Les arbres au bord des routes : le droit à l'erreur

Un très grave accident qui s'est produit le samedi matin 17 avril dans le Gard et au cours duquel 5 personnes âgées de 22 à 37 ans ont été tuées vient relancer de façon dramatique les risques d'une trop grande proximité des arbres par rapport à la route.

Nous revendiquons le droit à l'erreur, le droit de quitter la route sans pour autant être condamné à mort, le droit de voir nos enfants passer, sans mourir, le cap de l'âge de l'insouciance, le droit de bénéficier en bord de chaussée d'échappatoire lors d'un croisement délicat, d'un éclatement de pneu, d'un éblouissement par une voiture en face, d'un coup de vent violent, d'une perte d'adhérence sur chaussée mouillée ou sur verglas, d'une simple faute d'inattention ou d'un assoupissement. Le bon sens demande d'avoir une route qui pardonne.

Il est courant d'entendre dire *« qu'on n'a jamais vu un arbre venir sur la route se jeter contre une voiture »*. On n'a jamais vu non plus une piscine sortir d'un jardin pour venir noyer un jeune enfant, est-ce-ce une raison pour le laisser se noyer ?

Si les arbres ne provoquent pas l'accident, ils l'aggravent dans des proportions incommensurables. En l'effet, il arrive fréquemment qu'en l'absence d'arbre, une sortie de route se termine dans le champ voisin, avec seulement des dégâts matériels, ou même simplement que cette sortie soit maîtrisée sur l'accotement.

Des instructions sous pression

Depuis une trentaine d'années, la politique officielle, c'est-à-dire globalement celle du ministère en charge des transports (DSCR – SETRA), est que tout ***nouvel*** arbre sur une route existante ne peut être planté qu'à plus de 4 mètres du bord de la chaussée et qu'il faut tendre, pour les ***arbres existants***, vers la même distance minimale par l'enlèvement des plantations d'un intérêt paysager contestable ou d'une espérance de vie faible ou d'un mauvais état sanitaire.

C'est la politique globalement suivie par les DDE – aujourd'hui DDT (1) – et les Conseils généraux. Mais ceux-ci sont soumis à des pressions venant de personnes ou d'associations qui, avec des motivations diverses refusent l'abattage des arbres même s'ils sont trop proches de la route. Or cette position est discutable : car aujourd'hui, les solutions préservant tous les points de vue non seulement existent, mais se révèlent favorables d'un point de vue environnemental.

➤ Pourquoi ne faut-il pas regretter les arbres qui sont trop proches et qu'on coupe ?

Parce qu'un arbre est un être vivant : on le plante, il grandit, il vieillit, il devient malade (les peupliers vers 40 ans, d'autres plus vite, d'autres moins vite) et il meurt.

Ici intervient la proximité de la route : plus ils sont proches, plus ils souffrent, donc si on en replante, on a intérêt « écologiquement » à les replanter assez loin : l'éloignement des 4 mètres favorable à la sécurité des véhicules convient assez bien également pour la santé des arbres.

➤ Pourquoi les arbres souffrent-ils lorsqu'ils sont trop proches ?

1. Les chocs des véhicules sur l'écorce : voitures qui se garent, ou qui ont un petit accident (ou grand), faucheuses (plus on est proche de la route plus on fauche : à 4 mètres on ne fauche pratiquement pas). On ne se rend pas compte des blessures quand on circule : il faut *s'arrêter pour voir, à pied* : il y a une ou des blessures sur presque tous les arbres et c'est par là qu'entrent la plupart des maladies : elles entrent dans le tronc, on ne voit rien, elles montent à l'intérieur pendant 3 ou 4 ans et l'arbre dépérit.

À gauche : blessure récente sur écorce (fauchage).
À droite : blessure ancienne de fauchage, début de pourrissement.

2. Le tassement du sol : plus on est proche de la route, plus le sol avoisinant est tassé par les voitures. Un sol tassé est très néfaste pour la croissance et la bonne vie de l'arbre.

3. Les poussières produites et soulevées par les voitures particules de pneus, de gazole, de garniture de frein, poussière naturelle : les voitures qui passent entretiennent un brassage, peu visible, autour de la route, et plus on est proche, plus les feuilles des arbres reçoivent des dépôts : la pluie ne les enlève pas ! Ces poussières recouvrent les feuilles et empêchent ou réduisent la fonction chlorophyllienne.

4. Le sel de déneigement : la partie sodium du chlorure de sodium, n'est pas entraînée par l'eau. Le sodium se bloque dans les parties colloïdales du sol et l'eau ne peut plus véhiculer les éléments fertilisants et nutritifs, vers les racines.

(1) DDT : Direction Départementale des Territoires.

En conclusion de ces quatre points

➤ Les arbres qui sont à 2 ou 3 mètres des chaussées vieillissent à grande vitesse depuis 20 à 30 ans. Antérieurement ces agressions étaient faibles et l'arbre vivait longtemps au bord des routes, mais maintenant il y a beaucoup plus de trafic : tous les ans de nombreux arbres meurent, on ne le voit pas car les services de voirie les coupent à chaque printemps et les évacuent. Si l'on ne fait rien, on se contente de gérer leur agonie.

➤ Si l'on veut que dans 20 ans il y ait de beaux arbres au bord des routes, il faut faire une gestion intelligente, c'est-à-dire couper les alignements les plus malades, les plus vieux, pour les remplacer par de nouveaux, plantés dans des conditions où ils ne souffriront pas, c'est-à-dire à 4 – 5 mètres environ : mais là par contre on se heurte aux riverains, qui refusent, en général, de vendre la bande de terre de 4 mètres qui permettrait de planter en retrait.

Solution glissières ?

Il est parfois possible d'implanter des glissières devant les arbres mais :

➤ S'ils sont trop proches, (moins de 1,40 m), la place n'est pas suffisante pour implanter des glissières, car il faut savoir que la glissière a besoin, derrière elle d'un espace pour se pencher en cas de choc, sinon le choc n'est pas amorti, et la glissière ne sert à rien, c'est comme si l'on heurtait directement l'arbre.

1,30 m entre arbre et glissière, 1,90 m entre glissière et ligne de rive : pas parfait, mais le risque d'aggravation d'une sortie de route s'éloigne.

➤ Même si l'on dispose de plus de 1,40 m et jusqu'à 2,30 m, la glissière placée devant les arbres, à 60 cm, ne laissera subsister qu'une trop faible largeur d'accotement : les véhicules rouleront donc entre deux rails qui ne leur permettront pas de se garer en cas d'arrêt d'urgence, ce qui est accidentogène. D'autre part, les véhicules en cas d'incident quelconque (déviation de trajectoire ou manœuvre d'urgence pour éviter un véhicule en face, ou autre raison) heurteront la glissière proche et seront sitôt renvoyés en ricochet sur leur gauche, sur les véhicules venant en face dans l'autre sens, et ce sera l'accident frontal, plus grave car impliquant deux véhicules, donc plus de personnes seront tuées. Cette solution n'est donc pas recommandée et doit donc rester exceptionnelle.

➤ On ne peut donc raisonnablement implanter des glissières que lorsque les arbres sont à plus de 2,40 mètres de la chaussée, ce qui permet de bénéficier d'au moins 2 m d'accotement. Ce cas se rapproche en fait de la distance minimale de 4 m exigée pour planter ou conserver un arbre, ce qui aboutit à la réflexion que la solution idéale serait d'éloigner les arbres de 4 m et si possible, en plus, de les protéger par des glissières.

Les solutions techniques possibles les plus courantes

Devant cette difficulté d'acquérir une bande de terrain et l'impossibilité ou le danger d'implanter des glissières, la marge de manœuvre est faible :

➤ Dans un alignement existant il est possible de garder un, deux ou trois arbres tous les 200 m, protégés par une glissière qui ne fait pas l'effet « rail » ci-dessus puisqu'il resterait environ 150 m de libre entre chaque bosquet, pour servir de bande d'urgence. Les autres arbres intermédiaires sont abattus, mais l'aspect esthétique est sauvegardé.

➤ Pour une plantation nouvelle, en l'absence d'accord des riverains pour céder une bande latérale de quelques mètres, il est possible de négocier l'acquisition d'une encoche de terrain tous les 200 mètres suffisante pour planter un ou deux arbres à plus de 4 mètres de la chaussée, éventuellement protégés par des glissières.

➤ Une bonne solution est de se contenter de planter des arbustes, mais attention : arbuste ne signifie pas « arbre jeune », car l'arbre jeune va grandir. Il convient de bien vérifier l'essence de l'arbuste afin de prévoir sa croissance et son développement.

➤ Le bon sens impose d'abattre les arbres isolés sans caractère notable, les arbres malades, rabougris ou dont l'espérance de vie est faible ainsi que les alignements qui n'ont aucune valeur esthétique et ne pouvant pas être correctement protégés. Éviter après abattage, de laisser des souches émerger du sol car elles constitueraient un danger presque équivalent à l'arbre sur pied.

➤ Ne pas remplacer les arbres morts dans un alignement trop proche de la route (moins de 4 m). On peut, si l'on désire vraiment, les replanter au fur et à mesure, à 4 m, de cette façon, 10 ans plus tard l'alignement sera reconstitué.

➤ Enfin, pour les très beaux alignements existants ne pouvant pas, du fait de leur proximité, être isolés par des glissières, une solution s'avère actuellement possible : limiter la vitesse à 70 km/h, voire à 50 km/h si l'alignement est court et en entrée de ville, en indiquant expressément la raison (panonceau « arbres » sous le panneau de limitation) et à condition d'y placer un radar. Cette solution sera supportable si la qualité de l'alignement le justifie et si on ne la généralise pas exagérément. Cette limitation de vitesse n'aurait pas été possible avant 2002 du fait qu'avant cette date, les limitations de vitesse n'étaient pas respectées.

➤ En ce qui concerne les agglomérations, le problème est totalement différent : rien ne justifie d'interdire les alignements d'arbres en bordure des avenues urbaines puisque la vitesse en ville est inférieure à 50 km/h. Prétendre supprimer en ville les obstacles latéraux (arbres, bornes, etc.) serait accepter implicitement de faire courir aux piétons sur trottoirs le risque d'être heurtés par une voiture sortant de la chaussée. La sécurité des piétons, sera donc compatible avec la présence d'arbres.

Comment abattre sans susciter des réactions inopportunes ?

La conservation de cet arbre de peu de valeur méritait-elle un tué ?

– *Planter 2 ou 3 arbustes,* même très petits, un ou deux ans avant l'abattage, devant chaque arbre concerné : ils masqueront la souche et la sciure de bois après l'abattage. Cette solution est utilisée depuis longtemps dans certaines régions d'Allemagne.

– *Éviter de marquer ostensiblement* les arbres à abattre par une marque de peinture, comme cela se fait trop souvent.

– *Abattre un arbre à la fois,* c'est-à-dire qu'on l'abat, qu'on le découpe, on évacue hors du site, les morceaux de tronc et les branches, jusqu'aux plus petites brindilles, on vient recouper la souche au ras de terre si l'on ne l'avait pas coupée assez bas, on recouvre la souche de peinture marron ou d'huile de vidange, tout cela rigoureusement avant de s'attaquer à l'arbre suivant. On espacera d'une ou deux semaines chaque journée d'abattage. Cette méthode évitera ainsi beaucoup de réactions irrationnelles et évitera surtout une photo dans la presse montrant une dizaine d'arbres couchés à terre. Cette solution est plus onéreuse que celle qui consiste à abattre d'un seul coup une série d'arbres, mais cela coûtera beaucoup moins cher que des automobilistes tués ou gravement blessés.

Où en est-on après 25 ans ?

En 25 ans, tout gestionnaire aurait dû mettre en œuvre des solutions pour tous les arbres existants, situés à moins de 4 mètres ou les avoir abattus, notamment lorsqu'ils étaient malades ou morts. Malheureusement nous ne sommes pas dans cette situation idéale. Un cas assez courant a « pollué » la doctrine : c'est le remplacement des arbres qui ont dépéri isolément, ça et là, dans un alignement. Pour ce cas, certains gestionnaires ont contrevenu aux instructions en les interprétant à leur manière : *« nous pouvons replanter au même endroit puisque cet arbre nouveau (normalement on devrait le mettre à 4 mètres) est dans un alignement qui lui est existant ».*

Tarn-et-Garonne : mère et fils tués dans un accident

La Dépêche 24/05/2010 – J.-Ph. Laulan

Deux membres d'une même famille domiciliée à Montpezat-de-Quercy ont trouvé la mort hier, en début d'après-midi, dans la commune de Bourret. Leur véhicule a quitté la chaussée et percuté deux platanes avant de se retourner.

Hier, en tout début d'après-midi, une famille de Montpezat-de-Quercy a été très lourdement meurtrie dans un accident de la circulation qui s'est produit sur la D 928, dans la commune de Bourret. Accident qui a eu lieu alors que le véhicule circulait, aux alentours de 14 h 30, dans le sens Beaumont-Montech. D'après un témoin qui suivait et qui a assisté à l'accident, ce ne serait pas la vitesse qui serait à l'origine de cette sortie de route qui devait se solder par deux personnes décédées et une autre sérieusement blessée. Tous trois appartenant à la même famille. Au volant de la voiture se trouvait Isabelle N. 40 ans. Avaient pris place à ses côtés, son fils Corentin 15 ans et sa fille Julie âgée de 20 ans. D'après les premiers éléments recueillis sur place par les membres de la COB de la gendarmerie de Montech, il semblerait que le véhicule ait mordu sur le bas-côté dans une ligne droite avant de percuter un premier platane qui se trouvait sur sa droite par rapport à son sens de marche. Le véhicule perdait alors un morceau de sa partie avant et rebondissait aussitôt à quelques mètres de là sur un deuxième platane. À ce moment-là, il quittait complètement la chaussée pour verser dans un champ en contrebas et effectuait un tonneau [...].

Solution juridique

La solution juridique est simple : tenir des registres où sont notés, pour chaque arbre, les noms des responsables de la décision de la plantation. Il sera dans ce cas possible, pour les avocats des familles des victimes, de poursuivre 15 ans après, lorsque l'arbre aura grandi, le responsable d'un accident pour un arbre planté en violation des instructions à moins de 4 m de la chaussée. Cette seule crainte suffira à faire respecter la consigne.

Conclusion

Depuis trois décennies, le pourcentage de tués contre arbres en rase campagne s'est toujours tenu entre 8,3 % et 9,4 % ; si l'on avait agi efficacement sur ce type de risque – c'est-à-dire si les consignes avaient été respectées – le pourcentage aurait du diminuer.

Jacques Robin