

# LA GESTION DES BORDS DE ROUTE PARTIE 1 : LE FAUCHAGE TARDIF



## CONTEXTE :

Le fauchage mécanique systématique des bords de routes, plusieurs fois par an, s'est imposé chez nous à la fin des années 60 avec une irrationnelle volonté de « faire propre » jusque dans les campagnes. La réalisation de plusieurs coupes annuelles a abouti à une banalisation de la biodiversité des bords de route. Beaucoup d'espèces ont ainsi disparu au profit d'autres, moins nombreuses et souvent plus communes, bien adaptées à ce type de traitement, comme les plantes à croissance rapide ou à stolons.

Les bords de routes représentent pourtant une surface importante du territoire et sont de véritables éléments du réseau écologique permettant la conservation de la biodiversité. Ces structures végétalisées sont aussi susceptibles d'assurer une série de services écosystémiques qui améliorent le bien-être des riverains et des utilisateurs des voiries :

- services de production (production de biomasse qui peut être utilisée comme bioénergie) ;
- services de régulation (régulation des coulées de boues, capture des poussières et des particules émises par la circulation automobile, régulation du climat via le stockage de carbone dans la végétation et les sols, etc.) ;
- services culturels (qualité paysagère notamment).

C'est en 1995 que la convention « bords de route » a vu le jour en Wallonie.

En 2021, 233 communes se sont engagées dans le **fauchage tardif**, soit 89 % des communes wallonnes ! Par cette convention qu'elle passe avec le Département de la nature et des forêts (DNF) et des scientifiques, la commune s'engage à conserver la richesse biologique des bords de route en limitant leur **gestion intensive aux seules zones de sécurité et de contraintes techniques** et en **pratiquant un fauchage annuel tardif (après le 1er septembre) sur le reste des talus et accotements du réseau routier** laissant ainsi la possibilité aux espèces de réaliser l'entièreté de leur cycle de reproduction.

**Le fauchage tardif permet ainsi aux communes de réduire leurs coûts de gestion sans nuire à la sécurité, de favoriser les espèces sauvages sans coût supplémentaire, ou encore de limiter les risques d'érosion et d'améliorer la qualité paysagère des bords de route.**



## LES BORDS DE ROUTE, UN ÉLÉMENT DU RÉSEAU ÉCOLOGIQUE ?

Les nombreux inventaires réalisés sur les talus et accotements du réseau routier depuis plus de 20 ans ont permis d'identifier un grand nombre d'espèces végétales dont beaucoup sont typiques des prairies peu fertilisées et réservées à la fauche ou au pâturage extensif. Ces prairies, autrefois largement répandues, sont devenues rares en raison de l'urbanisation et de l'intensification des pratiques agricoles. En conséquence, les surfaces ouvertes annexes aux voies de communication abritent aujourd'hui des espèces et des habitats rares, menacés ou même protégés. Ces talus et accotements sont parfois aussi riches qu'une réserve naturelle et représentent donc un véritable enjeu de conservation de la nature.



De plus, les populations d'espèces sauvages se portent d'autant mieux qu'elles sont connectées les unes aux autres. Les accotements des voiries routières et ferroviaires peuvent donc devenir des « corridors écologiques » de choix en servant de relais entre des zones naturelles de plus en plus fragmentées et isolées, assurant ainsi la dissémination des animaux et des plantes.

La coronelle lisse, par exemple, une couleuvre liée aux zones plus ou moins rocheuses bien exposées, a largement profité des voies ferrées pour coloniser de nouveaux sites.

En plus de leur fonction de corridor écologique, les bords de route sont de véritables zones de refuge pour des espèces devenues rares, mais également des zones tampons entre les infrastructures et les milieux adjacents. Ils contribuent ainsi à la création du maillage écologique sur le territoire.



## LE FAUCHAGE TARDIF, EN PRATIQUE ?

La mise en œuvre de cette forme de gestion nécessite une **cartographie précise du territoire, permettant d'identifier les zones de sécurité, les zones réservées au développement de la nature, les stations d'espèces invasives, etc.**

Les **zones de sécurité** doivent être fauchées autant de fois que cela s'avère nécessaire pour assurer la sécurité des usagers. De même, sur la plupart des voiries en fauchage tardif, **une bande de sécurité**, directement attenante à la chaussée, est régulièrement fauchée sur maximum 1,20 m. Cette bande peut être élargie dans les tournants et les carrefours. Il est également important de maintenir les panneaux de signalisation visibles et de dégager la végétation si nécessaire.

L'introduction dès 1995 du **fauchage tardif** dans certaines communes s'est avant tout traduit par la réalisation **d'une seule fauche annuelle** sur les tronçons de voiries qui le permettent. En diminuant ainsi le nombre d'interventions, on augmente la diversité végétale et animale.



Mais par fauche, on entend aussi **l'opération de mulching** qui consiste à hacher l'herbe en fins morceaux à l'aide de fléaux. La végétation coupée est généralement laissée sur place. L'enrichissement provoqué par l'abandon de la matière va accélérer la repousse de la végétation et réduira le nombre d'espèces présentes.

**Pour favoriser davantage la biodiversité, il faut privilégier un vrai fauchage où l'herbe est coupée dans sa partie inférieure et évacuée ensuite.** Le ramassage de cette matière organique est indispensable pour éviter un enrichissement du sol et la prolifération d'espèces nitrophiles. En évacuant cette matière organique, on va diminuer petit à petit la fertilité du sol, condition essentielle pour le développement des espèces typiques des prés de fauche. Plus le sol sera sec et pauvre, plus il y aura de biodiversité et moins il sera nécessaire de faucher. Outre l'intérêt pour la nature, cette façon de procéder va limiter considérablement les coûts d'entretien tout en donnant un aspect très fleuri aux accotements.



Ce vrai fauchage peut être réalisé à l'aide de broyeurs à axes verticaux qui permettent de coucher la végétation ce qui facilite son ramassage, de préférence après quelques jours de séchage. Il existe également des systèmes qui assurent la coupe et le ramassage en un seul passage par aspiration de la végétation coupée, mais avec l'inconvénient d'aspirer par la même occasion de nombreux insectes ou même des petits vertébrés.

**Dans un certain nombre de situations, la mise en place d'une gestion plus sélective et spécifique permet d'accroître encore l'intérêt patrimonial des bords de route.** Ainsi, dans certains cas, il est possible de mettre en place un **fauchage tardif intégral**, que ce soit sur une portion de voirie ou sur sa totalité. Il s'agit de bords de routes où aucune bande de sécurité n'est réalisée avant le 1er septembre.

Pour pouvoir mettre en place un fauchage tardif intégral, il faut que l'une des conditions suivantes soit remplie :

- Route faiblement fréquentée ;
- Hauteur de végétation basse ;
- Présence d'un habitat naturel rare ou protégé ;
- Présence d'espèces rares ou protégées ;
- Présence d'un massif fleuri.



Les abeilles sauvages, par exemple, bénéficient directement de ce fauchage tardif intégral. Ces insectes nichent souvent très près des ressources florales qu'elles ont repérées comme étant adéquates. Beaucoup d'espèces creusent leurs nids dans le sol à proximité immédiate des fleurs. En évitant de faucher les massifs fleuris, on permet donc à ces abeilles de continuer à disposer de la nourriture nécessaire pour permettre le développement de leur progéniture. Il s'agit d'une action simple et bien plus efficace que tous les hôtels à insectes que l'on pourrait installer !



## COMMENT IDENTIFIER LES VOIRIES COMMUNALES GÉRÉES PAR FAUCHAGE TARDIF ?

Pour savoir si une voirie communale fait l'objet d'un fauchage tardif, consultez le portail cartographique de la Région wallonne : <http://geoportail.wallonie.be>.

Vous pouvez y télécharger la couche de données intitulée bords de route en fauchage tardif (Nature et environnement > Faune et flore > bords de route en fauchage tardif).

On y distingue :

- Les zones de fauchage tardif (avec ou sans bande de sécurité) ;
- Les parcelles en fauchage tardif ;
- Les emplacements des inventaires botaniques ;
- Les emplacements des panneaux « fauchage tardif - zone refuge ».

[L'outil de réaction locale n° 3 « Portail cartographique »](#) vous aidera à naviguer sur ce site.

## QUELS ENJEUX POUR LES ANNÉES FUTURES ?

Pour les prochaines années, le principal enjeu est de poursuivre cette campagne de fauchage tardif :

1. en augmentant le nombre de communes en convention ;
2. en encourageant la mise en place d'une gestion plus sélective qui tient compte des particularités locales ;
3. en généralisant cette pratique aux bords de routes, autoroutes, voies hydrauliques, lignes de chemin de fer et tous les espaces qui n'ont aucune fonction économique et dont le caractère semi-naturel permet de contribuer au développement de la biodiversité.





NAT1210517

## CONTACTS

**BESOIN DE PLUS D'INFORMATIONS, D'UN AVIS DÉTAILLÉ,  
D'UN SOUTIEN DANS VOTRE ACTION ?**

- **Contactez le service de  
Réaction Locale de Natagora :**

02 893 09 91

[reactionlocale@natagora.be](mailto:reactionlocale@natagora.be)

Rue d'Édimbourg 26

1000 Bruxelles

*Plus d'infos: [www.natagora.be/reactionlocale](http://www.natagora.be/reactionlocale)*

*Dernière mise à jour : 04/2022*

*Photos : piqsels.com, dreamstime, Damien Sevrin,  
Jean-Sébastien Rousseau-Piot, Shutterstock*

