

HISTORIQUE

Une histoire ancienne

Les alignements d'arbres au bord des voies constituent des éléments du patrimoine historique et culturel français.

La pénurie de bois qui suivit les défrichages du Moyen Age fut vraisemblablement à l'origine des premières plantations. Ainsi, pour des raisons économiques et militaires, Henri II ordonna par lettres patentes, en 1552 "à tous les seigneurs hauts justiciers et tous manants et habitants des villes, villages et paroisses, de planter et de faire planter le long des voiries et des grands chemins publics si bonne et si grande quantité desdits ormes que, avec le temps, notre royaume s'en puisse avoir bien et suffisamment peuplé".



La beauté comme principe

Parallèlement, faisant suite à la découverte de la perspective par les peintres italiens de la Renaissance, les alignements d'arbres, outils par excellence d'une structuration et d'une mise en scène de l'espace, se mirent à accompagner les allées des châteaux et demeures prestigieuses du 16^{ème} siècle, puis s'en échappèrent pour conquérir la campagne. C'est ainsi qu'ils commencèrent leur véritable carrière dans le paysage français, en répondant à des préoccupations esthétiques devenues prédominantes il y avait une réelle volonté d'embellir, d'offrir des points de vue, bref, de créer un paysage.

Cette volonté d'embellir, ce souci du prestige, servaient aussi des préoccupations d'ordre politique : apposer sa marque sur l'ensemble d'un territoire permet d'affirmer son autorité et sa souveraineté, et donc l'unité du pays. Le beau utilisé pour asseoir le pouvoir : c'est ainsi que l'on peut comprendre les textes divers établis en France sous Henri IV, Louis XIV, Louis XV, Louis XVI ou, dans les Etats provinciaux, en Bourgogne, en Lorraine, en Languedoc, par exemple.

Un côté pragmatique

Pouvoir et confort des usagers ne doivent pas nécessairement être dissociés. C'est ainsi que l'entendent, aujourd'hui encore, nos voisins Allemands lorsqu'ils attribuent à Napoléon une certaine partie de leurs plantations : elles auraient procuré ombre, abri et repères aux troupes en campagne. Elles renaient aussi les chariots qui versent.

Au 19^{ème} siècle, à partir de la loi du 25 mai 1825 mettant les plantations à la charge de l'Etat, la politique de plantation se renforça, indépendamment des changements de régime - Empire, Restauration, République. On reconnaissait aux alignements un rôle technique de stabilisation et d'assainissement de la chaussée. Ils aussi avaient l'avantage de délimiter espace privé et espace public.

Fin 19ème siècle, un patrimoine important

Voilà comment les alignements d'arbres sont devenus un élément majeur de notre cadre de vie. Tous les départements possédaient des alignements. On estime à 3 millions le nombre d'arbres au bord des 35 000 km de routes nationales françaises en 1895. Sans doute faudrait-il y ajouter ceux bordant les routes départementales et les chemins vicinaux.

20ème siècle, la rupture

Au cours du 20^{ème} siècle, avec l'avènement de l'automobile, la situation s'inverse dramatiquement, en dépit de plantations réalisées pour le compte de la SEITA pour la fabrication d'allumettes. En 1985, sur les routes restant de la compétence nationale, on ne compte plus que 250 000 arbres : en un peu moins d'un siècle, près de 90 % des alignements y ont disparu. Comment expliquer cela ?

Pour permettre une circulation à la croissance exponentielle, on a élargi les routes, au détriment des arbres. Ceci est une première raison. Par ailleurs, à mesure que les voitures devenaient plus nombreuses et plus puissantes, le nombre d'accidents de la circulation augmentait, atteignant un triste record de 16 617 tués en

1972. Les "adversaires à toute restriction à la sacro-sainte liberté des automobilistes" orientent fortement les recommandations faites au gouvernement lors de la Table Ronde de 1970 sur la sécurité routière. Il est question d'améliorer les infrastructures, d'aménager les "points noirs". Dès lors, les tenants d'une résolution technique des problèmes de sécurité routière tiennent leur bouc émissaire : l'arbre.

Plus de reculs que d'avancées

Dans le même temps, Georges Pompidou demandait à son Premier Ministre Chaban-Delmas de donner les instructions nécessaires à la sauvegarde des alignements d'arbres au bord des routes, rappelant que celle-ci est "essentielle pour la beauté de notre pays, pour la protection de la nature, pour la sauvegarde d'un milieu humain...". Il fut le dernier chef d'Etat français à réaffirmer que les alignements d'arbres sont justement une affaire d'Etat. En vain. La sécurité routière avait été déclarée "grande cause nationale" par ce même Premier Ministre (déjà !)

Depuis 40 ans se succèdent désormais quelques avancées, parfois trompeuses, souvent détournées, et des reculs cuisants.

Avec la première phase de décentralisation (1982-1986), les départements héritent de 30 % du réseau national et deviennent gestionnaires de l'ensemble de leur réseau routier, avec les arbres qui le bordent. Est-ce pour des raisons financières, par facilité, par utopie techniciste ? Toujours est-il que certains départements s'engagent sans tarder dans des politiques d'abattage massif - tandis que d'autres agissent avec plus de circonspection. On voit ainsi le Gers, dès 1983, voter l'abattage de tous ses arbres de bord de route. Sous la pression des mouvements écologistes, un second vote reviendra heureusement sur cette décision.



Au milieu des années 80, l'Etat tente de freiner l'hécatombe et de réconcilier l'arbre et la route sur le réseau national. Une première circulaire, en 1984, prévoit différentes solutions pour maintenir des alignements d'arbre le long des routes nationales à faible distance du bord de chaussée. Mais cette circulaire envisage néanmoins l'abattage comme une solution d'aménagement. Une seconde, en 1989, prévoit l'instauration de plans de gestion pour assurer la pérennité du patrimoine. A mi-parcours, en 1986, Huguette Bouchardeau, ministre de l'Environnement co-signa avec le ministre de l'Equipement Jean Auroux une brochure qui tente de réconcilier arbres et routes, de définir de "*nouvelles compatibilités entre alignement et sécurité routière*", de "*favoriser l'émergence de compétences techniques qui garantiront l'avenir de nos arbres et la qualité paysagère réputée du réseau routier français*", en rappelant que "*le plaisir du parcours est indissociable de la sécurité routière*". Malheureusement, ces circulaires ne sont pas toujours appliquées, ou bien leur application est dévoyée.

En 2001, un ministre français déclare encore vouloir couper la totalité des arbres qui bordent les routes françaises. Il s'agit du ministre et député Jean Glavany, réagissant à un accident contre arbres dans les Hautes-Pyrénées, sa circonscription électorale. Il promet d'en replanter 5 millions ! Où ? Comment ? Avec quels financements ? Heureusement, le plan d'abattage ne fut jamais concrétisé.

En octobre 2004, le CNSR (Conseil National de la Sécurité Routière) demande à tous les gestionnaires de voirie, au nom du concept de "*la route qui pardonne*", de reprendre et d'intensifier les programmes de "traitement" des obstacles latéraux (le "traitement" est souvent synonyme d'abattage, comme le montre l'expérience).

En 2006, les routes nationales d'intérêt local ont été transférées à leur tour aux conseils généraux, sans que les ressources budgétaires nécessaires à une véritable politique de gestion des arbres aient été dégagées. Les personnels territoriaux et les agents de l'Equipement craignent "pour certains alignement fragilisés par de nombreuses années de traitements inappropriés suivis d'un abandon d'entretien à l'attente du transfert."

La multiplicité des gestionnaires rend aujourd'hui une politique homogène difficile.

Aujourd'hui, tout est possible

Aujourd'hui, nous sommes à un tournant.

Elargir les routes pour augmenter la capacité de la voirie existante ne semble, de manière générale, plus une nécessité.

Pour ce qui est de la sécurité routière, la France s'est enfin engagée dans une politique axée sur le comportement, couronnée de réels succès. Cette voie semble également être celle du Directeur général des routes, Patrice Parisé. A son initiative s'est tenu, en 2006, un colloque intitulé "La route autrement" : il s'agit d'explorer comment la perception de la route influe sur le comportement de l'utilisateur, afin d'en tirer les conséquences pour favoriser une "conduite apaisée". Logiquement, ceci devrait permettre de préserver les arbres.

Et pourtant, chaque hiver, les abattages se succèdent, les menaces d'abattage planent, et les plantations se font attendre. En 1999, les paysagistes-conseils de l'Etat annonçaient la disparition des alignements d'arbres pour 2010.

Les conditions sont réunies pour qu'une volonté politique forte s'exprime en faveur des alignements d'arbres au bord des routes françaises.

Mars 2007

Références

Bourgerie C., Castaner D. (1988) : Les plantations d'alignement le long des routes, chemins, canaux, allées

Lettre du Président Georges Pompidou au Premier Ministre
(M. Chaban-Delmas)
le 17 juillet 1970

"Mon cher Premier Ministre,

J'ai eu par le plus grand des hasards, communication d'une circulaire du Ministre de l'Equipement -Direction des Routes et de la Circulation Routière - dont je vous fais parvenir photocopie.

Cette circulaire, présentée comme un projet, a en fait déjà été communiquée à de nombreux fonctionnaires chargés de son application, puisque c'est par l'un d'eux que j'en ai appris l'existence.

Elle appelle de ma part deux réflexions :

- la première, c'est qu'alors que le Conseil des Ministres est parfois saisi de questions mineures telles que l'augmentation d'une indemnité versée à quelques fonctionnaires, des décisions importantes sont prises par les services centraux d'un Ministère en dehors de tout contrôle gouvernemental ;
- la seconde, c'est que, bien que j'aie plusieurs fois exprimé en Conseil des Ministres ma volonté de sauvegarder "partout" les arbres, cette circulaire témoigne de la plus profonde indifférence à l'égard des souhaits du Président de la République. Il en ressort, en effet, que l'abattage des arbres le long des routes deviendra systématique sous prétexte de sécurité. Il est à noter par contre que l'on n'envisage qu'avec beaucoup de prudence et à titre de simple étude, le déplacement des poteaux électriques ou télégraphiques. C'est que là il y a des Administrations pour se défendre. Les arbres, eux, n'ont, semble-t-il, d'autres défenseurs que moi-même et il apparaît que cela ne compte pas.

La France n'est pas faite uniquement pour permettre aux Français de circuler en voiture, et, quelle que soit l'importance des problèmes de sécurité routière, cela ne doit pas aboutir à défigurer son paysage. D'ailleurs, une diminution durable des accidents de la circulation ne pourra résulter que de l'éducation des conducteurs, de l'instauration des règles simples et adaptées à la configuration de la route, alors que complication est recherchée comme à plaisir dans la signalisation sous toutes ses formes. Elle résultera également des règles moins lâches en matière d'alcoolémie, et je regrette à cet égard que le gouvernement se soit écarté de la position initialement retenue.

La sauvegarde des arbres plantés au bord des routes - et je pense en particulier aux magnifiques routes du Midi bordées de platanes - est essentielle pour la beauté de notre pays, pour la protection de la nature, pour la sauvegarde d'un milieu humain.

Je vous demande donc de faire rapporter la circulaire des Ponts et Chaussées, et de donner des instructions précises au Ministre de l'Equipement pour que, sous divers prétextes (vieillesse des arbres, demandes de municipalités circonvenues et fermées à tout souci d'esthétique, problèmes financiers que posent l'entretien des arbres et l'abattage des branches mortes), on ne poursuive pas dans la pratique ce qui n'aurait été abandonné que dans le principe et pour me donner satisfaction d'apparence.

La vie moderne dans son cadre de béton, de bitume et de néon créera de plus en plus chez tous un besoin d'évasion, de nature et de beauté. L'autoroute sera utilisée pour les transports qui n'ont d'autre objet que la rapidité. La route, elle, doit redevenir pour l'automobiliste de la fin du vingtième siècle ce qu'était le chemin pour le piéton ou le cavalier : un itinéraire que l'on emprunte sans se hâter, en en profitant pour voir la France. Que l'on se garde de détruire systématiquement ce qui en fait la beauté !"