

## La nature reprend ses droits

José Froment

Numéro 109, été 2006

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/17565ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Froment, J. (2006). La nature reprend ses droits. *Continuité*, (109), 15–17.

## LA NATURE REPREND SES DROITS



La bande de propreté est l'hôte de colonies de lotiers qui créent un effet spectaculaire en début d'été. Elle donne aussi un aspect « platebande » aux colonies végétales situées au second plan.

Photos : José Froment, CPEUM

*À l'initiative du ministère des Transports du Québec, les fleurs indigènes ornent désormais les emprises autoroutières du territoire québécois. Elles reviennent même tout doucement coloniser certains espaces en ville. Histoire d'une action prometteuse.*

par José Froment

Le ministère des Transports a instauré il y a quelques années un programme de gestion écologique qui modifie les pratiques d'entretien des emprises routières appartenant au domaine public. Le but : bonifier les écosystèmes et embellir le paysage. À la suite de la réduction considérable de la fréquence de fauche

(passant de quatre à cinq par an à une à trois tous les cinq ans), les pelouses uniformes qui étaient l'apanage des emprises sont remplacées par des colonies végétales indigènes qui modifient en profondeur les caractéristiques visuelles du paysage autoroutier.

Avant d'opérer ce virage, le Ministère a procédé à l'examen approfondi des implica-

tions de ce type de gestion. Un vaste projet de recherche a permis d'en mesurer les effets sur les plans de l'écologie, de la sécurité et de la qualité des paysages.

### DES RÉSULTATS PROMETTEURS

Les résultats ont démontré que la végétation indigène des emprises concourt à améliorer la qualité générale du paysage



*Des panneaux explicatifs situés à proximité des buttes antibruit indiquent aux résidents que l'aspect des buttes résulte d'une gestion réfléchie et non d'un abandon.*

autoroutier. Les variations de la composition végétale enrichissent et dynamisent le paysage, contribuant au plaisir de la conduite. De plus, l'avancée de la végétation indigène vers la chaussée et sa diversification procurent un sentiment de proximité accrue avec la nature.

Une enquête portant sur l'opinion des usagers a démontré qu'ils perçoivent favorablement la gestion écologique, même s'ils n'apprécient pas

*Avec la gestion écologique, l'entretien est réduit à une seule fauche. Effectuée en août, lorsque les plantes herbacées prennent un aspect plus terne, elle permet de maintenir une prairie verte jusqu'au printemps suivant. À gauche : une butte à la mi-juillet 2005. À droite : la même butte au début d'octobre.*



nécessairement la modification de l'aspect des emprises. Pour faire accepter ce programme de gestion, il est primordial d'en expliquer clairement les objectifs. Il faut aussi entretenir régulièrement un « accotement vert » (les premiers mètres de l'emprise en dehors de la chaussée), qui confirme à l'usager que la nouvelle allure des emprises ne résulte pas d'un abandon ou d'une simple volonté d'économie : l'auto-route demeure bel et bien « entretenue ».

Plusieurs enjeux se posent dans la poursuite d'une telle gestion. Les qualités visuelles des emprises ne contribuent pas partout à la qualité du paysage autoroutier, loin s'en faut. Certaines sections d'auto-routes demeurent ternes et monotones. De plus, une perte graduelle des qualités paysagères pourrait survenir si certains massifs floraux étaient graduellement remplacés par d'autres sans qualités particulières sur le plan visuel, ou s'ils masquaient des paysages intéressants.

La recherche a donc permis de constater qu'il ne s'agit pas de remplacer des fauches intensives par un entretien

minimal à la grandeur du territoire, mais de développer une gestion des paysages autoroutiers qui utiliserait la végétation des emprises pour maximiser leurs qualités paysagères. Les principaux facteurs de réussite sont la communication des objectifs de gestion, l'entretien régulier des accotements verts, le suivi à long terme de l'aspect des emprises et l'élaboration de critères de design adaptés aux corridors routiers.

#### LE NATUREL EN VILLE

Ces facteurs de réussite peuvent-ils être appliqués en milieu urbain ? À quelles conditions ? Certaines réalisations montréalaises apportent des éléments de réponse intéressants.

Dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, les buttes antibruit situées le long des rues Christophe-Colomb et Papineau, au nord de l'auto-route Métropolitaine, sont soumises depuis quelques années à une gestion écologique. Leur entretien est passé de quatre ou cinq fauches par an à une fauche unique. De l'aveu des professionnels en charge du projet, les débuts ont été difficiles, la



pelouse ayant été remplacée par une « mer de pissenlits ». Heureusement, celle-ci a rapidement cédé la place à des végétaux indigènes aux coloris, volumes et textures variés. Le nouveau mode de gestion a porté ses fruits, ayant même permis de reconstituer progressivement le sol des buttes et d'obtenir une meilleure qualité de l'air ambiant, grâce à la diminution marquée des poussières et à un contrôle accru de l'herbe à poux.

Ces buttes constituent des laboratoires remarquables pour déterminer les facteurs à considérer avant de se tourner vers une gestion écologique adaptée aux milieux urbains. Dans ces milieux, les espaces verts suscitent des attentes auxquelles les emprises autoroutières ne sont pas soumises. L'approche adoptée pour la gestion des buttes antibruit n'est cependant pas sans rappeler celle du ministère des Transports. Comme la perception de leur aspect visuel est un facteur de réussite déterminant, des panneaux explicatifs y ont été installés en 2005. Jumelés à la fauche régulière d'une bande de propreté située à la base des buttes (apparentée à l'« accotement vert »), ils pourraient grandement contribuer au succès à long terme du programme de gestion, car ils indiquent que l'aspect des buttes résulte d'une gestion réfléchie et non de négligence, et pourraient concourir à modifier la perception que les citoyens ont de ces espaces.

Les responsables de l'horticulture de l'arrondissement reprennent donc à leur compte les facteurs de réussite de la gestion des emprises autoroutières, soit la communication des objectifs aux citoyens et l'entretien soigné d'une bande de propreté qui jouxte des espaces plus naturels. Un

suivi minutieux est aussi effectué, qui permet de récolter des données sur la fréquence et le moment les plus appropriés pour la fauche, les variations du végétal en fonction des conditions du site, l'état des sols, etc.

On pourrait envisager que d'autres espaces soient bientôt soumis à la gestion écologique, comme certains secteurs moins fréquentés des grands parcs. Le quatrième facteur établi lors de la recherche – l'élaboration de critères de design adaptés – pourrait contribuer au succès de l'initiative. Ces critères seraient notamment utiles pour déterminer les espaces publics qui pourraient changer d'aspect selon leur taille, les activités qu'on y pratique, etc. Au Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation, toujours dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, un premier pas en ce sens a déjà été franchi. Le principe de la bande de propreté est ici adapté à un site très fréquenté. Cette bande sert à délimiter les espaces de circulation et les espaces où la nature conserve ses droits. Elle produit un aspect « aménagé » qui permet de mieux accepter l'aspect plus « sauvage » des espaces laissés au naturel et de modifier graduellement l'idée de « propreté » en milieu urbain.

Souhaitons que des initiatives semblables à celles qui ont cours à Montréal se multiplient car, à long terme, elles pourraient permettre de développer une expertise nouvelle en design écologique adapté aux milieux urbains et d'améliorer la perception qu'ont les citoyens des espaces urbains laissés au naturel.

*José Froment est architecte paysagiste et agente de recherche à la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal.*



Au Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation, la largeur de la bande de propreté est modulée en fonction des usages. Elle peut servir de sentier ou d'aire de pique-nique, comme ci-dessus.

### POUR EN SAVOIR PLUS...

Le ministère des Transports du Québec propose un dossier très complet sur la gestion écologique des emprises routières : [www.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/gestion\\_eco/index.asp](http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/gestion_eco/index.asp)

**EN AOÛT  
JE ME POINTE  
AU MOIS DE  
L'ARCHÉO**

**DANS PLUS DE  
50 LIEUX  
À TRAVERS LE QUÉBEC**

**DU 1<sup>ER</sup> AU 31 AOÛT 2006**

**1 877 BONJOUR**  
[www.archeoquebec.com](http://www.archeoquebec.com)

**ARCHÉO-QUÉBEC**  
le service de l'Archéologie et du Patrimoine

**Québec**  
Ministère de la Culture et des Communications  
"Maison de Québec"

