

ARBRES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE : LE FAUX PROBLÈME

Les chiffres

En France métropolitaine en 2005, on totalise 5 318 tués ; 11 % des tués ont percuté un arbre, 25 % ont percuté un autre obstacle fixe, 52 % des tués ont percuté non pas un obstacle fixe mais un autre véhicule. Ce qui rend les accidents contre arbres cependant particulièrement cruels, c'est que les victimes sont malheureusement souvent des jeunes, en groupe.

Une question de comportement

Les véritables gisements de sécurité routière se trouvent dans le comportement des automobilistes : selon l'ONISR (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière), 28 % des tués pourraient être évités si la limite d'alcoolémie était respectée, 25 % si tous les conducteurs respectaient les vitesses, 10 % si tout le monde bouclait sa ceinture.

Si les jeunes, et surtout les jeunes hommes, sont parmi les premières victimes des sorties de route, cela est lié à différents facteurs qui leur sont propres : manque d'expérience, attrait pour les comportements à risque, effet de groupe et bien sûr, consommation d'alcool et de stupéfiants, associée à la fatigue.

Abattre les arbres est absurde

Prendre la route, c'est toujours prendre un risque ; la route ne pardonne pas; les prises de risque sont des prises de « sur-risque », que l'on fait généralement prendre aux autres. Les solutions qui agissent sur le comportement ont l'avantage de permettre une réduction du nombre de tués contre arbres, mais aussi de réduire le nombre de tués dans d'autres types d'accidents : alors seulement, le gain global est réellement positif.

L'Académie des Sciences morales et politiques le rappelle de manière formelle : « *Il serait ... absurde de couper les arbres, comme il a été proposé par certains, pour réduire l'insécurité routière. [...] Incriminer les arbres n'en demeure pas moins typique d'une certaine perception de la route en France, où ce sont plus souvent des éléments extérieurs que les comportements des conducteurs qui sont jugés responsables des méfaits* ».

Les arbres jouent un rôle positif pour la sécurité

Les arbres contribuent à la sécurité routière. Ils fournissent des indices pour anticiper et adapter sa conduite à l'environnement. Ils donnent des références d'échelle, permettant d'apprécier les distances ; ils donnent des références de vitesse, par le défilement latéral ; ils donnent des références de direction, contribuant à la lisibilité de la route, ce que chacun de nous apprécie les jours de brouillard ou de neige.

Les alignements constituent des indices supérieurs aux panneaux de signalisation, isolés, et donc moins bien perçus que la « structure » d'un alignement. Ils incitent aussi à la prudence, alors qu'une route trop dégagée donne un sentiment de confort et de fausse sécurité, fait baisser la vigilance et incite à la vitesse.

Déplacer le risque ?

Supprimer les arbres au bord des routes ne supprime pas le risque, il le déplace simplement. Depuis 30 ans en France, à mesure que l'on abattait les arbres, le nombre de victimes des chocs contre les obstacles fixes autres que les arbres était multiplié par 2 à 3.

Dans le Gers, alors qu'on abattait 20 000 arbres, on est passé d'une gravité (nombre de tués pour 100 accidents) de l'ordre de 12 dans les années 90 à une gravité de 20 en 2002. Ce n'est qu'à partir du changement national de politique de sécurité routière, axée sur le changement de comportement des conducteurs et la lutte contre les excès de vitesse que la gravité a baissé, pour atteindre 8,6 en 2005.



Rien n'impose l'abattage

Contrairement à ce que l'on entend ou lit régulièrement, aucun texte n'impose d'abattre les arbres proches de la chaussée. La circulaire ministérielle n°84-81 relative aux conditions techniques des plantations d'alignement sur routes nationales hors agglomération, considérée comme réglementaire pour les seules routes nationales, prévoit la possibilité de maintenir des alignements à moins de 1,50 m du bord de chaussée, moyennant un abaissement de la limitation de vitesse, voire une réduction de la largeur roulable et la pose de glissières.

Pour les routes départementales, les différents textes invoqués :

- circulaire 84-81,
- Guide technique sur l'Aménagement des routes principales (Setra, 1994) ou
- Guide technique sur le Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération (Setra, 2002)

sont de simples recommandations dont on peut parfaitement s'écarter en droit. Il suffit de justifier ses choix. La protection du paysage, inscrite dans la loi constitue à cet effet un argument de poids.

Fossés, talus et parois rocheuses

En rase campagne, parmi les accidents contre obstacles latéraux, c'est dans les fossés, contre les talus et les parois rocheuses que l'on enregistre le plus grand nombre d'accidents, le plus grand nombre de blessés graves et le 2^{ème} plus grand nombre de tués. Cela, on l'oublie généralement de nous le dire. Si on abat les arbres pour, soi-disant, raison de sécurité, il faut aussi refaire tous les fossés pour leur donner un profil « accueillant », tel que décrit dans le Guide technique cité ci-dessus, ce que l'on ne fera jamais parce que cela consommerait trop d'espace et coûterait trop cher.

Le seul texte réglementaire valable dans tous les cas est le code de la route. Et celui-ci prévoit que le conducteur doit rester maître de son véhicule en toutes circonstances.



Un fossé dangereux et, dans l'ordre, un parapet, une tête d'aqueduc et un autre parapet dangereux



Un parapet dangereux

Les vraies solutions

La politique d'aménagement qui consiste à supprimer les obstacles latéraux et donc les arbres est fondée sur le concept de « la route qui pardonne », c'est-à-dire sur le droit à l'erreur au volant. Quant on sait que l'on a deux fois plus de victimes en collision frontale que contre arbre, on voit que cette politique méprise de fait la vie des victimes innocentes.

Les vraies solutions sont celles qui évitent les sorties de route :

- abaisser la vitesse, interdire les dépassements et procéder aux contrôles

- intégrer les précautions particulières liées à la conduite sur les routes bordées d'arbre dans la formation au permis de conduire
- éviter les situations les plus à risque (jeunes, de nuit, avec des passagers du même âge ; alcool...)
- marquage à protubérance en rive, dispositifs de contrôle électronique de la trajectoire.

La communication

Pour réussir, ces mesures doivent s'accompagner d'actions de communication afin d'emporter l'adhésion des conducteurs. Ces actions devront être d'autant plus importantes qu'il s'agit de rompre avec des pratiques qui, pendant des décennies, ont stigmatisé l'arbre au bord des routes.

Ces actions sont absolument indispensables, car ce n'est pas à chaud, dans l'émotion qui suit un drame, que l'on peut expliquer pourquoi on choisit de conserver les arbres et les enjeux de société que ces choix recouvrent.

Mars 2007

Références

L'insécurité routière. Les accidents de la route sont-ils une fatalité ? Rapport de l'Académie des Sciences Morales et Politiques, sous la direction de Marianne Bastide-Bruguière. PUF 2003 et www.asmp.fr/travaux/gpw/route/route.pdf