

# DES ROUTES BELLES ET SÛRES

## **Les arbres de bord de routes, un atout pour la sécurité routière et un paysage protégé**

### Sommaire

#### **Le nouveau plan gouvernemental pour lutter contre l'insécurité routière**

- 2 Une large couverture médiatique
- 3 Une opinion publique favorable au maintien des arbres
- 3 Rétablir certaines vérités

#### **La sécurité routière**

- 3 La sécurité routière, un choix de société
- 4 La conduite apaisée, un concept qui s'impose depuis 2002
- 4 La route autrement pour une conduite apaisée
- 5 Dans le concept de la « route qui apaise », les arbres contribuent à la sécurité routière
- 5 La « route qui pardonne », une utopie technique
- 6 Du déclin progressif de la « route qui pardonne » à l'enchevêtrement des concepts
- 7 Stop à l'enchevêtrement des concepts pour une politique de sécurité routière clarifiée
- 7 Conclusion : aujourd'hui, c'est conduite apaisée et « route qui apaise »... rien d'autre
- 7 Ils sont responsables
- 9 Le risque d'être tué ou blessé ne dépend pas du nombre d'arbres
- 9 La sensibilisation à la conduite sur une route bordée d'arbres
- 9 Deux audits importants de l'administration
- 10 Pour approfondir

#### **Le paysage**

- 11 La Convention Européenne du Paysage
- 11 La sensibilisation au paysage est de la responsabilité de l'État
- 11 L'intérêt de la Convention Européenne du Paysage pour... les arbres de bord de routes
- 12 L'esthétique des routes, le rôle positif des arbres
- 12 La constante recherche de beauté et de prestige
- 13 Une architecture du paysage dans le paysage
- 13 Et si nous redécouvriions le mot « *allées* » pour nos routes bordées d'arbres ?
- 13 Pour approfondir

## Le nouveau plan gouvernemental pour lutter contre l'insécurité routière

Le 26 janvier dernier, Bernard Cazeneuve, ministre de l'Intérieur, a présenté le nouveau plan qui se décline à partir de 4 axes :

1. sensibiliser, prévenir, former ;
2. protéger les plus vulnérables ;
3. lutter contre les infractions graves ;
4. sécuriser les infrastructures.

Le quatrième point a retenu toute notre attention parce que, par le passé, la « sécurisation » des infrastructures a conduit à de nombreux abattages, dégradant les paysages et, le pire, sans finalement améliorer la sécurité routière.

### Une large couverture médiatique

Tout d'abord, seuls quelques médias ont réagi sur ce point précis. En février, Terra Eco a publié un article très pertinent. <http://www.terraeco.net/arbres-routes-accidents,58456.html>

Puis, en mars, il y a eu une chronique sur RCF national. <http://rcf.fr/actualite/environnement/durablement-votre-3-mars-2015-0618>

C'est seulement après les élections départementales qu'un grand nombre de médias se sont manifestés. Nous avons relevé un total de 44 interventions tous médias confondus en deux semaines. Et l'intérêt des médias ne faiblit pas : nous atteignons aujourd'hui le chiffre de 49. Malgré une certaine dramatisation, ils ont su être un support utile à notre action : nous avons pu parler de paysage, de cadre de vie, de patrimoine et de biodiversité. Toutefois, leurs questions concernaient surtout l'aspect sécurité et plus précisément le point 4 du nouveau plan.

Pour commencer, ils voulaient notre avis au sujet des audits annoncés par le ministre de l'Intérieur. Nous avons souligné qu'effectivement il y avait un gros risque pour les arbres. Et nous avons rappelé que plusieurs audits ont déjà été réalisés ces dix dernières années.

À la question « Faut-il raser tous les arbres ? », nous avons répondu que ce serait une impardonnable erreur : l'arbre n'est jamais un obstacle à l'amélioration de la sécurité routière. Bien au contraire, les arbres de bord de routes sont un atout pour la sécurité, notamment parce que, grâce à eux, la conduite est apaisée. Par ailleurs, dans un département donné, il n'y a aucune corrélation entre le risque d'être tué ou blessé et... le nombre d'arbres au bord des routes.

Le point 4 a souvent été abordé sous l'angle d'un « sempiternel débat », d'une « polémique » au sujet des arbres de bord de routes, avec, d'un côté, les « pour » et, de l'autre, les « contre ». Nous avons expliqué alors qu'il s'agit d'un vrai « faux débat » - la stratégie du « diviser pour régner » ? - et que cette présentation erronée vient de l'enchevêtrement - chez certains, souvent des responsables ou des officiels - de deux concepts qui se sont pourtant succédé ces 40 dernières années dans les politiques publiques de sécurité routière.

Clarifions le débat : en matière de sécurité routière, nous sommes passés du concept de « la route qui pardonne » à celui de « la route qui apaise ». Il n'est pas trop tard pour que certains esprits s'informent de ce qui a conduit à abandonner le premier pour ses échecs et à adopter le second.

Nous avons également expliqué que nous sommes plus farouchement que jamais opposés aux abattages parce que nous avons suivi l'évolution des politiques publiques de sécurité routière : nous savons que notre position est aujourd'hui étayée par divers audits, rapports et colloques. Nous savons aussi que nous avons tous les éléments pour avancer sereinement sur la question de l'insécurité routière.

## Une opinion publique favorable au maintien des arbres

L'abattage est une solution simple et facile à mettre en oeuvre, immédiatement visible. Mais c'est aussi une atteinte à notre patrimoine et à notre cadre de vie, atteinte qui est de moins en moins supportée.

L'abattage est un choix politique simpliste et dommageable tentant de manipuler l'opinion publique. Mais, aujourd'hui, elle ne se laisse plus manipuler. Quant à l'opinion publique exprimée dans les médias lors de la couverture médiatique d'avril dernier, elle s'est largement montrée en faveur de la conservation des arbres :

- sur Sud Radio, le 8 avril, à la question « *Faut-il raser tous les arbres ?* », 68 % des auditeurs disent non.  
<http://www.sudradio.fr/Podcasts/Le-Grand-Referendum/Accidents-de-la-route-faut-il-raser-les-platanes>
- À la question lancée le 6 avril par L'Indépendant « *Doit-on supprimer les arbres sur les bords des routes ?* », le résultat du vote est le suivant : au 12 avril, 1421 réponses, 78 % de non, 17 % de oui. <http://www.lindependant.fr/2015/04/06/routes-l-abattage-des-arbres-revient-sur-le-tapis,2013743.php>
- Dans un article intitulé « *Sur les réseaux. Raisonnements par l'arbre-surde* », Le Télégramme de Brest du 12 avril fait la synthèse suivante « *Belle démonstration d'unanimité, tant sur le fond que sur la forme, cette semaine sur les réseaux du Télégramme. Le sujet ? La sécurité routière et en particulier l'éventualité (encore lointaine) de supprimer les arbres de bord de route, qui pourraient être considérés comme des « obstacles latéraux » dans les audits commandés en ce début d'année par le ministère de l'Intérieur. Le fond ? Contre tout projet d'abattage. La forme ? L'absurde. (...)* »

Suivent ensuite les commentaires des lecteurs dont nous ne retiendrons que le dernier « *Si 10 % des accidents sont imputables aux arbres, 100 % le sont aux voitures. Supprimons les voitures !* »

Et Le Télégramme Brest de conclure : « *C'est une piste que nous soumettons aussi sec au ministère.* »

<http://www.letelegramme.fr/debats/raisonnements-par-l-arbre-surde-12-04-2015-10592026.php>

Maintenir les arbres au bord des routes fait donc consensus. Le ministère est prévenu. Les collectivités locales aussi.

## Rétablir certaines vérités

Dans son discours du 26 janvier dernier, Bernard Cazeneuve a expliqué : « *Nous allons également faire en sorte de rétablir certaines vérités lorsque des idées fausses circulent dans le débat public. Un espace dédié à cet effort de clarification et de pédagogie sera ouvert sur le site de la DSCR.* »

Nous prenons note... La première vérité à rétablir est celle qui concerne les arbres de bord de routes.

## La sécurité routière

### La sécurité routière, un choix de société

L'insécurité routière a longtemps été appréhendée comme un phénomène récurrent et une fatalité inhérente aux besoins de mobilité des individus.

Puis au fil des années, il est apparu clairement que la sécurité routière n'est pas seulement un problème d'aménagement des routes et d'amélioration technique des véhicules. Elle est d'abord un problème de société, de choix éthiques et civiques et de comportements individuels.

## La conduite apaisée, un concept qui s'impose depuis 2002

En 2002, dans son allocution télévisée du 14 juillet, le Président de la République fait de la lutte contre les accidents de la route une priorité nationale. Cette décision marque un tournant : c'est une prise de conscience des pouvoirs publics de la croissance endémique des accidents de la circulation et de leur gravité ainsi que le symbole d'une volonté de rupture avec des politiques antérieures jugées inefficaces.

Le débat politique se concentre sur la sécurité routière comme étant un problème de société. Cette perspective sociétale met davantage l'accent sur le comportement individuel des usagers de la route et la dimension humaine supplante la dimension proprement technique.

Il est désormais acquis que, pour diminuer le risque sur la route, il est indispensable de faire évoluer les mentalités et les comportements. Le choix se porte sur le concept de « conduite apaisée », concept apparu pour la première fois en 1989 dans le *Livre blanc de la Sécurité routière*. Les premières mesures sont prises immédiatement. Et les résultats ne se font pas attendre : le nombre des tués sur la route recule de 20 % dès 2003.

Les divers travaux, études, colloques des dix dernières années nous ont mené à une connaissance fine de l'insécurité routière et à l'analyse des facteurs de risque. Aujourd'hui, la priorité, c'est de continuer à faire évoluer le comportement de l'utilisateur vers une conduite apaisée, civilisée et responsable.

## La route autrement : concevoir des routes pour une conduite apaisée

Faire évoluer le comportement de l'utilisateur vers une conduite apaisée, civilisée et responsable est la meilleure façon de lutter contre l'insécurité routière. Mais la route et son environnement influencent l'utilisateur. Il est donc important que les aménagements ne créent pas une situation contraire aux objectifs de sécurité.

Autrement dit, les mesures visant à améliorer le comportement et celles visant à rendre la route plus sûre doivent être en adéquation : pour accompagner l'évolution du comportement vers une conduite apaisée, il faut concevoir une route qui soit du même registre, c'est-à-dire concevoir une « route qui apaise ».

Dès 2002, la réflexion est ainsi engagée, notamment par les services techniques de l'État, réflexion dont le programme est vaste et ambitieux - connaissance du comportement, pertinence de la typologie routière et du bon usage des règles de conception, démarches paysage/lisibilité et évaluation des expériences. Le but de la démarche est de comprendre ces automatismes, de voir s'il est possible de construire des routes qui inciteraient naturellement à conduire moins vite et construire une démarche technique pour concevoir les routes différemment.

Au programme il y a aussi la sensibilisation des acteurs - les services de l'État, les collectivités territoriales, paysagistes, architectes, psychologues, sociologues, le monde associatif et de tous ceux qui peuvent influencer sur le sujet.

Les résultats de ces travaux font l'objet d'un colloque organisé par le Ministère de l'Équipement les 9 et 10 mars 2006 sur le thème : « *La route autrement – Concevoir des routes incitant à une conduite apaisée* ».

Notre association y était conviée ainsi que des associations comme La Prévention Routière, la Ligue Contre la Violence Routière (LCVR), les services techniques des Préfectures et des Conseils généraux : nous étions nombreux et nous avons, toutes et tous, entendu les mêmes rapports.

## Dans le concept de la « route qui apaise », les arbres contribuent à la sécurité routière

Le concept de « la route qui apaise » se caractérise par un ensemble de mesures et de composantes pour rendre le trajet beau, plaisant, fonctionnel et... sûr.

« La route qui apaise » est une route qui incite naturellement les usagers à réduire ou moduler leur vitesse et à rester vigilants tout le long de l'itinéraire.

Dans ce contexte, les arbres de bord de routes sont reconnus comme un élément positif et une composante primordiale :

1. ils contribuent à la lisibilité de la route, non dans sa composante de confort, mais dans celle de cohérence, pour mieux mesurer et anticiper les dangers potentiels. Ils signalent les virages, les carrefours, les entrées d'agglomérations, plus efficacement que ne le font les panneaux,
2. ils aident l'usager à adapter son comportement et sa vitesse à la route,
3. ils participent, en tant que couloirs écologiques, à la biodiversité,
4. ils offrent un cadre de verdure reposant, une fraîcheur agréable en été et une ombre apaisante,
5. ils embellissent le trajet : la route n'est plus un simple ruban de bitume.

## La « route qui pardonne », une utopie technique

La « route qui pardonne » est un concept apparu dans les années 1960. C'est l'aménagement du territoire qui a constitué alors la trame principale de la politique de lutte contre l'insécurité routière. On était majoritairement dans une logique de « l'utopie technique », pour reprendre une expression d'Hervé Léon.

Dans la « route qui pardonne », on présumait qu'il suffisait de déceler les causes supposées des accidents dans des imperfections ponctuelles du système routier pour que soit définitivement circonscrite l'insécurité routière. Cette vision première de la politique publique de sécurité routière était axée autour du réseau routier lui-même et de ses infrastructures. L'usager semblait par ailleurs partiellement exclu de cette logique mécanique et unilatérale. Il était considéré comme indépendant du problème, aucune modification de son comportement de conduite n'était proposée.

S'appuyant sur la notion de droit à l'erreur, les politiques basées sur ce concept considéraient que la gravité de l'accident ne devait pas être accrue par la configuration des accotements. Le principe du « traitement » des obstacles fixes est apparu alors dans ce contexte.

Les arbres de bord de routes étaient considérés comme de vulgaires poteaux sans tenir compte de leur valeur patrimoniale et de leur effet positif sur la conduite des usagers.

Ces mêmes politiques préconisaient donc pour les arbres :

- l'isolement par des glissières,
- l'éloignement de la route (pour les plantations nouvelles),
- la suppression.

L'isolement et l'éloignement étant difficiles à mettre en oeuvre, la pose de glissières étant une méthode qui a ses limites et coûte cher, c'est donc la suppression qui était retenue dans la majorité des cas.

Les principaux arguments encore avancés aujourd'hui par les détenteurs de la « route qui pardonne » sont au nombre de trois :

- Les arbres sont dangereux

Certes, aujourd'hui, plus personne ne se dit pour l'abattage systématique de tous les arbres. Seuls les arbres dangereux seraient menacés... De qui se moque-t-on ? Tout arbre est potentiellement dangereux... tout comme une conduite inadaptée !

Ceux qui aujourd'hui prônent le traitement des obstacles fixes ou qui proposent de traiter uniquement les arbres dits dangereux se placent dans le concept de la « route qui pardonne ».

Dans le concept de la « route qui apaise », les arbres sont appréciés pour leur rôle positif.

- Les arbres dans les virages sont dangereux

La « route qui pardonne » dit que les arbres dans les virages sont dangereux.

La « route qui apaise » dit que les arbres signalent les virages, ils aident l'automobiliste à lire la route, à rester vigilant et à comprendre l'itinéraire.

- La distance arbre-chaussée,

Dans le concept de « route qui pardonne », des distances, dites « de sécurité » sont définies, en dessous desquelles tout obstacle fixe doit être soit supprimé, soit protégé par des glissières de sécurité.

Dans le concept de la « route qui apaise », la notion de distance arbre-chaussée et celle de distance dite « de sécurité » n'existent pas. La sécurité est améliorée par d'autres composantes... ET par les arbres.

### **Du déclin progressif de la « route qui pardonne » à l'enchevêtrement des concepts**

L'évolution de la politique publique de sécurité routière en France ne s'est pas inscrite dans une perspective strictement linéaire et homogène. Les différents concepts choisis par les pouvoirs publics se sont, certes succédé dans le temps, mais également progressivement enchevêtrés.

La politique basée sur le concept de la « route qui pardonne » va connaître un déclin progressif en terme de légitimité et de crédibilité dès le milieu des années 70... Il apparaît alors nécessaire de confronter le point de vue de l'ingénieur, à caractère technique, à celui d'autres acteurs sociaux comme des psychologues. On introduit dès lors un changement de paradigme par la prise en considération d'un système « homme-machine-*environnement* » qui remplace le système « homme-machine-*route* » jusque là envisagé pour aborder les questions de sécurité routière. Toutefois, bien que s'affirmant comme foncièrement différente, cette perspective n'en présente pas moins certaines analogies avec la précédente. Si l'usager est désormais au centre de toutes les attentions de l'action publique, il est toujours considéré comme un pur objet, un sujet passif.

Durant la même époque, la politique de la « route qui pardonne » est poursuivie et loin d'être officiellement remise en cause : c'est le début de l'enchevêtrement des concepts.

À la fin des années soixante-dix, devant l'essoufflement des mesures mises en oeuvre, les pouvoirs publics vont proposer une nouvelle politique publique de prévention des accidents de la circulation. Il s'agit désormais de responsabiliser les usagers et de les sensibiliser aux thématiques de la sécurité routière.

On tente à cette occasion de dépasser l'antagonisme confrontant l'infrastructure routière au facteur humain au profit d'un système de pensée articulant de façon plus cohérente l'homme, le véhicule et l'environnement. Mais c'est difficile : le poids du passé se fait sentir. Les responsables de l'infrastructure routière, habitués à travailler dans un cadre spécifique, s'attachent durablement à des manières de faire et de penser. Ils continuent de faire réaliser des travaux d'aménagement classiques, notamment l'abattage d'arbres. La politique de la « route qui pardonne » continue donc en parallèle de ces nouvelles dynamiques. L'enchevêtrement des concepts continue également.

### **Stop à l'enchevêtrement des concepts pour une politique de sécurité routière clarifiée**

Si, à la fin des années 70, l'enchevêtrement des concepts restait acceptable - la politique publique de sécurité routière étant encore à l'étape embryonnaire -, aujourd'hui, il est intolérable parce qu'il altère l'efficacité même de la politique publique de sécurité routière en France.

Aujourd'hui en 2015, à la lumière de ce que nous savons, aucun enchevêtrement n'est permis. Aucun !

« Route qui pardonne » et « route qui apaise » sont deux concepts totalement opposés. Depuis 2002, nous avons donc choisi le concept de la « route qui apaise » : tout retour en arrière est impossible étant donné les piètres résultats obtenus auparavant. Nous devons, toutes et tous ensemble, aller de l'avant sur cette question.

### **Conclusion : aujourd'hui, c'est conduite apaisée et « route qui apaise »... rien d'autre**

Si le concept de la « route qui pardonne » a pu apporter des résultats à ses débuts dans les années 60, il n'en était plus de même 40 ans plus tard.

Les politiques basées sur ce concept ont dégradé l'environnement et le cadre de vie et, au final, ont échoué à améliorer la sécurité sur la route de façon significative.

La « route qui pardonne » est bien aujourd'hui ce concept obsolète qui nuit en définitive à la sécurité routière.

Aujourd'hui, prôner le concept de la « route qui pardonne » est une position indéfendable. En termes de communication publique, c'est incohérent : il n'est pas possible de pousser à un comportement responsable, respectueux et à une conduite apaisée, tout en prônant une « route qui pardonne ». Le mélange des registres brouille le message et affaiblit la politique de sécurité routière.

Depuis 2002, nous avons choisi comme modèle de comportement la conduite apaisée. Les routes doivent être conçues dans le même état d'esprit. Aujourd'hui, c'est donc conduite apaisée et « route qui apaise ». Nous savons faire, nous pouvons faire et nous avons les outils pour le faire.

\*\*\*\*\*

### **Ils sont responsables**

Pour continuer à lutter contre l'insécurité routière de façon significative et arriver à diminuer de moitié le nombre de tués d'ici 2020, nous devons impérativement sortir de la confusion et de l'enchevêtrement des concepts.

Comment ? La solution est simple : il faut que l'État, les collectivités locales, les services techniques, les diverses instances de sécurité routière et les associations de sécurité routière, chacun à son niveau, arrête définitivement de prôner - ouvertement ou pas - le concept de la « route qui pardonne », pour promouvoir « conduite apaisée » et « route qui apaise ».

- L'État

Dès 2002, dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière, pour faire accepter à l'opinion publique que celle-ci relevait d'abord de la responsabilité et du comportement individuels, la rhétorique traditionnelle a fait place à un discours stigmatisant conjugué à la mise en place accélérée d'un nouveau dispositif juridique et réglementaire.

S'il incombe, en effet, à chacun d'entre nous de prendre ses responsabilités dans la lutte contre l'insécurité routière, l'État a la responsabilité d'une action sur le long terme afin d'endiguer durablement l'insécurité routière. Il a également la responsabilité de l'efficacité, car c'est lui qui fixe les orientations de l'action comme c'est lui qui édicte les normes à travers lesquelles l'action se construit. Il a, enfin, la responsabilité de promouvoir auprès des collectivités locales une nouvelle conception de la sécurité des routes et de leur environnement reposant sur le concept de « route qui apaise ».

- Les collectivités locales

Elles jouent un rôle de premier plan sur le terrain. Elles ont la responsabilité de mettre en place une politique locale cohérente et en phase avec les directives nationales, ainsi que l'aménagement et la gestion de la plus grande partie du réseau routier.

- Les instances de la sécurité routière

L'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière) qui a la responsabilité de la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales, le suivi des études, et l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées.

La DSCR (Délégation à la sécurité et à la circulation routières) qui élabore et met en œuvre la politique de sécurité routière et apporte son concours à l'action interministérielle dans ce domaine.

Le CNSR (Conseil National de la Sécurité Routière) est un organisme composé d'élus, de représentants des entreprises et associations intéressées par la sécurité routière ainsi que des représentants de l'administration. Selon son décret de création, il « *est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière* ». Il prépare des recommandations à l'État pour lutter contre l'insécurité routière.

- La LCVR (la Ligue Contre la Violence Routière) et l'APR (l'Association Prévention Routière)

Elles jouent un rôle de premier plan sur le terrain de par leur histoire – elles sont très largement connues et reconnues par l'opinion - et centrales par leur position – elles sont membres du CNSR.

Le problème est qu'encore aujourd'hui elles prônent ouvertement le concept erroné de la « route qui pardonne », face aux médias et dans leurs journaux respectifs alors que, par ailleurs, elles sensibilisent à la conduite apaisée. Comme nous l'avons souligné par ailleurs, conduite apaisée et « route qui pardonne » ne vont pas de pair. Conduite apaisée rime évidemment avec « route qui apaise » !

Et, au sujet des arbres, elles tiennent globalement le même discours qu'il y a 20 ans. Il y a 20 ans, la LCVR écrivait comment il était possible de « *couper les arbres au petit matin sans que les écologistes s'en aperçoivent* » et, en 2010, elle intitulait un paragraphe « *Comment abattre sans susciter des réactions inopportunes ?* ». Insupportable et inacceptable.

Lors de la campagne médiatique d'avril dernier, un journaliste a demandé à l'APR si elle n'était pas



un peu instrumentalisée : nous ne nous prononçons pas sur cette question mais nous pensons qu'effectivement ces deux associations doivent intégrer le concept de la « route qui apaise » pour sortir d'une confusion dangereuse dans les meilleurs délais. Il y a urgence.

### **Le risque d'être tué ou blessé ne dépend pas du nombre d'arbres**

Quand on enlève les arbres, on enlève le choc contre arbre mais a-t-on pour autant amélioré la sécurité routière ? A-t-on, pour autant, réduit le risque d'être tué ou blessé ?

En matière de sécurité routière, nous sommes habituées à entendre des données absolues (nombre de victimes, nombre d'accidents). Mais il y a un paramètre, le risque.

Le risque apporte un autre éclairage sur la sécurité routière et sur les arbres. Cette notion de risque est fondamentale. D'abord publiée en 2011 dans la Revue Générale des Routes et de l'Aménagement (RGRA) puis reprise au Congrès belge de la route en 2013, une étude intitulée « *Infrastructures : Alignements d'arbres et sécurité routière* » démontre que, dans un département donné, il n'y a aucune corrélation entre le risque d'être tué ou blessé et le nombre d'arbres de bord de routes. Ainsi un département donné, on peut avoir 10 fois ou 20 fois plus d'arbres que dans un autre et avoir un risque 3 fois plus faible.

Conclusion : une observation du risque routier comparé des différents territoires montre que les objectifs de sécurité routière et de maintien du patrimoine arboré - qui se justifient par les valeurs culturelles, environnementales, paysagères et économiques que celui-ci véhicule - ne sont pas contradictoires et peuvent être atteints conjointement.

### **La sensibilisation à la conduite sur une route bordée d'arbres**

Les arbres de bord de routes restant un facteur aggravant, il est nécessaire que leur préservation s'accompagne de mesures de sensibilisation au risque qu'ils représentent et de formation à la conduite sur une route bordée d'arbres.

Conserver les arbres au bord des routes oblige à repenser les programmes de sécurité routière de manière à parvenir effectivement à la prudence et à la responsabilité de chacun.

Par conséquent, les collectivités locales doivent être sensibilisées aux évolutions récentes de la notion de sécurité routière ainsi qu'à la nouvelle conception de la sécurité des routes et de leur environnement reposant sur le concept de la « route qui apaise ».

### **Deux audits importants de l'administration**

#### ***Audit réalisé en 2007***

Ce sont l'Inspection générale de l'administration, le Conseil général des Ponts et chaussées, l'Inspection de la gendarmerie nationale et l'Inspection de la police nationale qui ont réalisé cet audit. Elles notent dans leur rapport les points suivants :

- *Les aménagements routiers décidés localement pour supprimer les points noirs et renforcer la sécurité routière ont, dans la majorité des cas, visé à rectifier les routes et à supprimer les obstacles latéraux, en particulier les arbres. Au nom de la « route qui pardonne », il en est résulté la disparition d'un grand nombre d'arbres. La sécurité ne s'en est pas toujours trouvée accrue du fait de l'augmentation des vitesses pratiquées, provoquées par le sentiment de largeur de la voie et de sécurité lié à la disparition des obstacles latéraux.*

- *Il faut passer du traitement des points noirs à une conception globale de la route sûre, la « route apaisée ».*
- *Renforcer la sécurité des routes : de « la route qui pardonne » à « la route apaisée » Les collectivités locales doivent être sensibilisées aux évolutions récentes de la notion de sécurité routière.*
- *Il faut promouvoir auprès des collectivités locales une nouvelle conception de la sécurité des routes et de leur environnement reposant sur le concept de « route apaisée ».*

Et elles concluent que *« les politiques passées d'abattage systématique des alignements [...] doivent laisser la place à de véritables politiques de sécurité sur l'environnement de la route, intégrant le concept nouveau de route apaisée ainsi que le respect du patrimoine naturel ».*

#### **Audit réalisé en 2009**

Ce sont le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de l'Écologie, le Conseil général de l'Environnement, l'Inspection générale de l'administration, l'Inspection de la gendarmerie nationale et l'Inspection de la police nationale qui ont réalisé cet audit.

Dans le résumé, page 3, il est écrit : *« S'agissant des infrastructures... elles ne peuvent plus être considérées comme un facteur majeur d'accidentalité à deux réserves près :*

- *certains réseaux secondaires sont parfois inadaptés à l'augmentation des trafics individuels domicile/travail dans le cadre du développement de l'urbanisation;*
- *le réseau routier de certaines régions touristiques est le plus souvent inapproprié aux flux de circulation, et pas seulement en saison touristique. »*

#### **Pour approfondir**

1. Le discours de Bernard Cazeneuve du 26 janvier 2015 <http://www.interieur.gouv.fr/Le-ministre/Interventions-du-ministre/26.01.2015-Discours-de-M.-Bernard-Cazeneuve-presentation-du-plan-d-action-pour-la-securite-routiere>
2. La politique publique de sécurité routière, Vincent Bray, Université de Lille, 2003  
<http://edocorale74.univ-lille2.fr>
3. *« Vers un espace européen de la sécurité routière, orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 »*
4. *« L'insécurité routière. Les accidents de la route sont-ils une fatalité ? », rapport de l'Académie des Sciences morales et politiques, 2003*
5. Actes du colloque « La route autrement, concevoir des routes incitant à une conduite apaisée », 9 et 10 mars 2006
6. Audit des politiques locales de sécurité routière, rapport des administrations suivantes : le Conseil Général des Ponts et Chaussées et les Inspections Générales de l'Administration, de la Gendarmerie nationale et de la Police nationale, 2007
7. Audit des politiques locales de sécurité routière, rapport des administrations suivantes : le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de l'Écologie, le Conseil général de l'Environnement, l'Inspection générale de l'administration, l'Inspection de la gendarmerie nationale et l'Inspection de la police nationale, 2009.

8. « *Les arbres de bord de route et la sécurité routière* », 22e Congrès Belge de la Route, Liège, 2013  
<http://www.abr-bww.be/fr/content/les-arbres-de-bord-de-route-et-la-s%C3%A9curit%C3%A9-routi%C3%A8re>
9. « *Les arbres au bord des routes : le droit à l'erreur* » 2010, dans *Pondération* (n° 84) - page 8 -, le magazine de la Ligue Contre la Violence Routière (LCVR)
10. « *Obstacles fixes, un fort gisement de sécurité* » 2014 dans *Circuler autrement* (n° 169) – page 5 -, le magazine de l'Association Prévention Routière (APR)

## **Le paysage**

### **La Convention Européenne du Paysage**

La Convention Européenne du Paysage - appelée également Convention de Florence - a été signée en mars 2000 et est entrée en vigueur en France fin 2006. Nous en avons retenu les trois points suivants :

1. Élément essentiel du bien-être individuel et social, élément important de la qualité de vie des populations, le paysage contribue à l'épanouissement des êtres humains et à la consolidation de l'identité européenne. Il participe en outre de manière importante à l'intérêt général, sur les plans culturel, écologique, environnemental et social et constitue une ressource favorable à l'activité économique, avec le tourisme notamment.
2. Tous les paysages sont concernés – petits ou grands, beaux ou dégradés.
3. Les États signataires se sont engagés à préserver les paysages.

### **La sensibilisation au paysage est de la responsabilité de l'État**

La sensibilisation constitue un axe fort de la Convention Européenne du Paysage. Les États signataires - et les collectivités - se sont engagés, d'une part, à protéger les paysages et, d'autre part, à accroître la sensibilisation de la société civile, des organisations privées et des autorités publiques à la valeur des paysages, à leur rôle et à leur transformation.

L'État français et les collectivités sont donc responsables de la sensibilisation du public mais aussi de la sensibilisation des professionnels de la route et des aménageurs.

Et il est urgent de le faire ! On constate que l'arbre de bord de route concentre, dans les administrations, de nombreuses présentations et représentations négatives, qui font l'impasse sur la valeur historique, culturelle, paysagère, environnementale, économique des alignements et sur leur rôle positif en matière de sécurité routière et de confort des usagers et donnent une image erronée, incompatible avec une politique de maintien et de mise en valeur du patrimoine et avec une politique de responsabilisation des conducteurs.

### **L'intérêt de la Convention Européenne du Paysage pour... les arbres de bord de routes**

Les arbres de bord de routes ont, de tout temps, été considérés comme un paysage typique de la route, un patrimoine. Ils représentaient un des plus beaux éléments de l'art paysager.

La Convention Européenne du Paysage confirme l'intérêt et le rôle des arbres de bord de routes aujourd'hui à travers deux rapports successifs :

- Le premier de 2007 « *Infrastructures et paysage : les routes comme un élément du paysage* » identifie les arbres de bord de routes comme un élément du paysage et un bien culturel, un patrimoine dignes d'être préservés.
- Le second de 2009 « *Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage* » est entièrement consacré aux arbres de bord de routes et de rues, leur histoire et leur raison d'être. Il trace le cadre d'une politique de préservation et contient d'intéressantes recommandations pour l'avenir.

La Convention Européenne du Paysage confirme ainsi la valeur historique, culturelle, paysagère, environnementale, économique des arbres de bord de routes ainsi que leur rôle positif en matière de sécurité routière.

### **L'esthétique des routes, le rôle positif des arbres**

Les infrastructures constituent une part importante de notre environnement collectif et méritent à ce titre un certain travail sur leurs qualités esthétiques.

Les éléments de voirie et, plus généralement, l'aspect et les abords de la route sont le plus souvent considérés comme purement fonctionnels, c'est-à-dire qu'ils sont pensés et élaborés pour la circulation de véhicules. Revêtement, signalisation, marquage au sol et glissières de sécurité créent un environnement particulier où les notions d'identité et de caractère sont pratiquement absentes.

Sans arbres, l'esthétique des routes se caractérise donc par sa médiocrité, son agressivité, son manque d'identité et de caractère et l'absence de qualités paysagères.

Les routes bordées d'arbres épousent les lignes du paysage, participant ainsi de la composition du paysage et le mettant en valeur.

Les arbres apportent de la profondeur à des décors qui paraîtraient plus « plats » en leur absence. La ligne ininterrompue qu'ils dessinent met en valeur les irrégularités de la morphologie et fournit un point de repère pour percevoir les variations du relief.

### **La constante recherche de beauté et de prestige**

Les plantations le long des avenues urbaines et des routes de campagne répondaient non seulement à des préoccupations d'ordre pratique, mais également à une recherche fondamentale de beauté. Les arbres étaient reconnus comme un des principaux ornements de la route.

Une volonté d'embellissement et de rayonnement, réelle et constante, ressort des nombreuses citations, du 16ème siècle à nos jours.

En 1979, une circulaire de la direction des routes françaises rappelle que « ces plantations, généralement réalisées sous la forme d'alignements, enserraient nos routes sous une voûte de verdure, conférant à notre réseau une image de marque rayonnant jusqu'à l'étranger » (Direction des Routes et de la Circulation routière, 1979).

## Une architecture du paysage dans le paysage

La voie et ses alignements d'arbres qui l'accompagnent constituent une architecture vivante, avec un début et une fin, une hauteur, une largeur, un rythme, des proportions.

Les alignements de bord de route modèlent également le paysage, lui donnant tantôt un rythme tantôt une unité. Pour qui parcourt une route bordée d'arbres, le paysage apparaît sous forme d'une succession dynamique de tableaux encadrés entre les troncs, de « fenêtres ». Ni totalement clos, comme par des haies continues, ni lâchement ouvert à perdre le regard, l'espace ainsi cadré est mis en valeur.

## Et si nous redécouvrons le mot « allées » pour nos routes bordées d'arbres ?

La question est posée... Lors de la création de notre association, nous avons été tenté d'utiliser le mot « allée » pour désigner les arbres de bord de routes. Nous voulions éviter d'avoir recours à des périphrases - comme « alignements de bord de routes » ou « arbres de bord de routes » - qui constituent un handicap majeur en termes de communication. Mais nous y avons renoncé dans l'immédiat car il restait trop peu connu du grand public.

De nombreux pays, contrairement à la France, utilisent aujourd'hui le terme français « allée ». En France, où le terme « allée » est pourtant né et d'où il a rayonné dans toute l'Europe, le sens de voie bordée d'arbres, pourtant attesté dès le 17<sup>ème</sup> siècle et figurant dans les dictionnaires au moins dès le 18<sup>ème</sup> siècle, s'est perdu dans l'usage courant. On entend aujourd'hui par allée simplement un chemin de promenade. Pourtant, le sens de « large rue plantée d'arbres » est encore donné par le « Trésor de la Langue Française » en 2008.

## Pour approfondir

1. La Convention Européenne du Paysage, 20 octobre 2000 : extraits et texte complet.
2. « Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage » Conseil de l'Europe, 2009  
[http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Landscape/ReunionConf/5eConference/CEP-CDPATEP-2009-15-TreeAvenues\\_fr.pdf](http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Landscape/ReunionConf/5eConference/CEP-CDPATEP-2009-15-TreeAvenues_fr.pdf)

Document réalisé en juin 2015  
par l'Association pour la Protection des Arbres en bord des Routes (ASPPAR)  
dite *Arbres et Routes*  
à Sénac  
32450 Sémézies Cachan  
[www.asppar.org](http://www.asppar.org)