

« Paysager » les abords de la route pour l'intégrer

Un rouge, un vert, un rouge, un vert, un rouge, ah !? Il en manque un, un rouge, un vert, un rouge un vert... Quel ennui, à 110 km/h, de voir son trajet rythmé par une musique végétale qui n'a de loin pas la force des alignements de platanes le long de certaines anciennes routes impériales et encore moins le charme bucolique d'une haie qui serait là depuis plusieurs siècles.

Par Francois Travert 6 FÉVRIER 2026

Là où il fallait, au XIXe siècle, montrer le progrès et le pouvoir avec des routes rectilignes, directes et que l'on pouvait traverser d'un côté à l'autre, il faut aujourd'hui absolument gommer au maximum l'impact visuel et paysager des infrastructures, en faisant croire que l'on peut « intégrer » des ouvrages monstrueux en pleine campagne.

« *Une fois les arbres poussés, on ne verra plus rien* » : Argument souvent avancé pour aider à l'acceptation des riverains envers un grand projet.

« *Ne sera planté que le strict minimum sur une emprise minimum* » : Argument souvent utilisé pour faciliter les négociations foncières.

Utiles ou pas, voulues ou pas, les replantations de ligneux le long des ouvrages neufs ou transformés sont des constantes dans tous les aménagements routiers.

Il est souvent convenu que dans certains pays, notamment autour du bassin méditerranéen, les paysages créés par les infrastructures sont violents, sales, encombrés ; que le paysage est saigné à vif pour toujours, et que TOUT a été mal conçu, mal pensé, sans aucune considération pour le vivant et pour l'environnement. On ne penserait donc dans ces pays qu'au déplacement routier, à la modernité, à la course vers le développement et au désenclavement de zones qui sont si charmantes, si préservées, du point de vue du touriste ou du visiteur occasionnel ?

Pourtant, ce n'est qu'une histoire de climat. La « Nature » a bien plus de mal à reprendre ses marques dans un paysage sec que dans un paysage océanique. Les infrastructures laissent toujours des traces, qui se cachent plus ou moins vite, en fonction de la vivacité de la végétation locale.

Bords de Méditerranée ou pas, la création de nouvelles routes est toujours avant tout une marche en avant vers la vitesse. Plus il y a d'axes de circulation, plus il y a de circulation. On voudrait cacher absolument les rubans d'asphalte, les ponts, les bassins, les aires de repos pour faire croire que l'on se préoccupe d'environnement lors des grands travaux routiers.

Les infrastructures routières neuves sont toujours une plaie

ouverte dans un paysage façonné depuis des siècles. Leur cicatrization avec le paysage préexistant prend plus ou moins de temps. L'avantage, dans l'ouest de la France notamment, c'est que la nature est d'une grande vigueur, et que la verdure a vite fait de recouvrir un talus, un déblai, un remblai, un dépôt temporaire ou une montagne de déchets. Ce qui n'est pas le cas en Grèce ou en Albanie, par exemple. Pourtant, lorsque les travaux de génie civil sont terminés, l'aspect visuel est le même quelque soit le climat : terre mise à nue, rochers excavés du fond des âges et donnés au soleil et à la pluie, souches et impedimenta de chantier en tous genres disséminés ou stockés et attendant d'être cachés, lorsqu'ils n'ont pas été transférés vers une décharge.

Dans nos régions de l'Ouest, on s'efforce après les travaux de terrassement de semer à coup de canon à eau et à graines pour verdier et pour tenter de feindre une existence ancienne de la route et pour procéder à une « intégration paysagère ».

Dans les endroits boisés, les forêts sont éventrées, la lumière pénètre au cœur de zones autrefois ombragées. Les grands mammifères et les plus petits pourront continuer leur circulation grâce à des passages à faune par-dessus ou par-dessous la route, guidés en entonnoir par des clôtures infranchissables. L'automobiliste verra lui un pont avec un bardage bois et une silhouette de sanglier ou de chevreuil en métal : oui, nous sommes au milieu de la forêt.

Les haies sont scindées ; leur logique ancestrale liée à la topographie, à la propriété ou à la qualité agronomique est rompue. Ces haies n'avaient pas forcément été dessinées ou plantées, mais étaient le résultat d'une accumulation d'actions visant à fermer la parcelle, à organiser l'espace ou à gérer les eaux. Souvent, elles servaient à produire du bois de chauffage, du fourrage, des fruits et, en fin de cycle, du bois d'œuvre.

L'exemple du Plan Routier Breton

Le plan routier breton est un plan à long terme, promis par le général de Gaulle en 1969. Il était question de créer un réseau routier à 3 et 4 voies, à travers la péninsule bretonne

pour la désenclaver et pour la relier aux autres régions françaises de l'arc Atlantique et de la Mer du Nord.

Aujourd'hui, 55 ans après le début des travaux, l'achèvement du plan routier (enrichi de nouvelles routes au fur et à mesure) est en phase d'être terminé d'ici 5 ou 6 ans, avec l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la RN 164, axe routier qui relie entre elles les villes du centre-Bretagne. L'ensemble du réseau est hors concessions autoroutières et a été financé exclusivement par L'État et par les collectivités locales.

Entre les années 1970 et les années 2020, les règles et les principes de construction ont beaucoup évolué en raison :

- de l'apparition des normes environnementales,
- du durcissement des normes de sécurité,
- d'une pression foncière de plus en plus forte,
- du développement du fret routier lourd,
- des habitudes et retours d'expériences,
- du développement du tissu artisanal et industriel dans les communes promises à être longées par ces axes,
- des priorités économiques des financeurs.

Les grands travaux ont traversé de grandes époques et il est assez facile de reconnaître les époques de création de différents tronçons, en fonction du type de plantation.

Pendant ces 55 années, le travail du paysagiste dans le cadre du Plan Routier Breton a principalement été en lien avec le végétal ; les travaux de terrassement restant une prérogative prioritaire des ingénieurs du Ministère de l'Équipement (devenu Ministère de l'Environnement puis de la Transition Écologique et Solidaire). L'équilibre déblais/remblais représentant la balance économique principale des grands aménagements, le végétal arrive en fin de chantier. Des arbitrages sont à faire pour sauver un budget souvent à la hausse et ce sont souvent les « dépendances vertes » qui ont été réduites, plutôt que les surfaces en enrobé ou les linéaires de glissières métalliques.

Dans les premières années, le travail du paysagiste était proche du néant. Il s'agissait :

- du remembrement purement géométrique des parcelles à proximité de la route,
- de la mise en valeur des zones industrielles, artisanales et commerciales à chaque échangeur et en entrée d'agglomération.

Tout devait être visible depuis la route. Chaque commune proposait sa vitrine. Le progrès et le désenclavement, c'était la route qui relie des zones industrielles entre lesquelles les poids lourds devaient circuler facilement.



Haie filtre entre l'ancienne et la nouvelle RN12 © Google street view / Avril 2022

Un peu plus tard (années 1975-1985), le paysagiste a travaillé quelques aménagements de délaissés, sous différentes formes :

- plantations d'arbres jalons dans les ouvrages d'art et de génie civil (la plupart ont été coupés depuis pour des raisons de rationalisation des coûts d'entretien ou pour des questions de sécurité, ou par manque de respect pour le végétal) ;
- plantations de haies techniques pour séparer les voies neuves des anciennes voies.

Les essences maîtresses de cette époque : Tilleuls, Érables en tous genres et les Pins. Les Pins noirs, présents notamment sur les routes du Morbihan sont de vrais marqueurs d'un début de mise en scène des routes bretonnes grâce au végétal.



Les pins emblématiques de la RN 165 dans le Morbihan en 2019 © Google street view Mai 2019



En 2023, les pins ont été coupés dans un souci de « sécurité » © Google street view / Juin 2025

Les années suivantes ont été marquées par l'âge d'or du TRÈS paysager, en lien avec le dessin de l'infrastructure. Le dessin des plantations est destiné principalement à plaire au regard de l'automobiliste (tableaux végétaux variés, colorés et fleuris), avec des apports décoratifs et exotiques. L'exemple de l'A84, entre Caen et Rennes est un bon exemple. Des surfaces considérables sont remplies de plantations denses, de tous types d'arbres et d'arbustes, organisés par séquences qui marquent vallées et collines.

Des apports d'arbres très plastiques, surtout nord-américains (Chêne rouge d'Amérique, des marais et écarlate, Frênes blancs, Cornouillers à bois jaune et rouge), marquent durablement les sections de cette époque, surtout à l'automne.



Essences exotiques en blocs le long de l'A84 © Google street view / Octobre 2022



Séquence bocagère répétitive en automne sur la RN12, colorée par les Viornes et les Cornouillers © Google street view / Novembre 2022



La même séquence en hiver, dominée par les Aulnes © Google street view / Mars 2025

Aujourd'hui, il convient de qualifier de « résilients » les aménagements paysagers conçus et à mettre en œuvre. En effet, ce sont les études environnementales aboutissant à un « Plan de paysage » qui dictent les quantités, les implanta-

tions et le type de plantations à prévoir et à réaliser. Exit les questions d'angles de vue, de perspective, de mise en valeur d'ouvrages et de fabrication d'un paysage routier à part entière.

Selon les dogmes du *éviter/réduire/compenser* et en fonction des espèces animales à protéger ou à valoriser, les études prévoient les espaces à laisser ouverts, ceux à refermer, ceux à transformer.

Reste au paysagiste concepteur à composer dans les rares espaces périphériques résiduels. Les seuls endroits dans lesquels il peut apporter plus que la vision « écologique » sont :

- des anciens délaissés routiers qui resteront dans l'état pour limiter l'export ou le réusage coûteux de vieux matériaux de chaussée,
- des merlons incultes,
- des dépôts temporaires de chantier à « habiller » et qui seront redonnés à l'agriculture,
- des terrassements (merlons acoustiques) demandés dans le cadre des négociations avec les riverains et qu'il faut « habiller ».



Mise en valeur des délaissés routiers sur la RN165 © Google street view / Mai 2011



Décoration des terre-pleins centraux en hiver sur l'A89 © Google street view / Novembre 2018

La plupart du temps, ces secteurs sont à proximité d'ouvrages d'art ou de voies d'accès. Ils sont engoncés entre des clôtures « grande faune », qui marquent la limite d'emprise publique et qu'il faut dans la mesure du possible garder visibles et accessibles.

Il convient alors de laisser suffisante la covisibilité d'un côté à l'autre des ouvrages et faciliter ou limiter au strict minimum l'entretien futur. En gros, l'espace d'expression est très

limité.

Cette approche spécifique au Plan Routier Breton diffère ainsi de certains travaux remarquables sous concession privée ou maîtrise d'ouvrage mixte des années 1990/2000, où l'approche paysagère, soumise à concours d'idées préalables, a guidé en grande partie les aménagements, par exemple :

- A28 : Alençon/Tours de Bernard Lassus
- A20 : Brive/Montauban d'Alain Cousseran
- A 837 : Saintes/Rochefort de Jean-Pierre Carrez et Bernard Lassus.

Les grandes autoroutes françaises (Autoroute du Soleil A6/A7, autoroutes Provençale et Languedocienne A8 et A9) n'ont pas non plus été pensées que comme des ouvrages purement techniques, mais comme des parcours vers les vacances ou vers des paysages modernes et aménagés pour la villégiature dans les années 1960/1970.

Le travail sur la RN164

La RN 164 dessert, sur 161 km, le centre-Bretagne, entre Montauban-de-Bretagne, en Ille-et-Vilaine jusqu'à Châteaulin, en Finistère. C'est le dernier axe à profité de la mise à 2x2 voies sur le territoire régional. Le but est de rééquilibrer le territoire par rapport aux axes routiers littoraux.

Le long de cet axe routier, bien que dominé par quelques essences ligneuses emblématiques du cœur Bretagne (Chêne, Châtaignier, Hêtre), il existe une grande diversité d'essences à utiliser dans le cadre du éviter/réduire/compenser. Il y a finalement une grande liberté d'intervention pour le paysagiste que je suis.

L'occasion m'est donnée de puiser dans la formidable palette des essences :

- celles qui sont discrètement encore présentes dans les reliques de bocage ancestral et dans les sous-bois (Alisier torminal – *Sorbus torminalis*, Tilleul à petites feuilles – *Tilia cordata* ...
- celles quasi disparues (Orme à petites feuilles – *Ulmus minor*, Cerisier de Saint Lucie – *Prunus mahaleb*,...)
- celles, exotiques, qui ont été apportées au fil des siècles et qui sont devenues locales au regard de leur formidable adaptabilité (Pin noir – *Pinus nigra*, Chêne rouge d'Amérique – *Quercus rubra*...)
- ou celles qui ont de l'avenir, grâce à leur résistance aux sécheresses ou qui étaient présentes avant la dernière glaciation ou que l'on retrouve sous un climat plus doux dans les îles du Ponant ou un peu plus au sud (Chêne vert – *Quercus ilex* principalement et Chêne tauzin – *Quercus pyrenaica*)

Le long des grandes infrastructures, je dois adapter mes choix végétaux :

- aux sols totalement bouleversés le long des nouveaux ouvrages (circulation de l'eau, structure, profondeur et type de sol, PH des matériaux,...)
- aux risques potentiels créés par la plantation sur les ouvrages et les routes (ombre créées sur les chaussées, sensibilité au vent...)
- à l'évolution du climat possible à grande échelle et aux microclimats créés par les routes elles-mêmes (augmentation de

la chaleur en été, effets de couloirs de vent...).

En haies, en bosquet, en forêt et en alignement ; arbres et arbustes sont mélangés pour créer des écrans visuels, des corridors écologiques ou des continuités biologiques. Je dois recréer de la Nature. Pourtant, ce serait une gageure de croire que je vais pouvoir reconstituer des haies et des boisements totalement adaptés avec l'environnement, tout en apportant une touche « esthétique ». Il faut une cinquantaine d'années pour créer une haie vivante et équilibrée, efficace vis-à-vis de la petite faune (insectes et oiseaux). Tous les efforts déployés pour faire croire à une haie authentique, pittoresque ou « naturelle » se portent alors en premier lieu à essayer de trouver le bon mélange entre les essences, et la bonne densité de plantation.

Il est également difficile de tisser avec des paysages qui ont été tellement transformés depuis une cinquantaine d'années. On tente de « refabriquer » des haies arrachées dans les années 1960-1970 et de combler des vides en fonction d'un tracé de route pensé dans un contexte environnemental, physique et social différent (développement des zones d'habitat, évolution de l'agriculture, évolution du rapport au vivant dans la société...).

Le principe de la trame en plan semble fonctionner. Le but est de relier entre elles les reliques de bocages et de créer un maillage vertueux pour la circulation des animaux.

L'enjeu est d'assumer les implantations des haies et des boisements et d'éviter de faire dans l'artificiel, le trop régulier ou le trop rythmé :

- pour limiter l'impact visuel depuis l'extérieur de l'infrastructure (paradoxalement, plus c'est planté, plus on rend visible les ouvrages),
- pour éviter l'effet monotone pour l'automobiliste

En plus des linéaires imposés, je garde quelques libertés pour planter des arbres singuliers, pour rappeler d'anciennes plantations. Au droit des échangeurs, des arbres de choix marquent les ouvrages d'art et les équipements annexes (bassin d'orages, aires de covoiturages...). Ils deviendront, peut-être, des repères dans le paysage.

La diversité

Je dois tenter de trouver les bonnes essences aux bons endroits. Cela passe par l'observation de ce qu'il y a aux alentours.

Les essences exotiques, c'est fini. La crainte de voir des essences exotiques se développer de manière incontrôlées et l'idéologie de vouloir supprimer absolument les essences venues d'ailleurs interdit la plantation des Lauriers palmes (*Prunus laurocerasus*), des Viorne-tin (*Viburnum tinus*), du Rhodopontique (*Rhododendron ponticum*) et depuis 2024 des Robiniens (*Robinia pseudoacacia*), pourtant présents et utiles dans nos paysages depuis plus de 3 siècles.

À l'inverse le retour de l'Orme et du Tilleul est à encourager. Des précautions sur le Frêne (*Fraxinus excelsior*) et le Hêtre (*Fagus sylvatica*) sont à prendre (maladie de la chalarose pour

le frêne et intolérance aux périodes de sécheresse pour le hêtre).

La grande variété d'essences et une solution pour limiter la monotonie pour l'automobiliste et aussi pour anticiper les espèces qui ne vont pas croître correctement. Les plus vigoureuses prendront la place des plus malingres ; celles à la longévité plus courte aideront les plus emblématiques à s'implanter dans le temps.

Je mêle donc environ 30/40 espèces en fonction des tronçons, pour :

- un peu de contrôle (en plantant les végétaux que l'on souhaiterait voir grandir)
- une part d'inconnue (quelles sont les essences qui resteront au bout de 20 ans ?).

Le rythme

Si l'œil de l'automobiliste, qui file à 110 km/h sur les routes nationales à 4 voies, est aiguë, il pourra reconnaître une séquence répétée sur les haies plantées. Quoi de naturel ? Seulement les essences choisies, disponibles à la plantation lors des travaux. L'ennui est de voir, tous les 20 mètres, le même arbre, encadré par les mêmes arbustes, rompant la force de l'irrégularité des haies « naturelles » ou préexistantes qui se déroulent alentour. Dans les dynamiques de conquêtes végétales, jamais les végétaux ne se développent avec une telle régularité. La plupart des arbres de haies bocagères et des forêts sont issus de semis spontanés ou ont été plantés selon l'opportunité d'un vide ou selon un empirisme ancestral (la spontanéité de celui ou de celle, qui avec un plantoir à su glisser dans le talus ou le long du fossé une bouture ou un semis soigneusement recueilli). Sauf dans une recherche d'affirmation de sa propriété ou de l'optimisation sylvicole, personne n'a pas pris de mètre-ruban pour planter les rares haies anciennes qui façonnent le paysage. Le long d'une route neuve, en respectant scrupuleusement le mélange imaginé par le concepteur, le risque est de créer de véritables rythmes hors contexte de nos paysages ruraux.

Depuis l'extérieur de l'ouvrage, en respectant scrupuleusement le rythme, l'infrastructure routière sera très lisible. Je demande donc à l'entreprise en charge des travaux de respecter le séquençage et le mélange des essences pour chaque tronçon, sans pour autant respecter la répartition des sujets.

La densité

Ombre et lumière. Pour le confort visuel et éviter les effets de contrastes trop forts ou stroboscopiques, il faut fabriquer des séquences identiques longues, qui aura d'ailleurs aussi un rôle pour la faune, en lui créant de vrais milieux homogènes.

Dans des climats océaniques purs, où alternent souvent pluie et soleil, les zones d'ombres trop fortes peuvent être dangereuses pour l'automobiliste. Les essences sempervirentes sont souvent oubliées, alors que le houx et l'if sont des essences présentes naturellement, en fonction du gradient d'humidité et de la profondeur du sol.

L'efficacité

Le but des plantations est de cacher vite, souvent parce que

les plantations sont réalisées après l'ouverture aux automobilistes et après la fin de tous les travaux connexes (terrassements, remises en cultures, clôtures...).

Les mélanges de végétaux par tronçon doivent intégrer impérativement des essences dont on est sûr de la réussite ou qui ont des facultés à pousser rapidement les premières années. L'Orme (*Ulmus minor*), la Viorne aubier (*Viburnum opulus*), les Saules (*Salix sp.*), s'ils n'ont pas une longévité élevée, garantissent en revanche une croissance très rapide les 3 premières années

La variété

Un grand nombre de séquence type permet de s'adapter aux lieux aux sites traversés.

Avec peu d'essences différentes, plantées selon des densités et des proportions variées, une unité végétale sur un tronçon de route peut être créée, sans que ce soit toujours « la même chose » plantée.

L'incongru

Sur pas mal de linéaires, l'obligation réglementaire m'impose de planter, alors que la réussite n'est pas acquise (sol mauvais sans possibilité de l'améliorer, présence accrue de gibier, talus trop prononcés...)

Dans ces zones, les dynamiques naturelles sont souvent beaucoup plus efficaces qu'une débauche de moyens techniques et financiers :

- les réserves de graines dans le sol sont bonnes ;
- le climat est favorable (pluie pour la croissance, vent pour la dissémination des graines légères) ;
- malgré tout il demeure encore des petits animaux pour disperser des graines, ou des arbres plus proches qui sèment à tout va.

En 2 ans, un remblai, un déblai, un talus, un merlon peuvent être colonisés sans aucune intervention, par les Ajoncs (*Ulex europeus*), les Genêts (*Cytisus scoparius*), les Bouleaux (*Betula pendula*). La cicatrice visuelle se referme et la nature reprend ses droits. Elle s'approprie l'infrastructure.

N'est-ce peut-être pas là la solution à certains endroits et lorsque le climat le permet :

- d'assumer la destruction du paysage ;
- de le laisser se recomposer grâce aux végétaux pionniers et ceux qui sont enfouis dans le sol, plutôt que de tenter de recréer une situation préexistante qui sera de toute façon artificielle.

Oui, mais alors, comment justifier ensuite qu'il manque quelques mètres de haies ou quelques centaines de m² de boisement prévus dans les mesures éviter/réduire/compenser ?

Dans tous les cas, je crois que nous avons, en tant que paysagistes-concepteurs, un rôle important pour convaincre et proposer des réponses, qui mélangent une part de naturel recomposé, une part d'artificiel assumée, une part de dynamique végétale libre. Le travail de terrain restant indispensable pour placer ces différentes ambiances sur un linéaire.



L'AUTEUR

François Travert

François Travert est ingénieur paysagiste et paysagiste concepteur. Il est gérant d'Architecture des Paysages Inermis depuis 2010 (www.apinermis.com), bureau d'études installé sur les bords de Rance. Il travaille le territoire à toute échelle de projet, pour des collectivités publiques et pour des clients privés, en France et à l'étranger. Depuis 2017, il travaille sur divers marchés publics, entre autres en lien avec le Plan Routier Breton et projets associés pour la DREAL Bretagne, les départements du Morbihan et des Côtes-d'Armor.

POUR RÉFÉRENCER CET ARTICLE

François Travert, «Paysager» les abords de la route pour l'intégrer, Openfield numéro 25, Février 2026

<https://www.revue-openfield.net/2026/02/06/paysager-les-abords-de-la-route-pour-lintegrer/>