent leurs droits de riverains et s'inscrivent dans l'illégalité en pulvérisant une partie du domaine public.

Ce constat illustre les limites d'une législation d'interdits et la nécessité de générer une prise de conscience collective de l'intérêt de ces milieux éminemment proches et mal connus.

Sensibilisation et extensification

La deuxième «Année européenne de la Conservation de la Nature» fut l'occasion de susciter une réflexion et une action durable en ce sens.

Comme l'action de son organisateur, le Conseil

de l'Europe privilégie les communes comme interlocuteur, c'est à celles-ci que la DGRNE s'adressa pour proposer la ratification d'une convention qui les engageait dans un programme dit écologique de gestion des bords de routes communales.

Outre l'intérêt d'une démarche proche du citoyen, notons que les voiries communales représentent de l'ordre de 58 000 km en Région wallonne.

L'idée de départ a été d'insister sur l'intérêt des fonctions de liaison, de corridor, de ces milieux linéaires constituant parfois les derniers éléments du maillage écologique sensé relier les autres composantes du réseau écologique.

La première proposition réalisée aux communes a été une réduction sélective de la fréquence des coupes. La sécurité demeurant une priorité essentielle, un passage de machine (passe en jargon technique), de l'ordre de 1,2 m est réalisé le long de la voirie aussi souvent que le gestionnaire le juge opportun.

Par contre les autres dépendances vertes herbacées situées en dehors des agglomérations ne subissent en principe qu'une seule coupe annuelle dite tardive, réalisée après le 1^{er} août.

Une sensibilisation des communes est également réalisée sur l'intérêt de zones de friches et d'une approche raisonnée des ligneux. Le maître mot de cette première démarche est une extensifi-

cation des coupes ne compromettant pas la sécurité tout en étant plus favorable à la globalité des phytocoenoses et des zoocoenoses, notamment en matière de reproduction, que des tontes répétées.

Les dépendances vertes des abords routiers sont plus que des éléments du maillage écologique

S'il est souvent fait allusion au rôle de corridor joué par les milieux linéaires, il convient cependant de ne pas négliger le fait que l'édification de nombre de voies de communication contribue au départ à la fragmentation et/ou à l'isolement de milieux et de certaines populations.

Ici aussi, pour un taxon donné, l'orientation de la balance est essentiellement fonction du contexte, de la taille de la voirie, du type de trafic et de son intensité.

Cette réflexion nous semble importante lorsque l'on constate le poids pris par certaines démarches très interventionnistes qui recréent tellement bien une certaine biodiversité à la périphérie de certains grands travaux, par ailleurs fort utiles pour notre société, que l'on en oublie les impacts écologiques premiers de ces travaux.

Ne rejetant nullement l'intérêt de ces travaux d'accompagnement, nous tenons à insister sur le fait que la possibilité de leur mise en œuvre ne doit en aucun cas être complice d'atteinte aux écosystèmes en place...sous prétexte de l'existence de techniques de restauration ou de reconstitution...

Au risque de surprendre, nous pensons que beaucoup de discours relatifs aux dépendances vertes des abords routiers demeurent trop attachés au terme **milieu de liaison**. Ce terme, qui convient assez bien pour positionner les structures relativement linéaires dans une définition du réseau écologique, ne doit en aucun cas conduire à une vision réductrice de leur multiplicité fonctionnelle.

Analysant la littérature scientifique, nous trouvons des publications mettant par exemple en évi-



dence l'intérêt de certains talus routiers comme zones de développement et plus encore comme zones centrales.

Avant de revenir sur ces aspects, notons l'existence d'un travail remarquable réalisé aux Etats-Unis démontrant la relation entre l'extension de l'aire de répartition d'un rongeur et le développement du maillage écologique associé aux voies de communication.

Il ne s'agit donc pas de rejeter cette fonction de corridor qui peut dans certains cas inquiéter bien des écologues lorsque les abords des voies de communication contribuent à l'alarmante naturalisation d'espèces exotiques.

Les considérations qui précèdent s'appliquent à une réflexion analysant un tronçon donné selon un axe parallèle à sa linéarité ; passons maintenant à un axe de réflexion perpendiculaire.

Nous observons dans certaines régions, comme la Région limoneuse, que l'activité agronomique au sens large conduit à une exploitation maximale de l'espace dans des agroécosystèmes dont le maintien de la simplicité nécessite de multiples interventions... Il est alors important de constater que les abords des chemins de campagne constituent les rares sources permanentes de biodiversité en zones de grandes cultures.

De plus elles y constituent de précieux refuges temporaires lors des interventions au niveau des champs.

Ne négligeons pas non plus le fait que des animaux associés aux milieux ouverts et plus particulièrement aux grandes cultures peuvent être aujourd'hui plus dépendants qu'hier de zones extensives périphériques. Tel est le cas des perdrix dont les exigences alimentaires juvéniles sont davantage satisfaites par les insectes prélevés à la périphérie des champs que dans des parcelles subissant périodiquement des traitements insecticides au niveau du sol.

Notons également que les rapports entre les gestionnaires des abords des routes et les agriculteurs reposent parfois sur un malentendu. Ces derniers craignent l'envahissement des terres par des espèces provenant de la végétation périphérique essentiellement stabilisée par le régime de coupe. Celle-ci contient peu d'espèces pionnières comparativement aux zones touchées par des pulvérisations accidentelles ou malveillantes...

Dans le même état d'esprit, les dépendances vertes des abords routiers sont regardées comme des réservoirs de ravageurs et de parasites... mais très rarement comme des sources d'auxiliaires dont on a cependant déjà bien démontré l'efficacité. Le fait que syrphes, coccinelles, chrysopes ...ré-

gulent des populations de pucerons permet, certaines années, d'éviter des traitements insecticides en cultures céréalières.

L'excès de grandes cultures altérant la biodiversité des zones favorables à ce type de spéculation ne doit pas nous faire oublier un effet relativement comparable de l'augmentation de la surface forestière dans les zones d'altitude subissant, comme l'Ardenne, une certaine déprise agricole.

La lisière tronquée correspondant à une petite bande de végétation herbacée rase coincée entre le ruban d'asphalte et le massif ligneux qui enferme véritablement la route est une réalité guère plus heureuse que la précédente. Le défi est ici d'envisager une transition pour constituer une véritable lisière à la fois diversificatrice sur le plan local et permettant aux abords de la route de jouer pleinement leur rôle potentiel d'éléments de liaison.

Les abords des chemins de campagne constituent les rares sources permanentes de biodiversité en zones de grandes cultures.

L'idéal est alors d'envisager trois zones longitudinales, une passe de sécurité gérée intensivement, une ou plusieurs passes en fauchage tardif et une zone de friche gérée avec un degré d'extensification adapté à la réalité locale.

Sans vouloir multiplier les exemples, nous aboutissons à l'intérêt propre du tronçon de référence pouvant justifier un statut de zone centrale.

Dans certains cas l'intérêt du site peut-être associé à la démarche précédente lorsque les bords de routes sont devenus un refuge pour une végétation qui occupait par exemple l'herbage voisin. On y retrouve ainsi la végétation d'un pré de fauche peu fertilisé dont la diversité spécifique contraste avec la banalité d'un herbage exagérément marqué par des techniques intensives d'exploitation et de gestion.

La fragmentation de ces zones associée à la rarefaction de certaines espèces qu'elles contiennent justifie une attention particulière d'autant plus importante qu'elles pourraient subir des prélèvements modérés de graines en vue de l'application circonstanciée de techniques respectueuses de la génétique des populations (par exemple dans le cadre de certaines mesures agri-environnementales).

La création de la voie de communication ne présente pas toujours que des effets négatifs, elle peut

aussi faire apparaître des milieux neufs originaux ou en voie de disparition dans une région donnée. Le comblement de zones de carrières, l'envahissement par la végétation de pelouses que l'on a cessé de gérer... peuvent parfois faire apparaître les bords de routes comme des zones centrales un peu particulières, des milieux de substitution dans lesquels s'observent les derniers individus d'une population régionale...

Ne négligeons pas le fait que dans de nombreuses circonstances, la végétation des abords routiers peut contribuer à l'atténuation d'un certain nombre de nuisances comme la pollution sonore et peut-être aussi, dans une certaine mesure, celle des eaux parcourant les fossés...

De la gestion extensive à la gestion sélective

Nous aboutissons ainsi au constat qu'il était très important de ralentir la frénésie des tontes afin de sensibiliser les responsables communaux à l'existence d'un intérêt écologique associé aux dépendances vertes des voies de communication.

L'engouement de nombreuses communes wallonnes a surpris et semble indiquer que cette première phase est en voie d'atteindre son but.

Il convient maintenant de passer à une seconde phase éminemment plus sélective afin d'éviter qu'une technique, aussi intéressante soit-elle, ne devienne banalisante en raison d'une généralisation abusive. Conscient du fait qu'il n'y a pas de technique de gestion universellement favorable à tous les taxons, il faut réaliser une approche sélective en fonction des potentialités locales dont la révélation doit être l'objectif de la gestion.

L'existence de « Plans Communaux de Développement de la Nature » est une occasion de réaliser une analyse locale permettant de concevoir un véritable plan communal de fauchage. Celui-ci appliquerait les principes généraux de sécurité et d'extensification évoqués tout en traitant sélectivement une pelouse à Orchidées, un talus en forte pente et à végétation rase favorable à certains insectes et/ou reptiles...

Ne négligeons pas l'impact paysager des dépendances vertes routières mais aussi leur rôle particulier dans la perception d'un terroir et en matière d'initiation aux sciences naturelles.

Nous retrouvons ainsi le défi majeur de l'écologue contemporain, la capacité de penser globalement, notamment en terme de réseau écologique mais aussi la nécessité impérieuse d'agir localement...

Ir Marc CLIGNEZ, I.S.I. - HUY
Haute Ecole Liégeoise de la C.F

