



Facettes du paysage
Réflexions et propositions pour la mise en œuvre
de la Convention européenne du paysage

Publishing
Editions



Facettes du paysage

Réflexions et propositions pour la mise en œuvre
de la Convention européenne du paysage



Edition anglaise :

Landscape facets – Reflections and proposals for the implementation of the European Landscape Convention

ISBN 978-92-871-7080-4

Les vues exprimées dans cet ouvrage sont de la responsabilité des auteurs et ne reflètent pas nécessairement la ligne officielle du Conseil de l'Europe.

Tous droits réservés. Aucun extrait de cette publication ne peut être traduit, reproduit, enregistré ou transmis, sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit – électronique (CD-Rom, internet, etc.), mécanique, photocopie, enregistrement ou de toute autre manière – sans l'autorisation préalable écrite de la Division des éditions, Direction de la communication (F-67075 Strasbourg ou publishing@coe.int).

Couverture : Atelier de création graphique du Conseil de l'Europe
Photo de couverture : Cathy Bernot

Editions du Conseil de l'Europe
F-67075 Strasbourg Cedex
<http://book.coe.int>

ISBN 978-92-871-7079-8

© Conseil de l'Europe, janvier 2012

Imprimé dans les ateliers du Conseil de l'Europe

Sommaire

Préface	7
----------------------	---

I. Paysage, villes et espaces périurbains et suburbains	9
--	---

Dietrich Bruns, expert auprès du Conseil de l'Europe

Résumé	11
Introduction.....	13
1. Concepts liés aux paysages périurbains et suburbains.....	13
2. Exemples de paysages périurbains et suburbains	15
3. Le paysage dans les politiques d'urbanisme	20
4. Le « paysage urbain » dans les politiques d'aménagement du territoire sélectionnées	29
5. Coopération et communication dans le cadre de l'aménagement du territoire et du processus de décision.....	40
Conclusions	45
Références	51

II. Paysage et infrastructures de transport : les routes	55
---	----

Ignacio Español Echániz, expert auprès du Conseil de l'Europe

Résumé	57
Introduction.....	58
1. Route et paysage, quelles relations ?	61
2. Perception du paysage depuis la route	65
3. La route comme paysage	71
4. Intégration dans le paysage	86
Conclusions	94
Annexes	97
Références	114

III. Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage	117
---	-----

Chantal Pradines, experte auprès du Conseil de l'Europe

Avec la contribution de l'Association « Arbres et Routes »

Résumé	119
Introduction.....	120
1. Histoire.....	120
2. Un patrimoine aux multiples facettes	136
3. Que faire ?	153
4. La protection réglementaire, clé de la réussite	168
5. Quels moyens ?.....	170

Conclusions et recommandations	177
Annexes	181
Références	189

IV. L'étude du paysage local européen : la méthode des cercles

de paysage.....	197
------------------------	------------

Terry O'Regan, expert auprès du Conseil de l'Europe

Résumé	199
Introduction.....	202
1. Les objectifs de la méthode des cercles de paysage	203
2. Les étapes	204
Annexes	215
Remerciements.....	222

V. L'éducation au paysage à l'école.....

Benedetta Castiglioni, experte auprès du Conseil de l'Europe

Résumé	225
1. Education au paysage et éducation en vue du développement durable	226
2. A la découverte de l'éducation au paysage	234
Conclusions et recommandations : promotion de l'éducation au paysage	269

VI. Paysage et formation des architectes paysagistes

Ingrid Sarlöv-Herlin, experte auprès du Conseil de l'Europe

Avec la collaboration du Conseil européen des écoles d'architecture paysagère (ECLAS)

Résumé	275
Introduction.....	277
1. Qu'est-ce que l'architecture paysagère ?	278
2. Importance de l'architecture paysagère et de son enseignement pour la Convention européenne du paysage	279
3. Evolution de l'enseignement de l'architecture paysagère en Europe	281
4. Etat actuel de l'enseignement de l'architecture paysagère en Europe	283
5. Analyse et discussion	286
Conclusions et recommandations	289
Remerciements.....	292

VII. Paysage et éthique 293

Marina Kuleshova et Tamara Semenova, expertes auprès du Conseil de l'Europe

Résumé	295
Introduction.....	297
1. Législation, droit coutumier et croyances	298
2. Ethique et préservation du paysage	300
3. Politiques internationales et éthique	301
4. La Convention européenne du paysage du Conseil de l'Europe	302
5. La Convention sur la diversité biologique des Nations Unies	303
6. Une éthique professionnelle au secours des territoires	304
Conclusions : un développement harmonieux	306
Références	308

Préface

La Convention européenne du paysage (STE n° 176) du Conseil de l'Europe constitue un traité international novateur qui permet de définir une approche du territoire tenant compte de la dimension du paysage, c'est-à-dire de la qualité du cadre de vie des individus et des sociétés. Elle inscrit également cette dimension dans les préoccupations du Conseil de l'Europe concernant les droits de l'homme et la démocratie, en invitant à associer étroitement les populations à toutes les étapes des politiques du paysage.

Le Conseil de l'Europe a poursuivi le travail entrepris dès l'adoption de la convention par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe à Strasbourg et son ouverture à la signature à Florence en 2000, afin d'examiner et d'illustrer certaines thématiques liées au texte de la convention, certaines « facettes du paysage »¹ :

- paysage, villes et espaces périurbains et suburbains ;
- paysage et infrastructures de transport : les routes ;
- infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage ;
- l'étude du paysage local européen : la méthode des aires circulaires ;
- paysage et éducation des enfants ;
- la formation des architectes paysagistes ;
- paysage et éthique.

Cet ouvrage rassemble les rapports réalisés sur ces thématiques par des experts du Conseil de l'Europe en tenant compte des résultats des réunions des Ateliers pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage². Ces rapports ont également été présentés à l'occasion des conférences du Conseil de l'Europe sur la Convention européenne du paysage, organisées au Palais de l'Europe à Strasbourg

1. Voir l'ouvrage précédent, *Paysage et développement durable : les enjeux de la Convention européenne du paysage*, Editions du Conseil de l'Europe, Strasbourg, 2006.

2. Les actes des réunions des Ateliers du Conseil de l'Europe pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage sont publiés aux Editions du Conseil de l'Europe, coll. « Aménagement du territoire et paysage », et disponibles sur le site internet de la Convention européenne du paysage : www.coe.int/Conventioneuropennedupaysage.

les 22 et 23 mars 2007, et 30 et 31 mars 2009. Les représentants des gouvernements et des organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales ayant participé à ces réunions ont pu débattre des questions traitées afin de progresser vers une mise en œuvre optimale de la convention³.

En suivant l'ordre de présentation de ces rapports, il convient de remercier bien vivement les experts pour la qualité de leur réflexion et leur apport majeur : M. Dietrich Bruns, M. Ignacio Español Echániz, M^{me} Chantal Pradines, M. Terry O'Regan, M^{me} Benedetta Castiglioni, M^{me} Ingrid Sarlöv-Herlin, M^{me} Marina Kuleshova et M^{me} Tamara Semenova.

Maguelonne Déjeant-Pons
*Secrétaire de la Convention européenne
du paysage
Chef de la Division du patrimoine
culturel, du paysage
et de l'aménagement du territoire,
Conseil de l'Europe*

Jean-François Seguin
*Président de la Conférence
du Conseil de l'Europe sur la Convention
européenne du paysage
Chef du bureau des paysages
et de la publicité, ministère français
de l'Ecologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement*

3. Rapports des conférences : documents T-FLOR (2007) 14 et CEP-CDPATEP (2009) 19.

III. Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage

Chantal Pradines, experte auprès du Conseil de l'Europe
Avec la contribution de l'Association « Arbres et Routes »



© Chantal Pradines

Résumé

Le présent rapport s'attache à un élément de nos paysages familiers, qui a fait ou fait encore la renommée de certaines régions d'Europe : les alignements d'arbres des bords des routes et des rues¹. Il s'inscrit dans la suite du rapport du Conseil de l'Europe à la Conférence du Conseil de l'Europe sur la Convention européenne du paysage T-FLOR 10 « Infrastructure et paysage : les routes », présenté en 2007, qui identifiait ces alignements comme un élément du paysage et un bien culturel dignes d'être préservés.

De nombreux pays utilisent aujourd'hui le terme français « allée » pour désigner une voie bordée d'arbres plantés délibérément de part et d'autre à intervalles réguliers, qu'il s'agisse de chemins dans des parcs, de voies urbaines ou de routes de campagne. Nous verrons que cette désignation, tout à fait correcte, est fidèle à l'histoire de cette forme d'aménagement. Néanmoins, dans le présent rapport, nous utiliserons la périphrase habituelle en français « alignements d'arbres », entendant par là à la fois les alignements simples et les alignements doubles².

Cette forme de plantation, largement répandue jadis en Europe, repose sur une histoire ancienne et riche. Elle présente des atouts innombrables, tant pour le paysage que pour l'environnement, la sécurité ou l'économie. Rares sont les projets qui en ont pris la mesure et qui ont engagé une politique de mise en valeur et de préservation. Dans certains pays, au contraire, ce patrimoine a déjà pratiquement disparu sous l'effet conjugué d'une sanctification de l'automobile, d'une érosion des connaissances et d'une perte de compétence des techniciens. Dans d'autres, il est à craindre que la disparition ne soit en cours. Le mouvement est-il irrémédiable ?

1. Le rapport ne porte pas sur les arbres isolés ni sur les alignements bordant par exemple les canaux, bien qu'ils partagent les uns et les autres avec les alignements de bord de route des traits communs. Leur contribution au paysage et à la culture mériterait une étude à part entière.

2. Cette question de vocabulaire est abordée dans l'annexe I ; nous proposons de consacrer à l'avenir le terme « allée » en français, comme nous le faisons délibérément dans le titre de la présente étude.

Introduction

Après avoir esquissé l'histoire de ces alignements et dressé un constat de la situation, nous montrons en quoi ils constituent un patrimoine qu'il nous faut préserver. En nous inspirant des bonnes pratiques identifiées dans les pays où une prise de conscience de cette nécessaire préservation s'est fait jour récemment, nous traçons le cadre d'une politique de préservation pour laquelle nous donnons enfin des recommandations.

Ce document ne prétend pas à l'exhaustivité. Nous nous sommes efforcée de donner, par petites touches, des éclairages sur la situation d'une quinzaine de pays européens. Que l'on ne se méprenne pas : ils ne sont porteurs d'aucun jugement de valeur et servent simplement à illustrer concrètement les problématiques rencontrées et à nous aider, conjointement, à progresser dans nos pratiques pour une véritable préservation de notre patrimoine.

Les pavés grisés comportent des références historiques, des citations, des points de repère. Leur lecture peut parfaitement être omise sans que cela nuise au propos.

1. Histoire

L'histoire des alignements que l'on rencontre aujourd'hui encore le long de certaines routes ou rues en Europe est longue et riche. Près de cinq siècles nous séparent des premiers d'entre eux. Il nous a paru nécessaire d'aborder cet aspect, fût-ce à grands traits, parce qu'il nous éclaire, aujourd'hui, sur la richesse du patrimoine qui subsiste encore dans certaines régions d'Europe.



III. 1. Carte du château de Bäckaskog (Suède) datant de 1773 et montrant l'ensemble des alignements autour de l'édifice.

1.1. Les allées classiques

Les alignements d'arbres du continent européen apparaissent, semble-t-il, dans les jardins de la Renaissance italienne dès la première moitié du XVI^e siècle. « Importés » en France, ils y seront bientôt désignés par le terme « allée », au sens de chemin bordé d'arbres : non plus un passage dans un édifice, comme aux siècles précédents, mais un passage particulier dans un édifice virtuel, le jardin.

Ces alignements sont cependant indissociables des jardins dits « à la française », qui en feront un usage abondant, s'en servant pour souligner les axes de composition et guider le regard vers un point d'appel choisi. Celui-ci sera d'abord situé à l'intérieur du jardin, mais, rapidement, on préférera le point de vue qui s'échappe vers le sommet d'une montagne proche ou un château éloigné. A défaut, on donnera l'illusion d'espace en usant d'un artifice : un tableau placé à l'extrémité de l'allée. Cela sera pratiqué en France dans la première moitié du XVII^e siècle, mais aussi dans les jardins baroques du sud de l'Allemagne ou de l'Autriche. Avec Le Nôtre, en France et dans les jardins de stricte inspiration française, on préférera des perspectives ouvertes à l'infini.

Après avoir simplement invité le regard au-delà des limites du jardin, les allées ne tarderont pas à l'accompagner et à s'emparer de la campagne environnante. Ce passage s'effectue en quelques décennies seulement et touche tous les pays. Auparavant réservées aux jardins entourant le château et aux « avenues » menant à celui-ci, les allées d'arbres, en s'étendant au-delà, vont alors réaliser un véritable maillage du domaine, comme on le voit encore aujourd'hui dans le sud-ouest de la Suède par exemple.

Entre 1596 et 1605, le duc de Croÿ fait planter des allées dans l'axe du château d'Heverlee, dans l'actuelle Flandre belge, mais aussi autour des prairies. En 1647, Frédéric-Guillaume de Brandebourg fait planter depuis son château six rangs de tilleuls sur près de 1 km de long : la célèbre promenade Unter den Linden, à Berlin. En 1667, le jardinier André Le Nôtre aménage l'avenue des Tuileries, qui s'ouvre sur la campagne, depuis le château du Louvre, à Paris : sur près de 2 km, deux rangs d'ormes sont encadrés par deux rangs de platanes.



- III. 2. Sur les terres du château d'Övedskloster, une des nombreuses allées mène à l'église. La taille en rideau, rare en Suède, permet de maintenir la vue sur l'église et accentue le formalisme.
- III. 3. Avenue vers le château de Gasiorowo, dans le comté d'Olsztyn (Pologne).

1.2. Les mails, cours, boulevards et avenues

Si l'allée classique est avant tout associée aux manoirs et aux châteaux, puis à leurs territoires, elle est également présente dès le XVI^e siècle aux portes de la ville : elle y agrémente les promenades et les mails, ou relie la ville au château, tandis que des allées d'arbres accompagnent les fortifications, comme on peut le voir dès la fin du XVII^e sur les plans-reliefs des villes fortifiées françaises de Louis XIV.

A Genève, la promenade de la Treille, une ancienne esplanade, est plantée de noyers et de mûriers en 1558, puis de tilleuls et d'ormes en 1706 ; elle reçoit deux rangs de marronniers en 1720-1721. Depuis 1818, l'un d'entre eux, remplacé en 1905, est le « Marronnier » officiel, dont la première feuille, signe du printemps, est annoncée à la presse.

Au XIX^e siècle, les villes se transforment. Avec le démantèlement des remparts, devenus obsolètes, naît le boulevard qui, issu du génie militaire, prendra alors le sens de « promenade plantée d'arbres autour d'une ville ».

Alors qu'en 1807 Göteborg, en Suède, démantèle ses remparts et plante ses boulevards en 1823, que Bruxelles fait de même entre 1820 et 1840, Soissons, dans le nord de la France, commence par les restaurer en 1821, puis, face à leur inefficacité avérée lors de la guerre de 1870, les rase et les remplace à son tour par des boulevards vers 1885.



III. 4. Le tableau *Le Château de Mariemont*, de J. Brueghel de Velours (1612), montre la chaussée Brunehaut, bordée d'arbres, qui conduisait au château. **III. 5.** Sept autres allées de chasse étaient plantées sur le domaine, dont celle-ci, maintenue au fil des siècles et rattrapée par la ville en expansion ; elle est connue en Belgique sous le nom de « drève de Mariemont ».

A l'intérieur même de la ville, les alignements d'arbres feront leur apparition à la faveur d'autres mutations. Dès le début du XIX^e siècle, sur le modèle plus ancien de Saint-Pétersbourg, les villes scandinaves – Helsinki en 1817, Vänersborg, en Suède, en 1834, par exemple – procèdent au percement de larges rues et à leur plantation : l'objectif est la lutte contre les incendies. Pour lutter contre l'insalubrité et contre les difficultés de circulation, le préfet Haussmann, à Paris, lance un programme de grandes avenues – que l'on appellera plus volontiers « boulevards » –, le plus ambitieux en Europe, avec Vienne. Ce programme s'accompagne en 1856 d'un arrêté fixant le nombre de rangées d'arbres en fonction de la largeur de la voie.



III. 6. Avant Haussmann, le préfet Rambuteau aménage dans les années 1830 les nouveaux Champs-Élysées à Paris en les faisant border d'arbres sur des trottoirs « à l'anglaise ». **III. 7.** L'avenue Diagonal, à Barcelone, elle aussi structurée par ses alignements d'arbres.

1.3. Les alignements d'arbres des routes de campagne

En même temps que les allées d'arbres s'établissent dans les jardins, puis autour des propriétés des riches seigneurs, en même temps que les plantations se font aux abords puis à l'intérieur des villes, d'autres plantations sont ordonnées le long des routes qui traversent les campagnes européennes. La France fut sans doute le premier pays à disposer d'une ordonnance, celle du roi Henri II en 1552. Les autres pays ne furent pas en reste (Saxe en 1580, Hesse en 1625, Prusse en 1714, Suède en 1734, Autriche en 1763, Brandebourg en 1765, Danemark en 1793, pour ne citer qu'eux).

Ces ordonnances répondaient à des besoins précis, au premier rang desquels la pénurie de bois, sous l'effet des défrichages, des guerres, des hivers rigoureux, quelquefois conjugués. L'armée et la marine, mais aussi le charronnage civil et le chauffage, puis, au XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e siècle, l'industrie, en seront les principales destinations. Les feuilles, pour nourrir le bétail et pour la sériciculture, seront également utilisées, de même que les fruits.

Pour Chaumont de La Millière, chargé de l'administration des routes françaises entre 1781 et 1792, les plantations sont essentielles par rapport à la rareté des bois qui « commence à faire naître des inquiétudes qui ne sont que trop fondées » (Reverdy, 1997). En 1789, le bois de chauffage commence lui aussi à manquer : son prix a plus que doublé en vingt ans.



III. 8. Les saules suédois fournissaient du bois de chauffage, du fourrage et du bois pour les clôtures.

Une autre raison importante a présidé aux plantations des arbres au bord des routes : il s'agissait d'éviter que les propriétaires riverains n'empiètent sur le domaine public, ou l'inverse. L'ordonnance d'Henri III, en France, en 1579 le prévoit explicitement.

Les plantations avaient aussi un rôle technique : elles asséchaient et stabilisaient les voies et les accotements, ce qui était particulièrement important dans les régions marécageuses, comme en Prusse. Elles abritaient les voyageurs du vent, comme les cyprès dans le sud de la France, ou leur procuraient de l'ombre dans les régions ensoleillées. Elles évitaient aussi l'érosion des terres par le vent, comme sur les côtes du sud de la Suède.

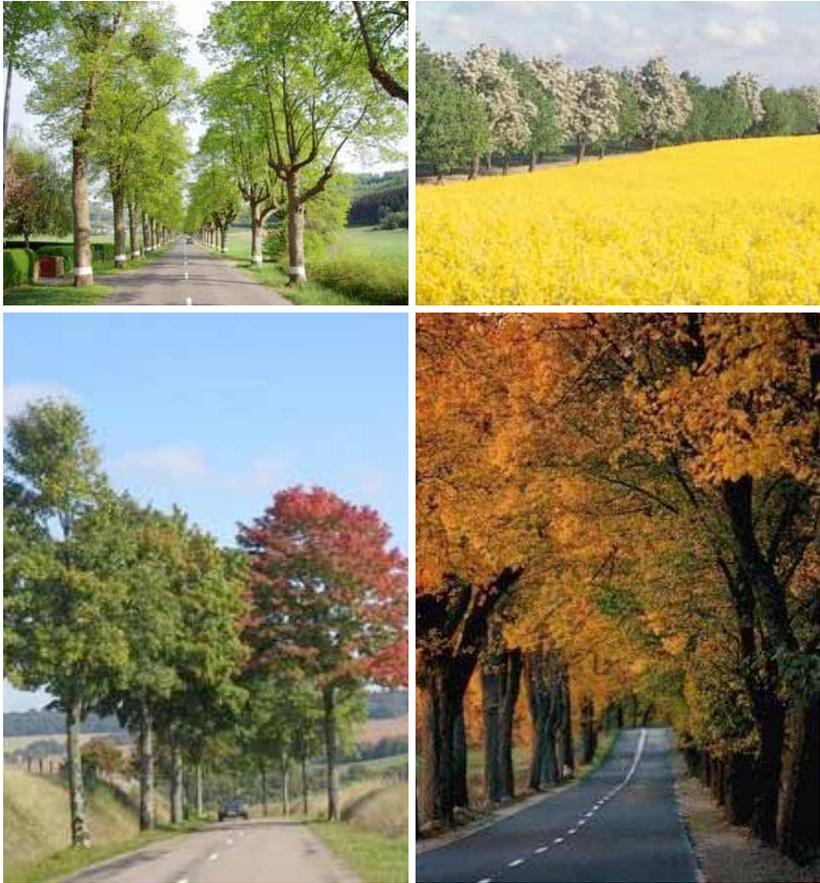
Leur rôle de guidage – pour les voyageurs et pour les troupes –, par temps de neige, de brouillard ou d'inondation et la nuit, de même que leur rôle de garde-corps étaient également importants. Dans les années 1930, certains arbres d'alignement suédois sont d'ailleurs explicitement désignés comme *skyddsträd*, c'est-à-dire contribuant à la sécurité.

Au XIX^e siècle, les entrepreneurs de transports en diligence de Langres, dans l'est de la France, se plaignent que « les plantations des routes qu'ils parcourent présentent de nombreuses lacunes, et que rien n'indique ainsi les limites de ces routes pendant les nuits obscures ou dans la saison des neiges. Il en résulte pour les voyageurs de funestes accidents. Les pétitionnaires demandent que lesdites routes soient, au frais de qui de droit, bordées d'arbres sur les points où elles en sont dépourvues » (Rafféau, 1986).

1.4. La constante recherche de beauté

Affirmer qu'à l'instar des allées classiques et des avenues urbaines, les plantations ordonnées le long des routes de campagne répondaient non seulement à des préoccupations d'ordre pratique, mais également à une recherche fondamentale de beauté, ne constitue ni une lecture abusive ni une interprétation moderne.

De fait, la comparaison des routes bordées d'arbres avec les allées des jardins s'est imposée de tous temps. Comme les allées classiques qui, dès le début du XVII^e siècle, font l'objet de traités théoriques qui en définissent avec précision la géométrie, en application de principes de régularité, de symétrie, de juste proportion, les arbres des routes de campagne sont plantés à intervalles réguliers, et, en France du moins, dans une stricte symétrie : un orme en face d'un orme, etc. Si les routes de campagne n'ont pas toujours un tracé rectiligne, on n'oubliera pas que des allées courbes existent aussi dans les jardins, où elles apparaissent sous une influence anglaise dès le début du XVIII^e siècle.



Ill. 9, 10, 11 et 12. La beauté du paysage printanier luxembourgeois ou suédois, avec ses alignements mêlés de marronniers et de poiriers, n'a rien à envier au flamboiement des allées françaises ou polonaises.

Lors de ses voyages en France, entre 1787 et 1790, Arthur Young admire les routes françaises qui « ressemblent plus aux allées d'un jardin qu'à un grand chemin » (Rafféau, 1984). En 1802, le baron de Pradt considère que les « plantations font l'ornement et l'honneur d'un pays. Quel aspect plus imposant et plus agréable à la fois peut être offert au voyageur étranger, ou même français, que la continuité de ces plantations qui, le couvrant de tous côtés des ardeurs du soleil ou de l'impétuosité de l'air, lui représentent la route qu'il parcourt, sous la forme des allées de ses jardins » (Depradt, 1802).

Les élégantes allées d'arbres structurant le jardin, puis la campagne environnante, signifient au peuple la magnificence, la puissance, la richesse de celui qui les a fait planter. Cet extraordinaire outil symbolique du pouvoir et du contrôle exercé sur la campagne et ses habitants, indissociable de l'idée de prestige, séduira à toutes les périodes, et à tous les niveaux. Cette volonté d'embellissement et de rayonnement, réelle et constante, ressort pleinement de nombreux textes, du XVI^e siècle à nos jours.

Pour Stanislas, duc de Lorraine, en 1741, tout comme pour Chaumont de La Millière, en charge de l'administration des routes françaises, en 1790, les arbres « sont un des principaux ornements de la route » (Chaumont de La Millière, 1790). En 1874, le règlement de la construction suédois motive les plantations des rues notamment par la beauté et l'ornement. Au Luxembourg, en 1915, « l'objectif premier ne doit pas être perdu de vue : il s'agit de n'autoriser que des plantations adaptées et esthétiques le long des voies publiques » (Wagner, 1915). 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). En 2004, la Direction des routes danoises, parlant des arbres qui bordaient les routes avant 1950, reconnaît qu'ils représentaient l'un des plus beaux éléments de l'art paysager que l'on ait jamais vus au Danemark.

1.5. Le XX^e siècle, un tournant

La longue et riche histoire des alignements d'arbres connaît son apogée à la fin du XIX^e siècle et au tournant du XX^e. En 1897, la France compte 2 935 000 arbres le long de ses routes, soit près des deux tiers des emplacements susceptibles d'être plantés. Avec cette expansion, les plantations se démocratisent. Elles se poursuivront encore généralement jusque vers les années 1920, avec les cités-jardins et les plantations d'arbres fruitiers à la campagne, voire jusqu'à la seconde guerre mondiale. La popularité de cette forme de plantation est alors encore telle que, en Suède par exemple, les particuliers s'attacheront à planter la voie d'accès, même modeste, de leur maison.

Mais l'avènement de l'automobile et le formidable développement économique de l'après-guerre vont entraîner des transformations radicales, et fatales, de ce patrimoine.

Des abattages

Pour faire face à l'augmentation du trafic automobile, les chantiers autoroutiers se multiplient, on élargit les routes existantes, on « rectifie » les virages. Et ce faisant, on fait table rase des arbres. Dès 1928, ces travaux sont dénoncés dans la presse suédoise, où ils sont assimilés... à du vandalisme. Mais c'est surtout après la seconde guerre mondiale que l'on assiste, en Europe de l'Ouest, à l'hécatombe. En Europe

de l'Est, le taux de motorisation ayant explosé à son tour dans les années 1990, il est à craindre que les abbattages massifs n'y menacent désormais ce qu'il reste véritablement du patrimoine européen.

La comparaison entre l'ex-Allemagne de l'Ouest et l'ex-Allemagne de l'Est, longtemps préservée, permet de percevoir concrètement les effets dévastateurs des politiques d'aménagement passées : alors que l'Ouest est environ deux fois et demie plus vaste, le linéaire de doubles alignements y est aujourd'hui près de cinq fois moins important qu'à l'Est (5 200 km contre 23 000 km). En France, le département de Seine-et-Marne, pourtant parmi les plus attentifs à son patrimoine, compte aujourd'hui à peine un dixième (17 500) du nombre d'arbres qui bordaient ses routes à la fin du XIX^e siècle (200 000).



III. 13. Alors que les routes du département de la Meuse, en France, étaient bordées à 87 % d'alignements doubles en 1895, soit 44 000 arbres, il n'en reste plus que quelques fragments, moins de 7 000 arbres aujourd'hui.



III. 14. Travaux d'élargissement de la voirie à la sortie de Riga. **III. 15.** Abattage en Mazurie (Pologne).



À côté de l'accroissement du parc automobile, l'augmentation des performances des véhicules, notamment la vitesse, va faire surgir par ailleurs un grave problème de société, celui de la sécurité routière. Le nombre de tués sur les routes ne cessera de progresser dramatiquement, pour culminer dans les années 1970 en Europe de l'Ouest. L'évolution sera plus fulgurante encore pour l'Europe de l'Est au début des années 1990. Tous les Etats engageront des politiques de sécurité routière qui ne cesseront d'évoluer et de se renforcer avec le temps, avec des résultats probants en dépit d'une augmentation constante des kilomètres parcourus.

En 1972, la France compte 16 545 décès sur les routes. En 2007, elle en compte 4 620, soit une réduction de deux tiers. En Allemagne, le nombre de tués sur les routes du Land de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale³ passe de 624 en 1991 à 144 en 2007 (- 77 %).

Face aux accidents se terminant par un choc violent contre un arbre, les pouvoirs publics auront toutefois une réponse simpliste : abattre les arbres.

Dans les années 1960, l'écrivain italien Gianni Roghi s'élève contre la destruction, en cinq ans, de 260 000 arbres le long des routes italiennes « au prétexte qu'ils seraient dangereux pour les automobilistes » (Roghi, 1964). En France, en 1970, le président Georges Pompidou s'insurge contre une circulaire ministérielle parce que « l'abattage des arbres le long des routes deviendra systématique sous prétexte de sécurité ». Il n'aura guère été entendu puisque, en 2008 encore, le conseil général de la Mayenne subventionne l'abattage des arbres d'alignement au bord des routes⁴.



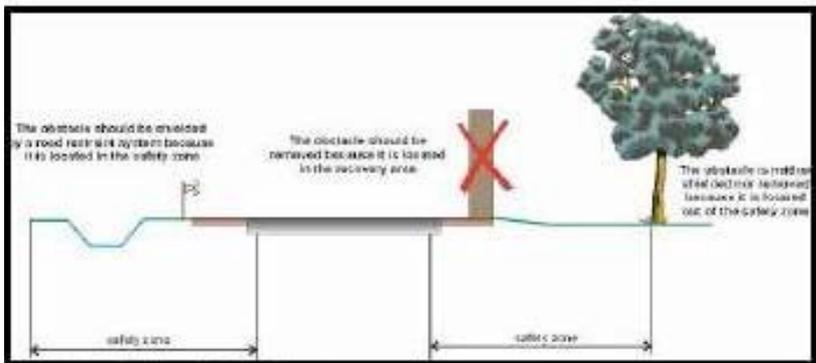
III. 16. *Aujourd'hui encore, les arbres sont accusés d'être la cause des décès sur les routes et des alignements complets sont abattus, comme le montrent les titres de ces récents articles de journaux.*

3. Par commodité, nous abrégerons par la suite le nom de ce Land en « Mecklembourg ».

4. Voir l'annexe III.

Ces mesures radicales s'inscrivent dans le concept de « route qui pardonne », ou « Vision zéro », comme en Suède ou en Suisse. S'appuyant sur la notion de droit à l'erreur, ces approches considèrent que la gravité de l'accident ne doit pas être accrue par la configuration des accotements. Elles font l'objet d'innombrables groupes de travail et s'appuient sur des outils tels que l'inspection de sécurité routière ou le programme EuroRAP. Concrètement, des distances, dites « de sécurité », sont définies, au-dessous desquelles tout obstacle fixe doit être soit supprimé, soit protégé par des glissières de sécurité.

Le rapport mondial de l'Organisation mondiale de la santé sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, faisant référence au programme Vision zéro suédois, recommande la « suppression systématique des obstacles latéraux tels que les arbres, les candélabres et autres obstacles fixes » (OMS, 2004). La disparition de la majeure partie des plantations danoises résulte de l'application, en 1952 déjà, d'une circulaire ministérielle en ce sens.



III. 17. Image utilisée pour définir la notion de zone « de sécurité » dans le cadre de l'étude européenne RISER (Roadside Infrastructure for Safer European Roads). Alors que la définition concerne également les candélabres, les parapets, etc., c'est toujours un arbre qui est représenté.

Comparée à la situation des alignements d'arbres de rase campagne, celle des alignements des villes est plus nuancée. Par une politique volontariste, certaines villes, souvent depuis les années 1980 ou 1990, ont pu créer, conserver voire étoffer leur patrimoine. Mais, lorsque ce n'est pas la pression foncière qui les menace, il est fréquent que les arbres soient oubliés des projets immobiliers ou d'infrastructures et qu'ils soient totalement négligés au stade des travaux, ce qui se traduit par des abattages ou des dépérissements injustifiés.



III. 18. Riga, ville « verte » où, comme dans les régions forestières, l'abondance d'arbres oblige à une vigilance constante.

La presse genevoise de 1949 publiait un article toujours d'actualité : « Les 18 majestueux marronniers plus que centenaires qui jalonnaient la campagne de Geer à Malagnou achèvent de tomber sous les coups de bûcherons. [...] La société actuellement propriétaire de ce domaine a décidé la construction [...] d'un imposant groupe de quatre immeubles locatifs [...]. Une question vient immédiatement à l'esprit : que n'a-t-on implanté l'immense bâtisse différemment ? » (Garance, 1997)

Un déficit de plantations

Un autre élément important marque l'histoire des alignements d'arbres au XX^e siècle : la fin, ou presque, des plantations. Si de rares pays ou régions – le Luxembourg, certains Länder allemands, certaines provinces de Suède ou des Pays-Bas, par exemple – ont maintenu une tradition de plantation ou renoué très récemment avec elle, les effets peuvent être fortement limités ou freinés par des règles restrictives : interdiction des « regarnis » ou exclusion des plantations sur certains réseaux, comme dans le Land allemand du Brandebourg.

A l'aube du XXI^e siècle, la Direction des routes danoises reconnaît que, si les abbattages n'ont peut-être pas été systématiques, les plantations ne l'ont pas été non plus. Elle dresse le bilan : « En gros, tous les arbres de bord de route du pays, au fil de quelques petites décennies, ont disparu avec la modernisation du réseau routier » (Vejdirektoratet, 2004).

Les politiques de « route qui pardonne » n'ont pas que des conséquences en termes d'abattage. Elles expliquent aussi l'arrêt des plantations : en effet, planter

au-delà de la zone « de sécurité » impose des acquisitions foncières difficiles, coûteuses, et qui renchérissent encore l'entretien des dépendances. On y renonce donc tout naturellement.

Au Danemark, la distance de sécurité varie de 7 m à 9 m pour des voies à 90 km/h, et en Italie, les arbres doivent être plantés à une distance égale à leur hauteur maximale, donc 30 m pour un platane.



III. 19 et 20. Planter à une distance supérieure de la chaussée oblige à des acquisitions foncières difficiles. Exemples français et suédois.



III. 21 et 22. Dans le cas où la collectivité choisit d'assumer les coûts supplémentaires que représentent les acquisitions foncières, les distances de plantation excessives ne permettent pas de recréer une « cathédrale végétale », cet espace de qualité caractérisé par une proximité qui fait de la route et de ses alignements un ensemble indissociable.

Ce déficit de plantations est dramatique au regard du processus naturel de vieillissement des arbres restants. La situation est encore plus critique lorsque l'on sait que, en bord de route ou de rue, le vieillissement et le dépérissement des arbres sont accélérés, par suite de mauvais traitements. Or ceux-ci ne manquent pas.

Alors que la ville de Brive, en France, était décrite en 1824 comme possédant des avenues plantées d'arbres superbes (Orloff, 1824), en 2006, 40 % des 7 000 arbres d'alignement sont malades ou en fin de vie.

Les élagages entrepris en dépit du bon sens, par un personnel ne possédant pas les compétences nécessaires, sont particulièrement emblématiques de cet état de fait. « Tout le monde coupe, mais peu savent tailler », disait le jardinier de Louis XIV, Jean-Baptiste de La Quintinie. Le constat, hélas ! reste valable. Outre l'aspect affligeant, radicalement opposé à l'objectif constant d'esthétique qui a présidé à la plantation des alignements, ces tailles coûteuses et inadaptées sont une cause d'affaiblissement et ouvrent la porte à l'intrusion d'agents pathogènes.



III. 23 et 24. Des contresens techniques et une offense à l'esthétique. Ces exemples récents, de Lettonie et de France, ne sont qu'un très petit échantillon de pratiques à bannir.



III. 25 et 26. Ces exemples proviennent de Pologne et d'Italie. L'illustration 25 montre un autre lieu investi au XIX^e siècle par les allées d'arbres : les cimetières.

D. Depradt, ancien membre de l'Assemblée constituante française (1789-1791), juge : « Si rien n'est plus agréable et plus imposant à la fois qu'un arbre orné de tous ses rameaux, rien aussi n'est plus désagréable ou plus ridicule peut-être que des arbres dépouillés des leurs ; et c'est là cependant l'état dans lequel ils se montrent sur une partie des routes de la France » (Depradt, 1802).

Les travaux, réalisés dans le cadre de la gestion courante de la voirie – fauchage, dérasement, déneigement mécanique –, ou lors de chantiers plus importants – terrassements, fouilles pour les réseaux, etc. – sont à l'origine de multiples blessures du tronc et des racines, elles aussi préjudiciables. A cela s'ajoutent les chocs et mutilations occasionnés, dans certains cas, par la circulation des véhicules routiers ou des engins agricoles ainsi que par le vandalisme.

Le dépérissement est également accéléré par des substances chimiques, notamment le sel : sel de déneigement, sel utilisé pour stabiliser les voiries non enrobées, comme en Suède, ou encore saumures et détergents déversés par les marchés forains, comme en France.



III. 27. Exemple de dommage occasionné par des travaux de dérasement.



III. 28 et 29. Exemples de vandalisme en France et en Suède (aux Pays-Bas, c'est à l'empoisonnement qu'à recouru un concessionnaire automobile excédé par l'arbre devant sa devanture, tandis qu'au Luxembourg, près de 1 000 arbres ont été vandalisés depuis 1994).

D'autres agressions – asphyxie par compactage du sol autour de l'arbre ou modification de son équilibre hydrique –, plus sournoises car moins visibles, sont tout aussi dommageables. C'est le cas de l'abaissement de la nappe phréatique, du tarissement des fuites des réseaux enterrés, de l'arrêt de l'irrigation des terres agricoles voisines – comme dans le sud de la France –, des remblais, même temporaires, et a fortiori des changements de niveau de la chaussée.

Les jeunes plants, eux, souffrent surtout d'un manque de qualité et d'une perte de savoir-faire (fosses insuffisantes, fonds non décompactés, absence de suivi et surtout arrosage insuffisant) qui compromettent très fréquemment l'avenir des plantations.

Le constat de l'agronome J-B. Rozier, en 1789, qui dénonce certains mauvais soins pratiqués en pépinières, est, semble-t-il, encore d'actualité : les arbres sont « arrachés de terre avec des racines mutilées et longues de chaque côté de 8 à 9 pouces... On est étonné ensuite qu'une très grande quantité d'arbres ne reprenne pas » (Rozier, 1789).



Ill. 30 et 31. *Mauvaise qualité des plants, mauvaises conditions de plantation et absence de suivi ne permettent pas de créer des alignements de qualité.*

A tous ces facteurs, liés à la gestion des arbres et de leur environnement, s'ajoutent des facteurs externes supplémentaires qui fragilisent à leur tour le patrimoine : maladies, ravageurs, changement climatique...

Un patrimoine en péril

Pour illustrer les conséquences de ce qui précède, nous retiendrons trois cas concrets :

- entre 1995 et 2008, certains itinéraires suédois ont perdu la moitié de leurs arbres du fait de leur dépérissement ;

- en France, dans un département qui disposait pourtant d'un plan de rénovation de ses alignements datant de 1992, on constate, quinze ans après, que l'un de ses grands axes a perdu 10 % de ses arbres et que 50 % de ceux restants doivent être abattus pour des raisons phytosanitaires ;
- dans le canton de Genève, en Suisse, un seul double alignement de fruitiers a survécu aux années 1950. Il s'étire sur 400 mètres de part et d'autre de la route de Bardonnex.

Dans ces trois cas, les replantations ont été soit inexistantes, soit largement insuffisantes pour compenser les pertes. Devons-nous alors dire, comme au XIX^e siècle les ingénieurs des Ponts et Chaussées français, constatant qu'il se trouvait des « demi-lieux entières dégarnies » d'arbres : « bientôt on [n']en apercevra plus sur nos routes » (Rafféau, 1986) ?



III. 32. Reliquat d'un alignement d'alisiers de Suède sur une route côtière de Scanie (Suède).

2. Un patrimoine aux multiples facettes

2.1. Un patrimoine commun

Avenues et boulevards, allées des jardins ou des cimetières, routes de campagne bordées d'arbres... , il n'y a rien de très étonnant à ce que toutes ces formes de plantations se rencontrent en divers endroits d'Europe : celle-ci a toujours été un espace d'échanges culturels intenses, notamment au XVIII^e siècle, échanges auxquels se superposaient les influences résultant des conquêtes et alliances.

Si les alignements d'arbres ont existé bien au-delà de cette sphère européenne, leur essor occidental est étroitement lié au rayonnement de l'art des jardins français, comme en témoignent les termes « allée », mais aussi « avenue », utilisés dans de nombreux pays, y compris pour des alignements d'arbres de rase campagne. L'exportation par la France de son savoir-faire routier – elle fonde l'École des ponts

et chaussées en 1747 – et du goût de ses ingénieurs pour les plantations régulières a joué également un rôle important.



Ill. 33 et 34. Alignements en Roumanie et en Italie.

Circulation des idées et des personnes : André Mollet, issu d'une dynastie de jardiniers français, travaille en Angleterre, en Hollande et à la cour de la reine Christine, en Suède. Il y publie, en 1651, en français, en allemand et en suédois – il sera traduit en anglais ultérieurement –, Le Jardin de plaisir, un petit traité qui prescrit comme premier embellissement aux châteaux « une grande avenue à double ou triple rang, soit d'ormes femelles ou teilleux » perpendiculaire à la façade (Mollet, 1651). La France inspire également le roi Frédéric V du Danemark. S'étant rendu à Versailles en 1764, il fait venir trois ingénieurs français chargés de créer un réseau de routes modernes au Danemark. Ils y apporteront les « allé », comme sont désignées en danois ces routes bordées d'arbres. En Prusse, c'est en 1787 que sont aménagées les premières « chaussées » (terme utilisé en allemand), en s'inspirant des pratiques françaises. Une ordonnance de 1814 y impose la plantation d'arbres.

2.2. Un patrimoine identitaire

Les alignements d'arbres, par la cohérence qu'ils permettent, donnent une identité, un visage, à un territoire : le seigneur qui plantait son jardin et la campagne d'allées identifiait, aux yeux des voyageurs et de ses sujets, le domaine comme étant le sien.

Ainsi, pour les soldats anglais de la première guerre mondiale, la France s'identifiait aux alignements sans fin le long des routes qui les menaient vers le front. Aujourd'hui encore, dans un département fortement urbanisé, le Val-de-Marne, près de Paris, les plantations d'alignement et l'unité du traitement qu'elles permettent sont utilisées pour différencier les voies gérées par le conseil général de celles gérées par les communes.

Mais si les alignements d'arbres constituent un langage commun, chaque région, chaque pays, chaque « allée » a son propre accent, sa propre « couleur ». On est loin d'une forme morne et lassante d'ennui.

Les plantations peuvent différer par leur géométrie : plantation « carrée », comme il était de règle en France, ou en quinconce, affectionnée, pour des voies de faible largeur, en Allemagne du Nord, en Belgique, au Luxembourg, aux Pays-Bas par exemple, et encore privilégiée aujourd'hui dans certains de ces pays ; symétrie des essences par rapport à l'axe de la voie (France) ou absence de symétrie ; variation dans le nombre de lignes plantées – une, deux, quatre...

De « très beaux quinconces de hêtres » sont signalés près de Bayeux en France en 1823 mais ils sont rares, peut-être parce que, comme l'indique du Breuil en 1860, dans son manuel d'arboriculture, on considèrerait que cette forme nécessitait trop de rigueur dans l'implantation si l'on voulait être sûr de conserver l'harmonie.



III. 35 et 36. Alors qu'aux Pays-Bas il est fréquent de trouver des voies bordées de deux files d'arbres de chaque côté, une seule file de platanes de part et d'autre borde cette route belge.



III. 37 et 38. *Double alignement de platanes dans le sud de la France et de marronniers au Mecklembourg.*

Mais le régionalisme est surtout perceptible dans le choix des essences, fonction de la géographie, du climat et du sol, ainsi que de la mode. Ce choix varie aussi généralement selon qu'il s'agit d'allées classiques, d'avenues, d'alignements de campagne, de rues de cités-jardins ou d'alignements privés.

Dans les jardins, on affectionnait les tilleuls et les charmes, qui supportaient mieux les tailles, pour les formes très architecturées des rideaux. Les marronniers étaient également très prisés, de même que certains conifères, ifs et épicéas par exemple, utilisés en alternance comme à Chantilly ou à Charlottenburg, et qui séduisaient par la rigueur de leurs formes et le fait qu'ils restaient verts toute l'année.

Au Luxembourg, les essences à planter en fonction des cantons étaient définies dans une circulaire de 1894. On réservait les arbres forestiers, considérés comme plus esthétiques que les fruitiers, aux grandes routes et au voisinage des villes.

En Autriche, pommiers, poiriers, cerisiers et cormiers étaient réservés au Most- und Weinviertel, sorbiers des oiseleurs et bouleaux au Waldviertel, noyers et robiniers à la plaine pannonique, chênes à la Haute-Autriche, érables sycomores et platanes aux abords des châteaux de Basse-Autriche, et tilleuls et marronniers aux plantations de prestige. Au Mecklembourg, traditionnellement, on plantait des marronniers à l'approche des domaines agricoles.

En 1766, le peuplier noir d'Italie est introduit en Allemagne, à Leipzig, depuis la France ; une première allée est plantée à Potsdam en 1770 et près de Karlsruhe. Le platane, lui, est introduit en 1797 à Potsdam.



III. 39 et 40. Double alignement d'alisiers de Suède, à la mode au début du XX^e siècle, dans le sud du pays et peupliers noirs d'Italie au Luxembourg.

Les moyens des commanditaires et la disponibilité des arbres expliquent également les différences entre certains types de plantations. Cela est encore très perceptible aujourd'hui en Suède, où les alignements des routes de campagne étaient traditionnellement à la charge des paysans : ceux-ci mêlaient généralement des arbres d'essences différentes cherchés dans la forêt proche, alors que, dès le XVII^e siècle, les riches seigneurs pouvaient importer des tilleuls de Hollande ou d'Allemagne pour former des alignements homogènes, plus conformes aux canons de la beauté classique.

En Scanie (Suède), 39 % seulement des allées sont monospécifiques. Les alignements peuvent comporter jusqu'à neuf essences d'arbres différentes. Ailleurs, le problème de la qualité des plants pris dans la forêt fut traité différemment : on créa des pépinières dans les années 1720 en France ; au Brandebourg, une ordonnance de 1814 prévoyait l'implantation d'une pépinière tous les 15 km le long des nouvelles chaussées.



III. 41. Au fond, à gauche, une allée bien régulière de tilleuls mène à un domaine ; à droite, la jeune plantation, beaucoup moins homogène, borde une route publique suédoise.
III. 42. Tilleuls, ormes, marronniers, chênes, frênes et érables planes composent ce double alignement dans le sud-ouest de la Suède.

Les usages locaux déterminent traditionnellement aussi le choix des essences : en Bourgogne, région de vignobles, les routes du XVIII^e siècle sont bordées d'ormes et d'alisiers pour les pressoirs ; ailleurs, la sériciculture impose la plantation de mûriers ; quant au peuplier, il se développe beaucoup au XIX^e siècle à cause de sa croissance rapide, appréciée pour les usages domestiques et industriels.

Les fruitiers ont leur histoire propre. On les plante déjà au XVIII^e siècle, mais leur extension intervient surtout à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, sous l'influence des sociétés d'agriculture, qui les voient d'un bon œil : ils assurent un revenu régulier, contrairement aux arbres forestiers, et leur plus faible développement est considéré comme moins gênant. Mais les variations selon les pays sont, là aussi, nombreuses.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'impératrice Marie-Thérèse d'Autriche encourage la plantation d'allées de fruitiers afin d'augmenter les rentrées fiscales, le cidre servi publiquement étant taxé. Dans l'est de la France, au XIX^e siècle, le conseil général de la Haute-Marne demande que l'on arrache toutes les essences autres que les fruitiers et que l'on plante des pommiers à cidre. Alors qu'ils représentaient 50 % des plantations en 1920, ils ont pratiquement disparu aujourd'hui, contrairement à l'allée de pommiers d'Asknäs, en Suède, qui fut plantée en 1887 et qui existait encore en 1997.



- III. 43. Les plantations fruitières prennent une extension considérable au Luxembourg vers 1870-1880. Un des objectifs y est la lutte contre l'alcoolisme, avec la production de cidre.
III. 44. Alignements de mirabelliers, fruitiers emblématiques de la Lorraine (France).

2.3. Une architecture du paysage dans le paysage

Les alignements d'arbres sont des éléments marquants du paysage. Contrairement aux approches modernes qui visent à fondre les infrastructures dans celui-ci, les alignements d'arbres les affirment avec élégance. Ils leur donnent, à l'intérieur comme à l'extérieur, une dimension supplémentaire, ce volume qui manque au ruban qui serpente.

Les alignements d'arbres structurent ainsi l'espace. C'est vrai dans la campagne, mais c'est particulièrement perceptible en ville, où les volumes créés seront différents selon la forme des arbres retenus mais aussi, par exemple, selon leur disposition, au milieu de la voie ou sur les côtés.



III. 45, 46 et 47. Une présence marquée dans les paysages français et suédois.



III. 48. Un aménagement dans l'esprit du programme « sécurité durable » aux Pays-Bas : chaque cheminement piéton est séparé des voitures par les arbres. **III. 49.** Un double alignement sur un terre-plein à Barcelone.

La voie et les alignements d'arbres qui l'accompagnent constituent, de fait, une architecture, avec un début et une fin, une hauteur, une largeur, un rythme, des proportions, une disposition en quinconce ou carrée... Une architecture vivante, qui présente sur l'architecture traditionnelle l'avantage de se bonifier avec le temps. D'ailleurs, la voûte formée par les houppiers qui se rejoignent au-dessus de la route appelle naturellement le terme de « tunnel de verdure » ou, dès 1794, de « cathédrale végétale ». Cette désignation est d'autant plus justifiée que la succession des troncs évoque naturellement la colonnade, et que, dans les allées doubles, les proportions recommandées par les classiques sont celles des nefs avec leurs bas-côtés. Au volume, caractéristique de l'architecture, s'ajoute également l'ambiance lumineuse, toute particulière et changeante au gré des heures et des saisons.



III. 50. *Majesté d'un très ancien alignement de platanes au Luxembourg.* **III. 51.** *Mythique « allée » d'Övedskloster, en Suède. En 1776, le comte Hans Ramel importa 4 000 tilleuls pour planter les routes de son domaine.*



III. 52 et 53. *Tunnel ou cathédrale ? Alignements belges et polonais (Warmie-Mazurie).*



III. 54, 55, 56 et 57. *Jeux de lumière en Lettonie, en Pologne, en France et en Suède.*

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 » (autre terme d'architecture). Ni totalement clos, comme par des haies continues, ni lâchement ouvert à perdre le regard, l'espace ainsi cadré est mis en valeur.



III. 58 et 59. *Le paysage se découvre par séquences successives ou au débouché de l'alignement (France et Belgique).*



III. 60 et 61. *Le paysage s'unifie derrière l'alignement. Les constructions disparates se fondent derrière l'écran régulier des troncs ou bien ceux-ci se détachent sur l'arrière-plan plus sombre de la forêt, créant une ambiance douce particulière.*

Les alignements constituent également un code de lecture. Lors de la première guerre mondiale, les routes bordées d'arbres seront par exemple un élément clé dans l'iconographie des champs de bataille. Dans un registre moins tragique, les arbres, selon leur disposition et leur traitement, servent à marquer un caractère urbain ou l'approche des agglomérations : la signalétique végétale l'emporte en efficacité et en agrément sur les autres formes de signalisation.

En 1916, l'écrivain britannique R. Farrer décrit l'approche du champ de bataille dans la Somme, au nord de Paris : « Le long des routes feutrées, amples avenues empanachées, on avance d'un pas lourd. Puis la route se raidit, les rangs d'arbres peu à peu se dépouillent, jusqu'à n'être plus, soudain, que squelettes décharnés, édentés, déchiquetés par les obus » (Gough, 1998).



III. 62. *Un double alignement, enchâssé dans une haie basse taillée, signale l'entrée d'une agglomération luxembourgeoise.* **III. 63.** *Le long de la Seine, près de Paris, une séquence de tilleuls taillés en rideau se substitue à l'alignement de platanes en port libre. Cette signalisation des intersections, esthétique, constitue également un cordon sanitaire en cas d'attaque du chancre coloré.*

2.4. Un paysage culturel

A la grande histoire commune des alignements d'arbres s'ajoute la « petite » histoire : pour chacun d'eux, une histoire propre, une mémoire, encore enrichie par les nombreux mythes attachés aux arbres, quels qu'ils soient.

Cette notion de porteurs de mémoire est évidente lorsque l'on considère par exemple les alignements qui subsistent alors que le château auquel ils menaient a disparu ; comme en Lettonie, on peut parler alors d'« allée-mémorial ». Elle apparaît également dans la proposition de l'écrivain anglais A. D. Gillespie, qui fut officier lors de la première guerre mondiale : il suggéra la plantation d'une avenue reliant les Vosges à la mer, monument commémoratif de la terrible Grande Guerre. Sa proposition, qui eut beaucoup de succès dans la presse, resta sans suite.



III. 64. *Les hêtres du château de Bertangles (France) portent des inscriptions floues, trace du passage des soldats allemands en 1941.* **III. 65.** *L'allée de tilleuls de Villers-aux-Erables (France) est le seul témoin d'un premier château, de 1680, qui fut reconstruit par la suite, puis entièrement détruit pendant la première guerre mondiale.*

Les artistes, bien sûr, n'ont pas été insensibles à l'émotion qu'éveillent les alignements d'arbres, indissociable de leur beauté, qu'il s'agisse d'écrivains – Theodor Fontane, Hjalmar Söderberg ou August Strindberg, avec son poème *Esplanadsystemet*, publié en 1883 –, de peintres – Pissarro, Sisley, Van Gogh, Klimt, Munch ou Esther Almqvist – ou de sculpteurs – Christo, qui emballa une allée en Suisse en 1998.

2.5. Un paysage du quotidien

Si les alignements d'arbres de bord de route ont bien perdu une raison d'être, c'est celle de la production de bois, l'Europe ne connaissant plus de pénurie en la matière. Mais ils contribuent plus que jamais au bien-être des citoyens, par la beauté et l'apaisement qu'ils procurent, bien sûr, mais aussi par certaines fonctions très pratiques, déjà prisées par le passé.

Avec les changements climatiques et la raréfaction des énergies fossiles, leurs rôles de brise-vent et de brise-soleil ne peuvent que susciter un intérêt accru. L'évapotranspiration les transforme en véritables climatiseurs, limitant les températures extrêmes, tandis que, par un effet Venturi entre la couronne et le sol, ils évitent la formation de congères en hiver. Les plantations routières contribuent par ailleurs à la diminution des pics de ruissellement, un enjeu important, qui peut aussi se traduire par une limitation des phénomènes d'érosion et des risques de glissements de terrain.



III. 66. *L'effet rafraîchissant des arbres est estimé entre 4 °C et 10 °C en période de canicule tandis que certaines études font état d'un gain d'énergie de 10 % dans l'habitat environnant.*

La protection contre les poussières et le rôle de dépolluant et de producteur d'oxygène, avancés pour justifier les politiques de plantations urbaines du XIX^e siècle, sont plus que jamais d'actualité, lorsque l'on sait le tribut important payé en décès prématurés liés à la pollution automobile en Europe.

Des études ont montré l'action des arbres sur la précipitation des poussières (selon les auteurs, entre 20 % et 70 %), la réduction des concentrations en NOx, en CO₂, en ozone et en PCB, et le dégagement d'oxygène. L'ombre sur les réservoirs des véhicules évite par ailleurs l'évaporation des composés organiques volatils. Ces effets sont à mettre en regard du nombre de décès prématurés dus aux poussières – une pollution au caractère parfaitement transfrontalier – qui est estimé, par exemple dans le cadre du programme européen CAFE, à 65 000 en Allemagne.

2.6. Une colonne vertébrale pour la biodiversité

En ville, où le minéral l'emporte généralement sur le végétal, il va de soi que les alignements d'arbres constituent un élément important pour la faune et la flore. Mais hors de la ville aussi, leur rôle est irremplaçable. Les conditions d'éclaircissement, subtil mélange d'ombre et de clarté, différentes de celles d'une forêt, en font des espaces de vie privilégiés, y compris dans les régions boisées. Restant au bord des routes au-delà de leur maturité forestière pour pouvoir jouer pleinement leur rôle paysager, ces arbres atteignent des âges qui les rendent irremplaçables. Ils abritent ainsi de nombreux insectes et constituent des terrains de chasse privilégiés pour les chauves-souris et les oiseaux, et des corridors écologiques indispensables dans les paysages ouverts. Comparés aux haies qui bordent les routes, ils présentent par ailleurs l'avantage d'inciter oiseaux et chauves-souris à s'élever lorsque leur trajectoire croise la route, ce qui évite les collisions avec les véhicules.



III. 67. *Le long des chemins et des routes simplement stabilisés, comme il en existe par exemple en Suède ou en Lettonie, la poussière soulevée favorise la présence de certains lichens, par ailleurs menacés.*

En Allemagne, l'allée de chênes de près de quatre cent cinquante ans du domaine de Gustow (Schleswig-Holstein) abrite 41 espèces de coléoptères de la liste rouge tandis qu'une allée de tilleuls de près de trois cents ans, à Ascheberg, en abrite 34.

2.7. Un atout pour la sécurité routière

La suppression des arbres ou leur éloignement du bord de la chaussée, revendiqués par certains, souvent sous l'émotion d'un accident, ne constituent pas une mesure de sécurité routière adaptée. En fait, supprimer les alignements d'arbres au bord des routes ne supprime pas le risque, il le déplace simplement.

En France, le département de la Meuse, qui a abattu massivement les arbres au bord de ses routes et qui n'en possède plus qu'à peine 7 000, a un risque routier supérieur de 20 % à la Meurthe-et-Moselle, qui aligne pourtant dix fois plus d'arbres au bord de ses routes. En fait, depuis trente ans, en France, à mesure que l'on abattait les arbres, le nombre de victimes de chocs contre les obstacles fixes autres que les arbres a été multiplié par deux à trois.

Un compromis est quelquefois proposé, consistant à assortir les abattages de replantations effectuées au-delà de la zone dite « de sécurité ». Quelle que soit la distance, à 4 mètres, à 7 mètres ou à plus de 10 mètres, les faits montrent, hélas ! qu'une sortie de route est souvent mortelle, d'autant que les conséquences graves de cette sortie peuvent s'être déjà produites avant le choc (tonneau, malaise mortel...). L'idée de planter derrière le fossé ne change rien : sauf sur certains grands axes, minoritaires, les fossés ne respectent jamais les règles de l'art qui permettraient de les classer comme « accueillants ». Implanter des glissières de sécurité ne résout pas plus le problème : leur mise en œuvre est impossible compte tenu des distances où se trouvent généralement les arbres ; sans compter qu'elles condamnent ceux qui entourent les accès riverains. Par ailleurs, les glissières, inesthétiques et contraignantes en matière d'entretien, constituent à leur tour un obstacle latéral, qui fait chaque année son lot de victimes.



Ill. 68 et 69. Le fossé que l'on découvre après l'abattage de ce double alignement de platanes n'a rien d'« accueillant ». En France, les fossés représentent, avec les talus et les parois rocheuses, l'obstacle fixe sur lequel on enregistre le plus grand nombre de blessés graves et le deuxième plus grand nombre de tués.

Ceux qui revendiquent la suppression des arbres font en fait l'impasse sur le rôle positif des alignements en matière de sécurité routière. Il est vrai qu'il est toujours difficile de chiffrer un nombre d'accidents évités.

Les alignements d'arbres contribuent à la sécurité en signalant les virages, les carrefours, les entrées d'agglomérations, plus efficacement que ne le font les panneaux. Ils améliorent la lisibilité de la route, indispensable pour anticiper et adapter sa conduite à l'environnement, par temps normal et plus encore par temps de neige ou de brouillard ainsi que la nuit.



III. 70 et 71. *L'intersection et la courbe de la route sont perceptibles de loin.*



III. 72. *Dans le brouillard, sans marquage au sol, l'aide des arbres est précieuse.*

III. 73. *L'Administration des routes norvégienne illustre un des rôles importants des « allées » dans un pays aux hivers enneigés.*

Le défilement des arbres permet de prendre conscience de la vitesse sans regarder le compteur. En canalisant les visions latérales, ils incitent aussi à la prudence, alors qu'une route trop dégagée fait baisser la vigilance et incite à la vitesse. On notera

enfin que des études ont montré un lien entre la beauté d'une route et l'accroissement de la sécurité routière.

Un audit français des politiques locales de sécurité routière relève qu'une portion d'une route nationale à fort trafic, bordée d'un alignement particulièrement dense, est moins accidentogène que d'autres tronçons, car l'effet de tunnel incite à ralentir.

2.8. Aménités, développement local et valeur patrimoniale

L'ensemble de la filière économique de l'arbre – pépiniéristes, élagueurs-grimpeurs, spécialistes en arboriculture ornementale, notamment – a tout à gagner aux politiques de plantations d'alignement, bénéfiques par ailleurs aux emplois faiblement qualifiés : le ramassage des feuilles mortes, des fruits, l'arrosage, etc. constituent des emplois non délocalisables, accessibles à tous. Ainsi, au Luxembourg, l'insertion des chômeurs est intégrée à la gestion des plantations routières.

Le tourisme aussi y est gagnant. Aux antipodes des routes formatées selon la « Vision zéro », où l'automobiliste n'est intéressé par rien d'autre qu'arriver à destination, éventuellement dans un délai donné, et où l'émotion n'a pas sa place, les routes bordées d'arbres invitent au voyage, à la découverte du pays qu'elles traversent : elles accroissent de ce fait l'attrait du territoire.



III. 74 et 75. Deux philosophies du déplacement, l'une mécaniste, l'autre hédoniste.

Motorrad online, revue allemande spécialisée destinée aux motards, invite ses lecteurs à profiter des routes luxembourgeoises bordées d'arbres, car « de superbes "allées" comme celles-ci, il n'en reste plus que rarement de l'autre côté de la frontière » (Motorrad online, 2007). C'est aussi grâce à l'image que leur confèrent les alignements que les touristes choisissent pour destination la Mazurie, dénommée « poumon vert de la Pologne », ou le Brandebourg et le Mecklembourg en Allemagne.

C'est sur ce constat que l'automobile-club allemand ADAC, le Deutscher Tourismusverband (Comité allemand du tourisme) et divers autres partenaires ont engagé un projet touristique fédérateur autour d'un itinéraire de 2 900 kilomètres qui emprunte des routes bordées d'arbres entre l'île de Rügen, dans le nord du pays, et le lac de Constance, dans le sud : la Deutsche Alleenstraße. Chaque année, ce sont environ 20 000 vacanciers en quête de projets qui téléchargent les descriptifs de l'itinéraire. Un succès qui a poussé la Rhénanie-du-Nord-Westphalie à souhaiter s'y raccorder, chose faite depuis 2008.

Les résidents permanents ne sont pas en reste : les arbres ont toujours un effet positif sur la valeur de l'immobilier ; selon des études américaines, l'augmentation de la valeur d'un bien atteindrait 5 % à 20 %.

Les arbres, quels qu'ils soient, ont un effet positif sur la consommation des ménages : des études ont mis en évidence une augmentation de 30 % de l'occupation des gîtes ruraux dans un paysage de bocage par rapport à un paysage ouvert et un accroissement de 11 % des dépenses des ménages dans un centre commercial arboré.



III. 76. Alignements de platanes à Milan. **III. 77.** La Deutsche Alleenstraße dans sa traversée du Brandebourg.

On le voit, le rôle économique des alignements, qui ne doit plus rien à la fourniture de bois, est loin d'être négligeable. Les aménités – fonctions paysagères et

de bien-être – se traduisent par une valeur patrimoniale, chiffrable, qui augmente avec les années, contrairement aux autres équipements de la route qui, eux, se déprécient. Il existe différents barèmes qui tiennent compte de l'espèce de l'arbre, de son état sanitaire, de sa circonférence, de son apport esthétique. En rapprochant différentes estimations qui ont été reconnues par les assureurs, on peut retenir un ordre de grandeur de 1 million d'euros au kilomètre (double alignement adulte complet, de bonne venue, constitué d'arbres espacés en moyenne de 12 mètres). Cette valeur, considérable, doit figurer dans les comptabilités publiques, au même titre que la valeur des immeubles. Elle rend visible aux yeux de tous, citoyens et décideurs, la richesse du patrimoine et permet, le cas échéant, des arbitrages budgétaires à bon escient. On notera toutefois que cette valeur est encore sous-estimée, puisqu'il faudrait y ajouter la contribution à la lutte contre la pollution et à la biodiversité, non chiffrée.

3. Que faire ?

Nés de l'art des peintres – avec la perspective –, œuvre de l'art des grands jardiniers et des grands ingénieurs des siècles passés, accompagnant celui des grands architectes, les alignements d'arbres sont héritiers d'une culture aux multiples facettes. Peut-on imaginer laisser disparaître tant ces arbres que le génie qui a présidé à leur alignement ?

La Direction des routes danoise rappelle, en 2005, que « les plantations routières constituent [...] une part importante de notre culture et de notre environnement et valent particulièrement d'être conservées comme éléments culturels et du paysage », avis partagé par la Direction des routes suédoises.



III. 78 et 79. Routes de campagne ou petits chemins, tous méritent de conserver leur ornement (Pays-Bas et Pologne).

3.1. Consolider une large adhésion

Il arrive fréquemment que certains justifient l'abattage des arbres par une prétendue demande de la population. Qu'en est-il exactement ?

Les accidents de la route suscitent à juste titre douleur et révolte. A l'épreuve du deuil, chacun apporte une réponse personnelle, et celle-ci mérite respect. Certaines familles et certains proches demanderont l'abattage des arbres après un accident, d'autres, conscients que l'arbre n'est pas en cause, n'en feront rien.

En fait, il existe un fort attachement de la population aux arbres des bords de route, bâti à la fois sur l'émotion suscitée par la beauté et sur la familiarité, liée à la longévité de l'arbre. Il suffit de voir la mobilisation que suscitent les projets d'abattage, dès lors qu'ils sont connus. Cette mobilisation fut telle, par exemple, que l'ADAC, troisième automobile-club mondial, encouragé par ses adhérents, s'engagea en 1992, dans l'opération *Rettet die Alleen* (Sauvez les alignements), avec mise à disposition d'un numéro vert pour signaler des alignements menacés d'abattage.

Le journal De Telegraaf rapportait en 2008 qu'un Croate de 83 ans s'était suicidé après qu'un arbre centenaire avait été abattu au nord de Zagreb pour l'élargissement d'une route.

Les conclusions du jury citoyen organisé en 2006 par le conseil général de Meurthe-et-Moselle, gestionnaire des routes de ce département de l'est de la France, sont emblématiques. Les jurés, tirés au sort, devaient se prononcer sur la pertinence du maintien des arbres de bord de route au regard des accidents de la circulation. Après avoir auditionné divers experts (aménagement du territoire, sécurité routière, etc.), ils se prononcèrent sans hésitation pour le maintien des arbres au bord des routes et l'extension du patrimoine. Une enquête de l'Automobile-Club lorrain réalisée peu de temps auparavant auprès de ses adhérents allait dans le même sens.

84 % des 1 650 automobilistes allemands interrogés en 2003 sont d'accord pour le maintien des arbres au bord des routes. En 2007, la véhémence des protestations des habitants et des acteurs du tourisme locaux a obligé à suspendre l'abattage de 1 000 arbres et à engager l'élaboration d'un plan de gestion sur l'île de Rügen, à l'extrême nord-est de l'Allemagne.

Repenser la sécurité routière

La préférence donnée par l'opinion publique au patrimoine des arbres néonère pas d'assortir toute politique d'alignements d'actions pour la sécurité routière. A condition de ne pas se tromper de cible. Il n'est pas superflu, en effet, de répéter, comme le rappelait la secrétaire d'Etat parlementaire allemande en charge de l'environnement,

Gila Altmann, dans un discours en 2002, que « *les arbres ne sont pas la cause des accidents de la route. Les arbres sont prévisibles, ils restent en place ; les voitures peuvent les éviter, à condition que la conduite soit adaptée* » (Altmann, 2002). Quel que soit le pays, le Code de la route stipule d'ailleurs que le conducteur doit maîtriser son véhicule et adapter sa conduite aux circonstances. Cet impératif de maîtrise du véhicule est d'autant plus évident qu'une politique de la « route qui pardonne » oublie que l'erreur au volant peut se solder par la mort d'autres usagers de la route.

Pour l'Académie des sciences morales et politiques française, « 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 » (Académie des sciences morales et politiques, 2003).



III. 80 et 81. *Deux visions et deux esthétiques différentes : en France, on annonce qu'il faut se méfier des arbres. En Allemagne, en même temps que l'on invite le conducteur à opter pour la sécurité et à abaisser sa vitesse, on montre la beauté d'une allée préservée.*

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. Passer en fait de la « route qui pardonne » – et qui déresponsabilise – à la « conduite apaisée ».

Dans un audit des politiques locales de sécurité routière, les instances françaises reconnaissent la nécessité d'une approche nouvelle : « les politiques passées d'abattage systématique des alignements, aujourd'hui parfois encore pratiquées par certains départements, 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 » (Inspection générale de l'administration, Conseil général des Ponts et Chaussées, Inspection de la gendarmerie nationale, Inspection de la police nationale, 2007).

Des mesures s'imposent : réduction de la vitesse sur les sections plantées, assortie de campagnes de sensibilisation et de contrôles ; interdiction de dépasser ; intégration de la conduite sur les routes bordées d'arbres dans la formation au permis de conduire ; ainsi que toutes les actions conduisant à diminuer l'exposition au risque (éviter la présence de jeunes conducteurs sur les routes au sortir des discothèques par une offre de transport, etc.).

Ces mesures ont permis au Mecklembourg, par exemple, de diviser par près de quatre le nombre de tués dans des accidents avec choc contre arbre entre 1991 et 2007, en même temps qu'il améliorait la sécurité routière sur tous les autres fronts – mieux que certains Länder plus pauvres en alignements. Ces mesures vont en outre dans le sens d'un développement durable, avec une réduction significative des consommations de carburant et des émissions associées.

Communiquer

Communiquer sur l'importance du maintien et de l'accroissement du patrimoine des arbres de bord de route, mais aussi sur la compatibilité entre la sécurité routière et la préservation de ce patrimoine s'impose d'autant plus que ce n'est pas dans l'émotion qui suit un drame que l'on peut expliquer les motifs qui conduisent à choisir de préserver le patrimoine des arbres.

Une directive du ministère fédéral allemand des Transports énonce ainsi l'objectif du ministre : « protéger ces alignements et assurer dans la mesure du possible la pérennité de ce patrimoine culturel » (Bundesminister für Verkehr, 1992). En 2003, le ministre de l'Environnement du Brandebourg, Wolfgang Birthler, confirme que « les résultats obtenus jusqu'à présent au Brandebourg ont démontré que l'on pouvait accroître la sécurité routière sur les routes bordées d'arbres tout en maintenant ce patrimoine » (Birthler, 2003). Constat repris par la députée au Bundestag Cornelia Behm, en 2004 : « La sécurité routière nous tient fondamentalement à cœur. Elle peut également être assurée sur les routes bordées d'arbres si tous les usagers de la route se comportent de manière responsable. L'utiliser comme argument contre les alignements d'arbres serait un signe de manque d'imagination et d'impuissance » (Behm, 2004).

Pour être efficace, toute communication se doit d'être cohérente. Or, il n'est pas rare de lire dans un même texte que les alignements « sont un élément marquant et précieux du paysage » mais qu'il faut « abattre et replanter » (Vestjællands Amt, 1999) ; ou bien que les accidents avec collision contre obstacles fixes ou arbres sont « typiquement causés par la vitesse excessive » et que, « en pratique, réduire la largeur de la chaussée permet d'abaisser les vitesses et par conséquent la gravité des accidents », mais tout aussitôt : « dans la pratique toutefois, modifier la disposition des arbres le long des routes semble la seule solution raisonnable en dépit de quelques protestations des écologistes » (Tracz, 2006).

De fait, on constate que l'arbre de bord de route concentre, dans les administrations, de nombreuses représentations négatives. Il est très souvent utilisé pour illustrer ou pour symboliser les accidents de la route en général, ou du moins les accidents à véhicule seul ; pourtant, le nombre de victimes d'accidents avec heurt d'un arbre n'est jamais majoritaire. Ces présentations et représentations, qui font l'impasse sur la valeur historique, culturelle, paysagère, environnementale, économique des alignements et sur leur rôle positif en matière de sécurité routière, 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. Il est urgent de les corriger.

Le symbole utilisé en Belgique pour représenter les accidents à véhicule seul dans les statistiques est l'arbre (Observatoire pour la sécurité routière, 2008). Au Luxembourg, la Charte nationale de la sécurité routière signée en 2007 par plusieurs ministres est illustrée par un arbre de deuil. Au Danemark, la seule photo d'accident du guide relatif aux obstacles latéraux est une voiture contre un arbre ; sur les huit images d'obstacles du document, cinq représentent des... arbres alors qu'il y a plus de tués contre les autres obstacles latéraux au Danemark que contre des arbres. En Suède, la page de garde du rapport concernant la sécurité routière 2004 en Scanie montre un alignement d'arbres après un accident, alors que les personnes décédées après un choc contre un arbre sont neuf fois moins nombreuses que les personnes décédées dans d'autres accidents de la route (parallèlement, les accidents mortels liés à l'alcool sont en constante progression depuis 1997 et représentent un tiers des accidents mortels).

3.2. Une urgence absolue : ne pas abattre

Ne pas abattre et maintenir les arbres en se plaçant hors de toute logique forestière de production semble la première des urgences : les forêts couvrent aujourd'hui largement les besoins en bois. La fonction de biotope spécifique nécessite par ailleurs le maintien d'arbres de tous les âges, en particulier de vieux arbres. Ceux-ci peuvent être régénérés par des soins appropriés (tailles de restructuration). Ils doivent être maintenus dans l'alignement tant que l'esthétique de l'ensemble n'est pas affectée, en écartant tout risque de chute sur la chaussée.



Ill. 82 et 83. En Suède, où les arbres d'alignement sont protégés au titre de biotopes, on les maintient en place en veillant à leur stabilité, ou bien ils sont coupés et fichés verticalement à côté d'arbres plus jeunes ou dans un délaissé proche, comme ici.

L'esthétique, principe absolu

De tous temps, l'esthétique a présidé à la destinée des alignements au bord des voies, dans les jardins comme en ville ou à la campagne. Une raison fondamentale pour la sobriété dans les abattages est que cette beauté, qui peut se détruire en quelques coups de tronçonneuse et quelques heures de travail, met des dizaines d'années avant d'exister et beaucoup plus encore pour atteindre son apogée.

En 1909, M. Delbeke, ministre belge des Travaux publics, déclarait : « J'ajoute qu'avant tout je protège les arbres pour leur beauté. [...] Est-ce que je suis marchand de planches ? Non ! Je suis l'intendant des routes de l'Etat et, comme tel, je dois demander que les routes de l'Etat gardent leurs ornements. Comment ! Voici un arbre qui a échappé à tous les périls dans sa jeunesse exposée à tous les dangers de nos charrois, à la malveillance et à la brutalité des passants ; et, lorsqu'il s'épanouit dans toute sa majesté, je devrais le tuer ! [...] Non ! Ce n'est pas ainsi que je comprends mon rôle de protecteur et de régisseur de nos routes » (Poncelet, 2006).



Ill. 84. Une brochure de l'Administration des routes norvégienne le rappelle : il faut cent ans pour faire un arbre quand cinq minutes suffisent pour l'abattre.

Des alternatives pour des besoins en évolution

Les infrastructures routières évoluent, les villes se transforment : accroissement du trafic, progression des modes de déplacement doux tel le vélo, transports en site propre, il n'y a pas de contradiction avec le maintien des alignements d'arbres en ville ou à la campagne. La première question à se poser, comme le rappelait déjà un décret prussien de 1841, est en fait celle de la nécessité d'aménagements nouveaux : seul un petit nombre d'axes supportent en général un trafic important ; est-il alors nécessaire d'engager des dépenses coûteuses pour élargir ou rectifier des voies de desserte locale ? Ne vaut-il pas mieux éduquer à un partage de la route, qui assurera la sécurité de tous les usagers, où qu'ils soient ?



III. 85. De nombreuses routes de campagne supportent un trafic modéré. Leurs caractéristiques, comme ici en Suède, sont suffisantes. **III. 86.** Cette photo, extraite du guide néerlandais *Plattelandswegen mooi en veilig* (Routes de rase campagne, belles et sûres) (CROW, 2008) montre que le maintien des arbres et des anciens pavés est compatible avec un Etat moderne, prônant la « sécurité durable ». L'utilisation de pavés de couleurs différentes donne l'illusion d'une voie de circulation unique, obligeant les usagers à la vigilance et à la prudence.

Sur l'île de Rügen (Allemagne), les autorités ont renoncé en 2008 à mettre les chaussées aux normes des profils transversaux types afin de préserver les alignements et, par là, les ressources touristiques de l'île.

Lorsque le trafic et la fonction de la voie l'imposent, une solution peut consister à créer une nouvelle voie parallèle, pour y faire passer la totalité ou une partie du trafic (un sens de circulation ou un type de trafic).



III. 87. Cette ancienne chaussée du Mecklembourg, encore pavée et bordée d'arbres, sert à la desserte locale. Le trafic de transit a été reporté sur une route nouvelle, parallèle à l'ancienne (à gauche sur la photo). **III. 88.** Sur cette route nationale du nord de la France, les poids lourds, dans le sens de la montée, empruntent une voie parallèle, extérieure à l'alignement de grands hêtres.



III. 89 et 90. Des pistes, à l'abri des arbres, permettent aux cyclistes, voire aux engins agricoles, de longer la route.

Une autre solution – pour autant qu'elle n'ouvre pas la porte à des projets irréfléchis, où les arbres seraient considérés comme des objets déplaçables à l'envi – consiste dans la transplantation. Avec les moyens modernes, cette technique, qui réussit parfaitement pour certaines essences, est envisageable jusqu'à des diamètres de 40 à 50 centimètres, voire 1 mètre. Cette réussite est subordonnée à une préparation et un suivi (notamment arrosage) rigoureux. Son coût est très inférieur à la valeur patrimoniale des arbres qui, sans transplantation, se trouverait ramenée à zéro, les arbres étant abattus.

Il y a trente ans déjà, le Guide technique du ministère des Transports français demandait qu'il soit tenu « largement compte [...] des possibilités de transplantations permises par les moyens techniques actuels » (Direction des routes et de la circulation routière, 1979). Bien avant déjà, on recourait aux transplantations : vers 1855, elle était systématique à Paris. En 1937, quatre files de 302 platanes de l'avenue de la Grande-Armée y furent transplantées, dont 235 sur place. En Suède, à l'occasion de l'élargissement de la route entre Kyrkheddinge et Hemmeslöv, on décida en 1919 de déplacer les arbres qui la bordaient.



III. 91. Le Luxembourg, qui a transplanté 1 000 arbres au cours de ces dernières années, a un taux de réussite à long terme de 99 %. Un des exemples présentés dans la brochure *Straße und Umwelt in Luxemburg* montre un élargissement de chaussée avec déplacement d'une des rangées d'arbres.

3.3. Planter

Si le premier des impératifs est de protéger l'existant, la pérennité du patrimoine passe nécessairement par des plantations. Cette règle élémentaire, déjà énoncée par le passé, est encore plus importante en cas de vandalisme, comme le montrent les pays qui y sont confrontés.

En 1756, l'intendant d'Etigny, dans le sud de la France, donne ordre de « renouveler [les plantations] toutes les fois que les arbres viendront à périr, sous peine d'amendes » (Reverdy, 1997). En 1802, D. Depradt suggère d'assujettir tout abattage au remplacement par deux arbres, comme certains pays y obligeaient déjà.

Les « regarnis »

Il semble naturel de commencer par combler les trous dans les alignements, trous créés par des années d'abandon. Une réelle politique de « regarnis » est seule à même d'assurer la conservation des alignements. En effet, une disparition progressive des arbres les efface de la mémoire et nécessite un effort de replantation ultérieur plus important. Une politique de « regarnis » a par ailleurs l'avantage de recréer une continuité entre des arbres d'âges différents, nécessaire au regard de la biodiversité. Enfin, elle évite le traumatisme d'une nudité brutale.

Baudrillart, en 1823, exprime son désarroi : « Dans la route de Paris à Saint-Denis, il existait une superbe avenue en grands arbres, apparemment leur vétusté a fait prendre la résolution de les arracher et de les remplacer par une nouvelle plantation : cette nudité m'a frappé ; elle est d'autant plus affligeante, que dix ans ne suffiraient pas non seulement pour procurer un peu d'ombre aux voyageurs, mais encore pour former une apparence d'avenue » (Baudrillart, 1823).



Ill. 92, 93, 94 et 95. La pratique des « regarnis » est systématique en ville ou dans les parcs, où l'on est très attentif au maintien d'un cadre de qualité. L'absence d'homogénéité s'estompe avec le temps et est moins choquante qu'un alignement mité par des trous de plus en plus importants. Trois exemples de plantations en « regarnis » le long des routes : Nord-Brabant, Scanie et Brandebourg.

Des alignements de grande longueur

La restauration d'un patrimoine de qualité passe également par des plantations d'alignements bilatéraux complets, pour compenser au fur et à mesure les abattages lorsqu'ils sont nécessaires, mais aussi pour compenser les abattages passés qui ont laissé des itinéraires entiers dépouillés.

La circulaire interministérielle du Mecklembourg concernant les plantations d'alignements précise que « la protection des alignements inclut l'entretien et le développement, par exemple la plantation de nouveaux alignements » (Umweltministerium, Wirtschaftsministerium, 2002). En 2007 comme en 2005, Otto Ebnet, d'abord ministre de l'Economie du Land de Mecklembourg puis ministre des Transports, ne dit qu'une chose : « Nous voulons plus de routes bordées d'alignements d'arbres » (Ebnet, 2007).



III. 96. *Un double alignement de merisiers d'une vingtaine d'années en France.* **III. 97.** *Bien que jeune, cette nouvelle plantation luxembourgeoise est déjà présente dans le paysage.*



III. 98. *Jeune plantation suédoise.* **III. 99.** *Cette plantation récente, sur près de 3 km, de charmes plantés serrés et proches de la chaussée forme déjà un accompagnement bien visible. Depuis 1990, le Land du Mecklembourg a ainsi bordé 1 750 km de routes.*

Les bonnes distances

Les distances de plantation sont conditionnées par l'espace disponible : en ville, ce sont les façades et les réseaux qui limitent les possibilités d'implantation et le développement des couronnes ; en pleine campagne, la question de l'espace disponible est liée au fait que, à moins d'acquisitions coûteuses, le gestionnaire de la voie n'est généralement propriétaire que d'une étroite bande de terrain.

Les distances de plantation sont également liées à la recherche esthétique : recréer, à terme, un effet de voûte, total ou partiel, est impossible à obtenir avec des rangées d'arbres trop distantes l'une de l'autre, notamment lorsque l'on s'astreint à appliquer des distances dites « de sécurité » – qui n'en sont pas. Les distances entre arbres d'une même ligne, régulières, doivent être choisies de manière adéquate car, par nature, les alignements ne sont pas une succession d'arbres solitaires, mais une structure, dont l'arbre est un élément.

Le Guide technique français de 1979 reconnaissait à propos des alignements que « l'implantation sur accotement était la seule implantation qui leur conférerait leur véritable caractère » (Direction des routes et de la circulation routière, 1979). En 2005, la Direction des routes danoise admet que replanter plus loin « modifiera fortement le caractère de la route en même temps que cela sera coûteux, du fait de l'acquisition de terrains nécessaires » (Vejdirektoratet, 2005a).

Une circulaire du ministère de l'Environnement et du ministère des Transports du Land de Mecklembourg prévoit, pour les routes régionales (Landesstraßen), des distances de plantation par rapport au bord de chaussée qui varient de 1,5 m pour un trafic inférieur à 2 500 véhicules par jour à 3,5 m pour un trafic supérieur à 5 000 véhicules par jour. Initialement de 4,5 m, la limite supérieure a été réduite à 3,5 m justement à cause des difficultés foncières engendrées par une distance trop importante.



III. 100 et 101. Lorsque les champs ou d'autres contraintes limitent l'espace disponible, il n'y a qu'une chose à faire : planter près du bord, surtout lorsqu'il s'agit, comme sur la photo de gauche, de regarnis. De toute façon, l'obtention d'une voûte oblige à maintenir les lignes d'arbres relativement proches l'une de l'autre.



III. 102. Jeunes poiriers dont l'espacement diminue progressivement de 15 m à 10 m pour annoncer l'entrée dans un village.

Des essences adaptées

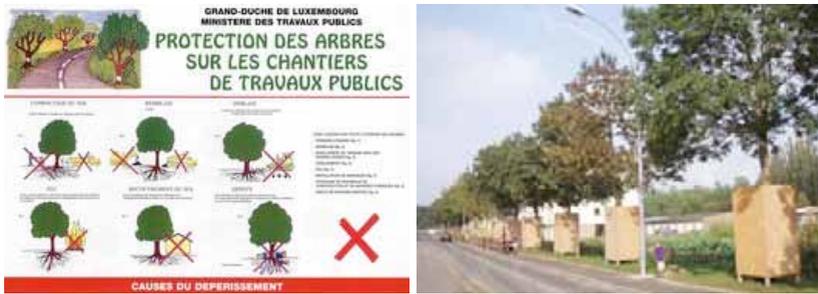
Le choix des essences doit se faire en tenant compte du milieu et de la biologie de l'arbre, de sa physionomie (port, texture, couleur), des incidences du changement climatique, de l'histoire et des particularités régionales. Il diffèrera selon que l'on est en milieu urbain, dans un village ou dans ses abords, dans un paysage agraire ou dans un espace clé pour la protection de la nature. Pour éviter le risque de voir un patrimoine monospécifique décimé par une maladie ou un ravageur, la sagesse recommande une certaine diversité, sans excès. On préférera les espèces et les productions locales, sans exclure les arbres fruitiers. Au Luxembourg par exemple, les alignements fruitiers anciens, qui alimentent les distilleries locales ou le marché aux noix, sont régulièrement complétés par de nouvelles plantations.

3.4. Respecter l'arbre, être vivant

Il ne suffit pas de planter pour avoir un alignement digne de ce nom. A toutes les étapes de la vie des arbres, le respect des règles de l'art, qu'il est indispensable de contractualiser, s'impose. Le maintien du patrimoine dans des conditions d'efficacité économique passe par là.

Les pépiniéristes sont les premiers acteurs de la réussite d'une plantation. La qualité des plants, sélectionnés à la pépinière et plombés, est essentielle. Certains gestionnaires disposent de leur propre pépinière. Lorsque ce n'est pas le cas, les contrats de culture permettent d'anticiper les besoins, l'arbre ayant généralement entre cinq et dix ans, voire vingt ans, lorsqu'il est mis en place. Cette anticipation, gage d'une certaine sérénité, contribue grandement à la qualité, mais suppose que les maîtres d'ouvrage s'engagent financièrement sur la durée. Les autres clés de la réussite d'une plantation sont les conditions de transport, les fosses de plantation, la qualité du substrat, le tuteurage, le paillage ou le désherbage à la binette, l'arrosage et enfin la taille de formation, pour une architecture équilibrée de l'arbre et une remontée progressive de la couronne.

Toutes les tailles mutilantes, ravalement, étêtage, doivent être proscrites au profit des seules opérations de taille douce, pratiquées par grimpage. Cette technique, exigée dans certains départements français, ainsi qu'en Wallonie pour les alignements remarquables, est la seule qui permette de pénétrer dans la couronne pour supprimer le bois mort mais aussi pour aérer le houppier afin de lui donner plus de transparence et une meilleure stabilité en cas de forts vents. Des formes de taille particulières peuvent être pratiquées si elles correspondent à des traditions historiques ou locales – tailles des saules têtards dans le sud-ouest de la Suède, par exemple.



III. 103 et 104. Au Luxembourg, des posters sont régulièrement fournis aux entreprises et distribués sur les chantiers. L'ingénieur forestier intervient comme conseiller pour l'organisation des travaux routiers.

Pour ne pas ruiner les efforts fournis en matière de plantation et d'entretien, il est indispensable de veiller à protéger l'arbre de toutes les agressions qui lui seraient sinon fatales. Le nettoyage des outils entre chaque arbre constitue une règle phytosanitaire de base afin de lutter contre la propagation des maladies. Les règles à respecter lors des travaux, qu'elles soient sous forme de normes et de guides techniques comme en Allemagne, ou sous forme de chartes, comme dans certaines villes ou régions françaises, doivent être contractualisées. Elles doivent être assorties de sanctions financières en cas de manquement, les sanctions étant rapportées à la valeur patrimoniale.

Le Guide technique du ministère des Transports français de 1979 prévoit que « lorsque les canalisations existantes gênent [...] [lors de] la mise en place de plantations nouvelles, avant recherche de toute autre solution, le permissionnaire ou concessionnaire sera invité à déplacer ses canalisations » (Direction des routes et de la circulation routière, 1979). Ce déplacement, de plein droit, s'effectue aux frais de l'occupant. Labattage n'est autorisé que si toute autre solution est impossible. Le demandeur doit alors replanter à ses frais.



III. 105. Ce double alignement datant de 1830 (Rathlousdals Allé, au Danemark) encadre une chaussée de 5,1 m de large, avec un trafic de 5 000 véhicules par jour. La protection dont il jouit depuis 1979 est assortie d'une interdiction de saler en hiver, comme c'est le cas aussi à Fribourg en Allemagne. Ailleurs au Danemark, on utilise des écrans de protection contre le sel.



III. 106. Des potelets, en France, évitent les chocs. Si les arbres avaient été plantés sur l'accotement, entre la chaussée et le fossé, les risques de choc auraient été minimisés en même temps que l'extension des racines en direction des terres cultivées aurait été limitée. **III. 107.** La protection contre les chocs et les tassements du sol est assurée par une bande laissée enherbée (jachère), ici en Suède.

3.5. Gérer

Qu'il s'agisse de surseoir aux abattages, de planter ou d'entretenir, on ne saurait imaginer une politique durable sans un plan de gestion, permettant d'anticiper et de planifier les actions. A défaut, s'agissant d'un patrimoine vivant, on se laissera surprendre par la sénescence des arbres et, dans l'urgence de devoir éviter la chute des branches ou de l'arbre, on abattra sans nécessairement avoir les moyens de replanter.

Pour orienter l'action, un inventaire quantitatif et qualitatif précis, intégrant des données géographiques et phytosanitaires mais aussi environnementales et culturelles, réalisé par un personnel à la compétence éprouvée, est nécessaire. Il doit être complété par un schéma directeur définissant les objectifs visés, les critères d'évaluation de ces objectifs ainsi que la programmation, assortie de son financement.

L'inventaire doit être tenu à jour en permanence et toutes les interventions doivent être consignées ; à défaut de cela, l'inventaire est vite périmé et la capitalisation des informations et des connaissances ainsi que la passation de relais entre les équipes de gestion tout au long de la vie de l'alignement sont impossibles.

4. La protection réglementaire, clé de la réussite

Suffit-il de savoir qu'il ne faut pas abattre et qu'il faut planter, gérer, communiquer et agir pour la sécurité routière pour garantir la pérennité du patrimoine ? L'avenir des alignements d'arbres peut-il dépendre du seul bon vouloir, de la culture et de l'engagement de gestionnaires ou d'élus dont les échéances du parcours professionnel ou les mandats sont sans commune mesure avec la durée de vie des alignements ? Cet avenir peut-il se jouer au gré de pressions diverses, lorsque l'on sait qu'un arbre ne se reconstruit pas, contrairement au patrimoine de pierre que l'on a pu ainsi quelquefois sauver de la disparition ?



III. 108. En France, les alignements d'arbres ne jouissent pas d'une protection générale. Le résultat est patent : deux départements, deux engagements différents. Après des abattages dans les années 1990, l'alignement, qui bordait l'ensemble de l'itinéraire, s'arrête désormais à la « frontière ».

Face à ces questions, un certain nombre de pays ont considéré que des outils réglementaires étaient nécessaires. La comparaison de ces outils et le rapprochement avec l'état du patrimoine des territoires concernés montrent l'effet positif et le caractère indispensable d'une protection bien pensée.

Pour atteindre l'objectif visé, cette protection doit ainsi concerner l'ensemble des alignements, simples ou doubles, complets ou partiels, publics ou privés, sans critères restrictifs de nombre d'arbres, de distance ou d'âge. Elle doit s'appuyer sur l'ensemble des caractéristiques qui font l'intérêt des alignements : valeur historique et culturelle, valeur paysagère, valeur environnementale, apport à la sécurité routière.

La première des conséquences d'une protection réglementaire est le partage des prérogatives du propriétaire ou du gestionnaire de l'alignement avec le service en charge de l'application de la réglementation (généralement l'administration de l'environnement). Un système collégial de décision, intégrant également le public (associations), dans l'esprit de la Convention européenne du paysage et à l'image de ce qui se pratique au Mecklembourg, doit être prévu.

En Wallonie, même lorsqu'il est nécessaire de statuer dans l'urgence – pour des raisons de stabilité mécanique et de sécurité publique –, un préposé des services de l'environnement vérifie, aux côtés du gestionnaire de la route, le bien-fondé de l'abattage.

Dans le canton de Genève, les élagages et les abattages sont soumis à une demande d'autorisation qui est publique et contre laquelle tout citoyen ou groupe de citoyens peut entamer une procédure d'opposition.

Au Mecklembourg, l'administration de l'environnement participe, avec les associations de protection agréées, aux visites annuelles du patrimoine au cours desquelles sont convenues les opérations de confortation éventuelles ou les abattages nécessaires. Elle est également en droit à la fois de donner des instructions aux entreprises chargées de l'entretien des arbres et de contrôler leurs travaux.

La conséquence la plus immédiate, ensuite, est l'interdiction d'abattre, sauf dérogations liées à la stabilité mécanique de l'arbre. Cette interdiction doit s'étendre à tout ce qui, à terme, met en péril la vie de l'arbre ou qui altère l'esthétique de l'alignement, bref, ce qui porte atteinte à sa valeur patrimoniale.

La protection doit être assortie d'une obligation d'entretien et de plantation sans laquelle le patrimoine vivant est voué à terme à la disparition.

L'avenue du château d'Arry, dans le nord de la France, un double alignement de tilleuls, protégé dès 1925, a été abattu en 1967, après un accident de voiture. Une quinzaine d'années plus tard, on a replanté un double alignement d'érables en alternant un pourpre et un vert. L'effet est particulièrement inesthétique et dépourvu de tout ancrage historique. Près de trente ans après leur plantation, les arbres végètent par ailleurs toujours, faute d'un entretien adapté.

Le non-respect de la réglementation doit enfin s'accompagner de sanctions, sous forme d'amendes suffisamment dissuasives, en particulier en milieu urbain dans le cadre de projets immobiliers importants. A cela s'ajoutent les mesures compensatoires, également dues en cas de dérogations. Elles doivent être suffisantes pour compenser le préjudice subi. Elles doivent donc être fondées sur la valeur patrimoniale de l'alignement.



III. 109. Près de Neufchâteau (Belgique), un double alignement de 750 m de long, constitué de 247 hêtres et d'une valeur paysagère de 2 millions d'euros, a été abattu sans permis. Le tribunal doit statuer. **III. 110.** En face, le pendant de l'alignement abattu.

A partir de 1920 environ, le service technique des Parcs et Jardins de la Ville de Paris demande des dommages-intérêts aux auteurs de dégâts aux arbres d'alignement ou de promenades publiques. « Cette réglementation appliquée avec modération ne soulève pas de difficultés et elle est de nature à inculquer très efficacement au public la notion de la valeur des arbres si souvent méconnue par nos concitoyens » (Leroy, 1953).

Le Mecklembourg dispose d'un système de compensation intéressant : selon la valeur patrimoniale de l'alignement supprimé, la compensation peut se faire dans un rapport allant jusqu'à 3,5 pour 1, avec une partie en replantation et une partie en versement à un fonds spécial.

5. Quels moyens ?

Une réglementation peut-elle, à elle seule, garantir la pérennité d'un patrimoine ? Là encore, les comparaisons entre pays et régions montrent, on s'en serait douté, la nécessité d'engagements humains et financiers pour que les textes ne restent pas lettre morte.

5.1. Les hommes

Le maintien et la gestion des alignements concernent un nombre important d'intervenants : les décideurs (propriétaires, gestionnaires et aménageurs), les opérateurs de terrain (pépinéristes, élagueurs, services techniques routiers), les tiers concernés (agriculteurs, concessionnaires de réseaux, entreprises de travaux publics), et enfin, le public (habitants, touristes, associations).

La Direction des routes danoise impute l'absence de nouvelles plantations au fait qu'il y avait « une masse d'autres tâches plus passionnantes à accomplir » et que « le

prestige attaché aux plantations routières était faible » (Vejrdirektoratet, 2004). De fait, un peu partout, certains décideurs se sont désintéressés de cette forme de plantation, considérant les alignements d'arbres comme trop formels et leur homogénéité, qui en fait tout l'intérêt, comme monotone. Ces jugements dénotent en fait la méconnaissance du patrimoine et un manque de culture flagrant.

Dès 1928, le journal suédois Skånska aftonbladet critiquait notamment l'absence de sens esthétique lors des élargissements de voirie. « Le bon goût, le sens et la culture artistiques de l'ingénieur ou de l'urbaniste interviennent beaucoup en la matière » (Leroy, 1953).

Recréer une culture des arbres d'alignement suppose au préalable une connaissance du patrimoine. Les études sur le sujet sont encore trop peu nombreuses et leur production doit être encouragée. Les champs d'investigation sont multiples – histoire, paysage, écologie, etc. – et sont démultipliés encore par l'échelle à laquelle les études peuvent être entreprises : itinéraire, région, pays, Europe. Ce sont ces études qui feront comprendre à tous l'immense richesse du patrimoine, lui donneront corps et fourniront des clés pour le traiter avec finesse et respect. C'est cette conscience de la richesse qui suscitera à nouveau l'intérêt des ingénieurs et leur fera renouer avec une tradition de prestige.

Au-delà, information et formation sont indispensables pour que les élus, les propriétaires et les gestionnaires, mais aussi les aménageurs, prennent conscience de la technicité attachée à l'arbre, de l'importance de recourir à des personnels compétents et de la nécessité d'observer les contraintes d'une gestion respectueuse de tout ce qui fait la valeur des alignements d'arbres au bord des routes et des rues.

L'obligation de collégialité qui résulte de la protection réglementaire est une chance en ce sens qu'elle permet la création de passerelles entre des acteurs de spécialités différentes et un enrichissement réciproque des pratiques. C'est ainsi que, depuis 2001, un groupe de travail permanent a été mis en place en Scanie. Il comprend des représentants de la Direction des routes suédoise (gestionnaire), des préfetures (en charge de la protection des biotopes), du musée régional (spécialistes des aspects historique et culturel) et des spécialistes des arbres. Ce groupe de travail, qui programme et définit conjointement des priorités pour les abattages et pour les plantations nouvelles ou les replantations, entend augmenter ses compétences en organisant des formations.

Les groupes de travail ne sont pas les seuls moyens de partage et de diffusion des connaissances ; il en existe bien d'autres, déjà employés par certains : revues, ouvrages, séminaires, cours, conférences, sites internet... Les acteurs qui peuvent y contribuer sont très divers : administrations, universités, associations, professionnels du paysage et de l'arbre, etc.

De nombreux séminaires et conférences ont déjà eu lieu, principalement en Allemagne – séminaires de la Friedrich-Ebert-Stiftung, Verkehrsgerichtstag 2003 (congrès d'experts en transports et en droit du transport), Osnabrück 2006, Arnberger Umweltgespräche, 2006 –, mais aussi dans d'autres pays : Riga (Lettonie), en 2007, avec des présentations de la France et de l'Allemagne ; Pisz (Pologne), en 2008, avec des présentations de l'Allemagne ; Cernier (Suisse), en 2008, avec également des présentations de l'Allemagne.



III. 111. Dans certains pays, un travail d'étude et de communication a déjà été engagé. Pour plus d'informations, on se reportera aux références données à la fin de cette étude.

Les arbres mutilés par des tailles inadaptées, les jeunes plantations qui végètent ou meurent, les arbres qui dépérissent après des années de blessures lors des travaux de fauchage ou qui s'effondrent pour avoir vu leurs racines évacuées avec les déblais des terrassements..., tout ceci est significatif par ailleurs d'un manque de sensibilité, d'une perte de savoir-faire et d'un déficit de connaissances de la part de nombreux opérateurs de terrains et de tiers. S'occuper des arbres est un vrai métier, qui ne s'improvise pas, et tous les travaux doivent être réalisés par du personnel sensible formé en conséquence. Il revient aux décideurs de prendre la mesure de ces besoins et d'y répondre. On identifie là un important gisement d'emplois qualifiés locaux.



III. 112. *En Suède, des cours, intégrant les aspects historique, biologique et technique, sont dispensés depuis 1996 aux propriétaires privés, souvent agriculteurs, ainsi qu'à la Direction des routes, qui invite les entreprises.* **III. 113.** *Visite d'une pépinière organisée pour les techniciens routiers et les élus luxembourgeois.*



III. 114. *Les tailles douces réalisées par des élagueurs-grimpeurs ont deux qualités : elles préservent la vitalité de l'arbre et sont discrètes. Pour que cette discrétion ne donne pas aux donneurs d'ordres l'impression d'avoir engagé des dépenses pour « rien », des visites de sensibilisation seront avantageusement organisées à leur intention.*

Enfin, la sensibilisation du public constitue un axe fort de la Convention européenne du paysage. Aucune politique du paysage ne saurait s'en passer. Les actions de sensibilisation n'ont en fait de limites que celles de l'imagination. L'Allemagne et la Suède nous en montrent de nombreux exemples.

Quelques exemples d'actions d'information et de sensibilisation, à l'initiative des pouvoirs publics mais aussi des associations, particulièrement dynamiques :

- site internet pour sensibiliser la population (ministère fédéral de l'Environnement, Allemagne) ;
- expositions, avec des organismes touristiques, des musées (Regionmuseet Kristianstad, Suède) ;
- concours photo (Fonds suisse pour le paysage ; ministère fédéral de l'Environnement, Allemagne) ;
- campagnes de promotion et de parrainage (ministère fédéral de l'Environnement, Allemagne ; BUND Freunde der Erde, Allemagne ; Fonds suisse pour le paysage) ;
- plantations d'alignements, en présence de nombreux élus (président de la République, présidente du Bundestag, ministres pour l'Allemagne) et des médias, notamment à l'occasion de la journée de l'Arbre, ou désormais en Allemagne à l'occasion de la journée des Allées, le 20 octobre (le Luxembourg vient de décider d'instaurer également une journée des Allées dès 2009) ;
- panneaux explicatifs d'un jeune arbre planté (Grand Lyon, France) ;
- événements cyclistes (Tour d'Allée, Rügen, Allemagne) ;
- édition d'affiches, de calendriers, de cartes postales (Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt ; ministère fédéral de l'Environnement, Allemagne) ;
- sensibilisation des élèves dans les écoles : DVD interactif, quizz, actions de plantations (Allemagne).



III. 115. Plantation en 2008, dans le cadre de la campagne du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, « Hundert neue Alleen » (100 nouveaux alignements), d'un nouveau tronçon de l'itinéraire touristique « Deutsche Alleinstraße ». De nombreuses personnalités y participaient, notamment le ministre de l'Environnement du Land, Eckhard Uhlenberg, le président du consortium Deutsche Alleinstraße, Christoph Rullmann, ainsi que le vice-président, Erwin Pfeiffer, également directeur du service tourisme et marketing de l'ADAC.

5.2. Les finances

Une politique de préservation, c'est-à-dire de maintien et de replantation, suppose nécessairement un budget. Sans ligne budgétaire spécifique, pour l'entretien et pour l'investissement, l'expérience montre que l'argent est tout entier mobilisé par d'autres nécessités liées à la route (réfection du revêtement, ouvrages d'art, etc.).

Les données chiffrées, lorsqu'elles existent, sont généralement difficilement comparables. Néanmoins, le coût des plantations comme celui de l'entretien sont très faibles, comparés aux coûts de la construction et de l'entretien des routes. L'entretien se concentre d'ailleurs en début et en fin de vie des arbres.

Les gains

Le coût d'une politique de préservation des alignements d'arbres doit être mis en regard de l'augmentation continue de leur valeur patrimoniale et des gains que cette politique permet : l'immobilier et le tourisme se développent, et la santé publique s'améliore, notamment.

Le rôle important des arbres de bord de route en matière de captation de poussières et de polluants peut être rapproché du coût de la mortalité et de la morbidité dues à la pollution liée au trafic routier, une pollution qui n'est pas circonscrite aux villes. Ce coût était estimé pour la France à près de 22 milliards d'euros en 1999.

La rationalisation des dépenses

La maîtrise des dépenses est en quelque sorte une première et indispensable source de financement. Les gisements d'économie sont importants et souvent inexploités :

- en matière de sécurité routière, la conduite apaisée et les actions de sensibilisation coûtent moins cher que la suppression des obstacles latéraux, pour un résultat meilleur ;

En France, les analyses publiques font ressortir que, en 2004, 1 million d'euros investis dans les aménagements de sécurité visant notamment à la réduction des obstacles latéraux permet d'épargner moins d'une vie alors que 1 million d'euros dépensés en communication supplémentaire pour la sécurité routière permet d'éviter 14 tués.

- le choix d'arbres de petit calibre va dans le sens de l'économie pour deux raisons : ils sont moins chers à l'achat, et leurs chances de reprise sont généralement supérieures ; les plus gros calibres peuvent être réservés à des cas particuliers, pour des problèmes de vandalisme ou pour des projets particulièrement prestigieux ;
- la qualité des plants, de la plantation et des soins de confortement permet d'assurer un bon taux de reprise des plantations ;
- le suivi tensiométrique permet d'importantes économies d'eau en réduisant les arrosages au strict nécessaire ;

- un entretien de qualité et l'absence d'agressions tout au long de la vie des arbres permettent d'allonger leur durée de vie et de « rentabiliser » les soins prodigués ;
- l'absence de tailles radicales, outre le fait qu'elle contribue à allonger la durée de vie des arbres, est directement source d'économies substantielles ;

Au bout de soixante ans, le coût d'un arbre conduit par tailles de rapprochement successives est estimé au double de celui d'un arbre conduit selon des tailles raisonnées. A cette analyse, il faut ajouter la perte de valeur d'agrément et la diminution considérable de longévité liée aux tailles de rapprochement.

- le choix de tailles de restructuration au lieu d'un abattage prolonge la durée de vie et coûte moins cher, comme le confirme l'expérience du Mecklembourg.

Des sources de financement

Pour les exploitants agricoles, les aides accordées pour l'entretien et le maintien des milieux naturels et culturels dans le cadre de la Politique agricole commune de l'Union européenne concernent notamment des alignements d'arbres le long des voies privées.

S'appuyant sur le programme de financement européen, la Suède a mis en place depuis 1996 des aides pour le maintien et l'entretien des « allées d'arbres » privées ; 164 000 arbres d'alignement entrent dans le champ de ces mesures, qui sont couplées à une obligation de formation. Ces aides existent également en Finlande.

Des sources de financement privé peuvent également être sollicitées, sous forme de mécénats d'entreprises (pépiniéristes, architectes-paysagistes et entrepreneurs du paysage pour la campagne du Fonds suisse pour le paysage, par exemple) et de parrainages de particuliers (le ministère fédéral de l'Environnement allemand propose des parrainages et des chèques-cadeaux « arbres d'alignement »). La compensation des émissions à effet de serre ouvre également une nouvelle piste de financement par les entreprises.

Au passage de l'an 2000, le Deutscher Städte- und Gemeindebund, association représentant 14 000 communes allemandes, et le Bund deutscher Baumschulen, syndicat de pépiniéristes, ont lancé plusieurs actions autour des alignements d'arbres routiers, notamment des plantations financées par du mécénat et des parrainages de particuliers. En 2008, les entreprises de Laval (France) ont financé la plantation d'arbres sur un rond-point pour compenser les émissions de gaz à effet de serre d'une manifestation organisée dans la ville.

Les mesures compensatoires et les amendes en cas d'abattage ou lorsque des arbres sont endommagés – à l'occasion de travaux, par exemple, ou en cas de tailles ne respectant pas les règles de l'art – constituent sans doute la principale source de financement. C'est l'approche adoptée par le Mecklembourg, qui décline les mesures compensatoires à la fois sous forme de plantations et sous forme d'une contribution financière, alimentant un fonds spécial servant à la gestion et au renouvellement de l'ensemble des alignements, y compris privés. Le Schleswig-Holstein prévoit déjà de suivre ce modèle.



III. 116. *Les alignements ne sont pas réservés aux petites routes de campagne. Ici aux Pays-Bas.*

Conclusions et recommandations

Après l'âge d'or des alignements de bord de route que furent le XIX^e siècle et le début du XX^e siècle, une part importante des arbres qui bordaient les routes et les rues européennes – pouvant atteindre 90 % selon les régions – a disparu par un processus de vieillissement naturel ou sous l'action d'épidémies ou de ravageurs, mais surtout au gré de travaux routiers et de politiques de sécurité routière mal ciblées.

Les replantations sont loin d'avoir pu compenser les abattages, du fait de l'instauration de distances d'implantation incompatibles avec la réalité foncière, par perte d'intérêt des gestionnaires et par l'absence de budget spécifique.

Des mauvais traitements et des pratiques inadaptées accélèrent le dépérissement des arbres restants.

Pourtant, les alignements de bord de route ou de rue constituent un patrimoine commun important de l'histoire européenne. Descendants d'une tradition vieille au moins de cinq siècles, ils contribuent au maintien de la particularité et de l'identité de chaque région en la valorisant. Ils dotent le paysage d'une architecture vivante et noble qui n'a cessé d'émouvoir peintres, écrivains et simples citoyens. Ils sont témoins

des histoires locales, jouent un rôle important en matière de climat, de pollution et de biodiversité, et contribuent à la sécurité routière. L'ensemble de ces qualités leur confère une valeur patrimoniale reconnue par les assurances, mais généralement méconnue par les autres intervenants et en tout cas largement sous-évaluée.

Une politique de gestion bien comprise bénéficie à l'ensemble de la filière économique de l'arbre, à l'industrie du tourisme, à l'immobilier, aux emplois faiblement qualifiés, à la santé et au bien-être des citoyens.

Ce que considérant, nous faisons les recommandations suivantes :

- que les Etats et les pouvoirs publics reconnaissent les alignements d'arbres de bord de route et de rue comme une forme culturelle identitaire devant être préservée, indissociable de leur rôle environnemental et de leur apport en matière de sécurité routière ;
- que soit rappelée la prédominance de la recherche esthétique comme ligne directrice des aménagements passés et à venir ;
- que cette reconnaissance soit inscrite dans un corpus réglementaire ;
- que la préservation s'entende comme le maintien des alignements existants, moyennant, le cas échéant, des tailles de restructuration respectueuses afin d'écartier tout risque de ruptures mécaniques ;
- que la préservation s'entende également comme la restauration du patrimoine, à la fois par des plantations en « regarnis » systématiques et des plantations d'alignements complets, compensant notamment les abattages passés ;
- que cette préservation soit fondée non plus sur une valorisation du bois comme bois d'œuvre ou de chauffage, mais sur la prise en compte conjointe des valeurs culturelles et environnementales et de l'apport au paysage, à la sécurité routière et au bien-être en général ;
- qu'elle s'étende aux alignements simples et à l'ensemble des arbres de bord de route, quelle que soit leur distance du bord de chaussée ;
- qu'elle ne comporte pas de règle fixant des distances minimales de plantation ;
- que soit pris en compte l'ensemble des opérations portant atteinte à la valeur patrimoniale des alignements (abattage, mauvais traitements en tout genre, y compris les remblais, abaissement des nappes phréatiques, etc.) ;
- que soit mises en place des règles de compensation pour tout abattage ou toute atteinte à l'aspect ou à l'état des arbres, ces règles devant être fondées sur la valeur patrimoniale de l'ensemble ;
- que ces règles de compensation comportent un volet « plantation » et un volet « abondement d'un fonds ad hoc » ;
- enfin, que la protection soit assurée par une organisation collégiale, associant les propriétaires et les gestionnaires, les administrations chargées du respect des règlements de protection et les associations.

Il est urgent que les Etats et les pouvoirs publics :

- s'engagent dans des politiques de communication, de sensibilisation et de formation du public et de tous les acteurs professionnels, afin que soit recréée une véritable culture des alignements routiers et une diffusion des règles de l'art correspondantes ;
- rompent avec toutes les pratiques stigmatisant l'arbre de bord de route, en particulier en matière de sécurité routière, en engageant au contraire des mesures de responsabilisation des usagers de la route ;
- s'attachent à donner une image positive des alignements de bord de route, à la mesure de la valeur qui leur est reconnue ;
- mettent en place des outils de gestion adaptés (inventaires, suivi) ;
- explorent les possibilités de financement privé et de financement par les entreprises ;
- sursoient aux abattages dans l'attente de la mise en place des recommandations énoncées.

Annexe I – Une question de vocabulaire

De nombreux pays, contrairement à la France, utilisent aujourd'hui le terme français « allée » pour désigner une voie bordée d'arbres plantés délibérément de part et d'autre à intervalles réguliers, qu'il s'agisse de chemins de parcs, de voies urbaines ou de routes de campagne. C'est le cas en Allemagne avec le terme *Allee*, en Suède avec *allé*, en Lettonie avec *aleju* ou encore en Pologne avec *aleja*. Quelquefois, le terme est décliné en fonction de la nature de la voie : on trouve ainsi la *parkallé* ou l'*aleja parkowa* des jardins suédois ou polonais, la *landsvägsallé* ou l'*aleja przydrożna* des routes de campagne, l'*aleja dworska* au voisinage des châteaux polonais, ou encore l'*aleja wiejska* proche des villages.

Ce choix est intéressant, en ce que, d'une part, il exprime clairement la parenté entre toutes ces formes de plantations – que nous avons indiquée dans l'étude – et que, d'autre part, il rattache ce patrimoine à sa source historique : l'allée des jardins classiques. Certains pays réservent le terme aux alignements d'arbres qui, historiquement, appartenaient à un domaine seigneurial, même s'ils se situent aujourd'hui dans un milieu ouvert ou, plus généralement, urbain. C'est le cas du terme *allé* danois ou du hollandais *bomenalleen*.

Dans les pays de langue française, la situation n'est pas uniforme : l'influence germanique fait que l'on trouve le terme « allée » également en Suisse romande. En Belgique, on utilise le terme de « drève », également attesté dans le nord de la France, que l'on réserve aux anciennes allées des domaines seigneuriaux. Il arrive qu'il reste associé à des noms de rues après qu'elles ont perdu leurs arbres.

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 XVII^e siècle et figurant dans les dictionnaires au moins dès le XVIII^e 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.

Allée : « deux rangées d'arbres, qui forment un promenoir » (Jean-François Féraud, Dictionnaire critique de la langue française, 1787-1788) ; « lieu propre à se promener, qui s'étend en longueur, et qui est bordé d'arbres ou de verdure, sans être enfermé de murailles » (Dictionnaire de l'Académie française, 1762, 1798, 1832-1835, 1932-1935) ; « voie bordée de verdure (arbres, arbustes, gazon), de fleurs ou de haies, qui permet le passage, sert de lieu de promenade ou d'accès dans un jardin, un parc, un bois, une agglomération ; p. ext. large rue plantée d'arbres » (*Trésor de la langue française informatisé*, 2008).

Le terme « avenue », utilisé par le jardinier Claude Mollet en 1615, n'est, au départ, pas clairement différencié du terme « allée ». En 1680, Richelet en donne la définition suivante : « grande allée qui conduit dans quelque maison de plaisance et qui de part et d'autre est d'ordinaire bordée d'arbres ». En anglais, on attribue à John Evelyn en 1654 le premier emploi de « avenue » pour désigner une voie d'accès à un domaine, bordée d'arbres, sens qu'il a gardé aujourd'hui. De manière générale le terme « avenue » comme le terme « boulevard », d'ailleurs, ont pris un sens général de voie urbaine ample, sans qu'il y ait nécessairement une plantation d'arbres.

Cette question de vocabulaire est une question importante. Des pays comme la France, l'Italie ou l'Espagne, mais aussi les locuteurs anglais, sont contraints d'user de périphrases – « alignements de bord de route » par exemple. Outre le fait que l'expression est en soi imprécise et qu'il serait plus juste de parler à chaque fois de « double alignement d'arbres », elle est vide de toute notion culturelle ou historique et elle constitue un handicap majeur en termes de communication. Le ministère fédéral allemand de l'Environnement pourrait-il avoir un portail informatique aussi populaire sur le sujet s'il n'avait pu l'intituler très simplement www.alleenfan.de (autrement dit, les « fans des allées ») ? La nécessité d'un vocabulaire simple et riche, pour exprimer les choses clairement, s'impose à tous. En français, nous proposons qu'il soit partout fait usage du terme « allée » ou de l'expression « allée d'arbres »¹.

1. Ce choix terminologique ne doit en aucun cas exclure les alignements simples de toutes les politiques de préservation du patrimoine et les textes réglementaires devront s'attacher à préciser à chaque fois que ces alignements simples entrent également dans le champ de la protection, au même titre que les allées d'arbres.

Annexe II – Les protections réglementaires existantes et leurs limites

Il existe déjà, dans certains pays, des protections réglementaires. Leur effet bénéfique est incontestable : elles ont effectivement permis à de nombreux alignements de ne pas être sacrifiés à des politiques à courte vue. Faut-il d'une vision globale de la valeur des alignements, elles peinent souvent, toutefois, à apporter une protection suffisante et nécessitent les aménagements que nous avons proposés dans la section 5.

Ces protections réglementaires sont très différentes selon les pays. Certains (France, Luxembourg, Lettonie, Belgique...) protègent des doubles alignements par exemple s'ils sont considérés comme remarquables. Ce type de protection suppose un classement, selon une démarche volontariste, voire l'accord des propriétaires, de sorte que le nombre d'alignements protégés varie et est généralement limité (une soixantaine en Lettonie, par exemple, mais près de 900 pour la seule Wallonie, en Belgique, quatre fois plus petite).



Ill. 117 et 118. *Au fond, on aperçoit l'allée de tilleuls qui se prolonge sur plus de 2 km dans la perspective du château de Commercy (France). Plantée vers 1721 ou 1750, elle est protégée comme site remarquable depuis 1911. L'ensemble, maintenant en partie dans une zone urbanisée, comprend près de 500 arbres, dont certains plus que centenaires, et fait régulièrement l'objet de restaurations.*



Ill. 119 et 120. Deux alignements classés remarquables et protégés, l'un en Lettonie, l'autre en Belgique.

La protection peut aussi se restreindre à un territoire donné, comme avec la directive « Alpilles » en France.

D'autres pays protègent leurs alignements de manière plus générale. C'est le cas par exemple de la Suède qui, dans son Code de l'environnement, protège les alignements d'arbres en leur qualité de biotope. En Belgique, la Wallonie, en plus de la protection spécifique des alignements remarquables, protège l'ensemble des alignements d'arbres dans son Code de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine. En Allemagne, la protection des alignements, en tant qu'éléments du paysage culturel, est inscrite dans la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage. Les Länder de Brandebourg, Mecklembourg, Schleswig-Holstein et de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie l'ont déclinée à leur niveau.



Ill. 121 et 122. La marque jaune sur un arbre suédois signifie qu'il présente un intérêt particulier pour la biodiversité. Ici, on a maintenu des chandelles en place, mais elles auraient pu être déplacées vers un lieu de dépôt proche, comme cela se fait aussi.



III. 123. Les 777 tilleuls de la route de Neufchâteau à Bertrix, en Belgique, ne sont pas protégés, parce qu'ils sont espacés de plus de 10 m. **III. 124.** En Suède, c'est un alignement résiduel de pins, visuellement très intéressant par le contraste de couleurs et de formes avec la forêt environnante, qui n'est pas protégé. Il n'est donc pas renouvelé, alors qu'à quelques centaines de mètres de là tout un réseau d'alignements de feuillus est pieusement entretenu.

Le champ de la protection est essentiel pour mesurer le degré d'efficacité de ces réglementations : si la Wallonie, la Suède, le Mecklembourg protègent les alignements simples et les alignements doubles, les alignements simples sont par exemple exclus de la protection au Brandebourg.

De même, la protection peut se restreindre aux alignements bordant certaines catégories de routes (Brandebourg) ou concerner tous les alignements, y compris privés (Wallonie, Suède, Luxembourg, Mecklembourg).

Une autre restriction peut apparaître dans la définition des alignements : elle est souvent fondée sur un nombre d'arbres minimal (qui peut varier de 3 à 20), sur une longueur donnée, quelquefois avec un critère concernant l'espacement (inférieur à 10 m en Wallonie) ou un critère de diamètre ou d'âge. L'approche luxembourgeoise est, de ce point de vue, la plus sûre puisqu'elle parle simplement d'« arbres bordant les chemins et routes ».

Enfin, l'effet restrictif peut résulter du motif même de la protection : c'est le cas par exemple de la protection suédoise qui, portant sur le biotope, exclut les conifères et les alignements non majoritairement composés d'arbres adultes. Au contraire, la protection du Brandebourg, qui intègre l'aspect paysager, n'exclut aucune essence et porte aussi sur les doubles alignements nouvellement replantés ainsi que sur les

arbres plantés en « regarnis » dès l'instant où l'ensemble peut être perçu comme une « allée », c'est-à-dire un double alignement en relation avec la voie qu'il encadre.

La protection entraîne l'interdiction d'abattre. Des dérogations sont accordées, généralement au cas par cas. Elles supposent l'accord de l'administration en charge de l'application de la loi et sont plus ou moins limitées : au Mecklembourg, l'abattage est refusé, sauf par exemple lorsque aucune autre mesure que l'abattage (tailles de restructuration par exemple) n'est possible pour améliorer la sécurité. Au Luxembourg, « les autorisations [...] sont refusées lorsque les projets du requérant sont de nature à porter préjudice à la beauté et au caractère du paysage » (Grand-Duché de Luxembourg, 2004) ou s'ils constituent un danger pour la flore ou la faune.

Selon le motif de la protection, celle-ci peut aussi s'entendre de l'interdiction de modifier l'état ou l'aspect de l'alignement. La protection suédoise au titre des biotopes interdit ce qui est dommageable pour le milieu naturel, et donc l'abattage, les terrassements et le dépôt de remblais, mais n'interdit pas les ravalements et les étêtages, qui peuvent être pratiqués pour assurer la stabilité des arbres morts ou fortement sénescents. Au Brandebourg et au Mecklembourg, toutes les causes de dégradation (notamment au niveau des racines) sont proscrites. En Wallonie, seule la modification de la silhouette nécessite une autorisation, et encore cela n'est-il valable que pour les alignements remarquables.

Sauf au Mecklembourg, la protection n'est généralement pas assortie d'une obligation d'entretien et de plantation. L'effet des réglementations sur la conservation du patrimoine est alors d'autant plus limité que l'on a affaire à un patrimoine vivant.

Les mesures compensatoires prévues ne suffisent pas toujours à compenser le préjudice subi ou à être suffisamment dissuasives, en particulier en milieu urbain dans le cadre de projets immobiliers importants.

Annexe III – Lettre du Président français Georges Pompidou à son Premier ministre, Jacques 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'Équipement – 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 de 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 de 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'Équipement pour que, sous divers prétextes (vieillesse des arbres, demandes de municipalités circonvénues 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 ! »

Références

Académie des sciences morales et politiques, *L'insécurité routière. Les accidents de la route sont-ils une fatalité ?*, sous la direction de Marianne Bastid-Bruguère, 2003 (France).

Altmann G., *Discours*, www.bmu.de/reden/archiv/14/altmann/doc/1947.php, 2002, dernier accès le 7.3.2011 (Allemagne).

Baudrillard J. J., *Traité général des eaux et forêts, chasses et pêches. Dictionnaire général raisonné et historique des eaux et forêts*, t. 1, 1823.

Esterka J. et al., *Silniční stromořadí v české krajině. Koncepce jejich zachování, obnovy a péče o ně*, Arnika - Centrum pro podporu občanů, 2010 (République tchèque).

Bauer D., « Über den Umgang mit Bäumen – Erfahrungen aus der Praxis », *Regulus*, n° 14, 2004 (Luxembourg).

Behm C., *Discours à l'occasion d'une plantation le long de la route Stradow-Burg*, 2004 (Allemagne).

Bélouard T. et Coulon F., *Les arbres hors forêt : le cas de la France*, Inventaire forestier national, Lattes, Association Solagro, Toulouse, www.fao.org/docrep/005/y2328f17.htm, dernier accès le 10.3.2011 (France).

Bengtsson R. et al., « Svenska landsvägsalléer », *Stad & Land*, n° 140, Vägverket, Movium, 1996 (Suède).

Benz-Rababah E., « Alleen des 20. Jahrhunderts im städtebaulichen Zusammenhang », in Ingo Lehmann et Michael Rohde (dir.), *Alleen in Deutschland*, Leipzig, 2006 (Allemagne).

Berggren-Barring A-M., « Skånska rader », *Utblicklandskap*, n° 4, 1985 (Suède).

Birthler W., *Discours à l'occasion du séminaire « Alleen – Strassen mit Zukunft? »*, Alleenschutzgemeinschaft, Friedrich-Ebert-Stiftung, 2003 (Allemagne).

Bomenstichting, *Bomen en verkeersveiligheid*, 2004 (Pays-Bas).

Bourgery C. et Castaner D., *Les plantations d'alignement le long des routes, chemins, canaux, allées*, ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports, ministère de l'Environnement, Institut pour le développement forestier, 1988 (France).

Bousquet J., *Mémoire*, in Ville de Québec, *Consultation publique. Projet de règlement sur l'abattage des arbres en milieu urbain et autres dispositions connexes*, *Recueil des mémoires*, www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publicques/abattage_arbres/docs/arbreglement_recueil_memoires.pdf, 2007, dernier accès le 10.3.2011 (Canada).

Brabec E., *Trees make cents*, Scenic Florida, 2000 (USA).

Breuil A. du, *Manuel d'arboriculture des ingénieurs. Plantations d'alignement, forestières et d'ornement*, 1860.

Bucht E., « Alléerna är inte i vägen », *Utemiljö*, n° 1, 1997 (Suède).

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), *Alleen. Brandenburgs lebendiges Kulturerbe*, 2009 (Allemagne).

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), *Alles über Alleen. Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Alleen in Mecklenburg-Vorpommern*, 2004 (Allemagne).

Bundesminister für Verkehr, *Merkblatt Alleen*, 1992 (Allemagne).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, *Alleen. Ein Gewinn an Vielfalt für Kultur und Natur*, 2008 (Allemagne).

Chaumont de La Millière, *Mémoire sur le département des Ponts et Chaussées*, 1790.

Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, 1984 (Belgique).

Couch S. M., « The practice of avenue planting in the seventeenth and eighteenth centuries », *Garden History*, vol. 20, n° 2, 1992 (Grande-Bretagne).

CROW, *Plattelandswegen mooi en veilig – een beeldenboek*, Publicatie 259, 2008 (Pays-Bas).

Depradt D., *De l'état de la culture en France, et des améliorations dont elle est susceptible*, t. II, 1802.

Direction de la voirie, *Règlement de voirie fixant les modalités administratives et techniques applicables aux travaux exécutés sur le domaine public communautaire. Dispositions relatives à la protection des arbres communautaires*, Communauté urbaine de Lyon, 2001 (France).

Direction des routes et de la circulation routière, *Les plantations des routes nationales. Guide technique*, ministère des Transports, Direction générale des transports intérieurs, 1979 (France).

Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine, Direction générale des ressources naturelles et de l'environnement, *Préserver les arbres. Recommandations pour éviter les dégâts aux arbres* (Belgique).

DIREN (Direction régionale de l'environnement) Provence-Alpes-Côte d'Azur, *Directive de protection et de mise en valeur des paysages des Alpilles. Orientations et principes fondamentaux de protection des structures paysagères*, 2007 (France).

Drogi dla Natury, *Aleje Doliny Baryczy. Inwentaryzacja zadrzewień liniowych w krajobrazie otwartym Doliny Baryczy*, Fundacja EkoRozwoju, 2010, aleje.org.pl/dopobrania/aleje_doliny_baryczy.pdf, dernier accès 10.3.2011 (Pologne).

Drogi dla Natury, Tyszko-Chmielowiec P. (red), *Jak zachować aleje. Poradnik ochrony drzew przydrożnych dla urzędnika i obywatela*, Fundacja EkoRozwoju, 2010, aleje.org.pl/dopobrania/jak_zachować.pdf, dernier accès 10.3.2011 (Pologne).

Ebnet O., *Alleen als Markenzeichen – Verkehrsminister Ebnet will mehr Alleen*, www.mvregio.de/mvr/nachrichten_mv/32295.html, 2007, dernier accès 15.7.2008 (Allemagne).

Eilighaus D. et Steinbreicher J., *Fahren auf Landstraßen. Traum oder Albtraum? Untersuchung zum Fahrverhalten und Fahrvergnügen von Pkw-Fahrern auf Landstraßen*, Continental AG, 2003 (Allemagne).

Florgård C., « Landsbygdens alléer », *Kulturmiljövård*, n° 5, 1994 (Suède).

Fonds suisse pour le paysage (FSP), *Die Freuden und Leiden der Sentiner mit ihren Alleen*, Bulletin 24, FSP, 2006 (Suisse).

Garance, « Il y a bientôt cinquante ans, un kilomètre plus bas », www.garance.ch, 1997, dernier accès 3.8.2008 (Suisse).

Generalitat de Catalunya, *Estudi històric i manual pràctic de passeigs arbrats a les cuitats, viles i pobles de Catalunya*, 2008 (Espagne).

Gough P. J., *The Avenue of War, Journal of the Landscape Research Group*, 1998, www.vortex.uwe.ac.uk/avenue.htm, dernier accès 10.3.2011 (Grande-Bretagne).

Groupe de travail « Plantations », *Les arbres de nos routes. Plan de rénovation des plantations d'alignement des routes du département de la Loire*, Direction départementale de l'équipement, Conseil général du département de la Loire, 1992 (France).

Heinen M., « Alleenzauber », *Regulus*, n° 14, 2004 (Luxembourg).

Hermansson J-O., « Inventering av landsvägsalleernas naturvärden », *Trollius*, n° 32:8, 2003 et n° 33:4, 2004, www.dalaloran.se/trollindex.htm, dernier accès 10.3.2011 (Suède).

Hiemstra J. A., Schoenmaker-van der Bijl E. et Tonnejck A. E. G., *Les arbres. Une bouffée d'air pur pour la ville*, Plant Promotion Holland et Val'hor, 2008 (Pays-Bas et France).

Hopp M. et Meyer M., *Schutz und Pflege historischer Alleen in Schleswig-Holstein*, DBU, 2007 (Allemagne).

Housset Ph., *Avifaune et routes*, université de Rouen, 1993 (France).

Inspection générale de l'administration, Conseil général des ponts et chaussées, Inspection de la gendarmerie nationale, Inspection de la police nationale, *Audit des politiques locales de sécurité routière, rapport de synthèse*, 2007 (France).

Kurz P. et Machatschek M., *Alleebäume*, Böhlau Verlag, 2008 (Autriche).

Laboratoire régional de l'Est parisien, *Plantations d'alignement sur routes nationales hors agglomérations. Bilan des actions depuis 1985*, Setra, 1996 (France).

Laroche D., *Les alignements d'arbres*, Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, 2006 (France).

Lehmann I. et Mühle A., « Außerorts verlaufende Straßenalleen und ihre Entwicklung im 20. Jahrhundert », in Ingo Lehmann et Michael Rohde (dir.), *Alleen in Deutschland*, Leipzig, 2006 (Allemagne).

Lehmann I. et al., « Eingriffe in Alleen kompensieren », *BaumZeitung*, n° 04/07, 2007 (Allemagne).

Lehmann I., « Alleen und einseitige Baumreihen. Regelung der Neuanpflanzung in Mecklenburg-Vorpommern », *Stadt+Grün*, n° 9, 2002 (Allemagne).

Leroy A., *Les plantations en alignement*, 1953 (France).

Liman H., *Die brandenburgischen Alleen und ihre Bäume in Chausseen-Alleen-Meilensteine-Chausseehäuser. Zeitzeugen der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung Brandenburgs und Berlins*, Land Brandenburg, 2008 (Allemagne).

Linn B., *Träd på rad i stad*, Utblickslandskap, n° 4, 1985 (Suède).

Litzistorf N., *Des allées pour faire sourire le visage de nos paysages*, Bulletin 24, FSP, 2006 (Suisse).

Loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, *Mémorial*, Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, 2004 (Luxembourg).

Miljödepartementet, *Förordning (1998:1252), om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.*, 1998 (Suède).

Miljödepartementet, *Miljöbalk (1998:808)*, 1998 (Suède).

Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, *Routes et paysages dans les parcs naturels régionaux*, 1996 (France).

Ministère de l'Environnement, ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, *Ces arbres qu'on aligne*, 1986 (France).

Ministère des travaux publics, Grand-Duché de Luxembourg, *Straße und Umwelt in Luxemburg*, brochure antérieure à 1989 (Luxembourg).

Ministère des Travaux publics, *La route et notre environnement* (Luxembourg).

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung, *Nachhaltige und verkehrsgerechte Sicherung der Alleen in Brandenburg*, Gemeinsamer Runderlass, 2000 (Allemagne).

Mollet A., *Le Jardin de plaisir*, 1651.

Motorrad online, *Herbsttour in Luxemburg*, www.motorradonline.de/reise/reportagen/herbsttour-luxemburg/87248, 2007, dernier accès le 5 janvier 2011 (Allemagne).

Observatoire pour la sécurité routière, *Evolution de la sécurité routière 2000-2006. Matrice des accidents*, 2008.

Office fédéral des routes (OFROU), Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), *Les chemins historiques du Canton de Genève*, 2003, ivs.sylon.net/fileadmin/user_upload/kantonshefte/pdf/ge_kantonsheft_72.pdf, dernier accès 10.3.2011 (Suisse).

- Olsson P. et Jakobsson Å., *Alléhandboken*, Regionmuseet Kristianstad, 2005 (Suède).
- Organisation mondiale de la santé (OMS), *Health costs due to traffic-related air pollution. An impact assessment project of Austria, France and Switzerland, Synthesis report*, 1999.
- Orloff M. le Comte, *Voyage dans une partie de la France*, t. III, 1824.
- Pfeiffer E., Krebs B., « Die Deutsche Alleenstraße – eine Ferienstraße durch die schönsten Regionen Deutschlands », in Ingo Lehmann et Michael Rohde (dir.), *Alleen in Deutschland*, Leipzig, 2006 (Allemagne).
- Poncelet M. et al., *Sept cent septante-sept arbres. Plaidoyer pour les tilleuls*, Weyrich Edition, 2006 (Belgique).
- Pradines C., Marmier F., « Infrastructures. Alignements d'arbres et sécurité routière », *Revue générale des routes et des aérodromes*, n° 891, 2011 (France).
- Qviström M., *Vägar till landskapet. Om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier*, Swedish University of Agricultural Sciences, Alnarp, 2003 (Suède).
- Raffeau M., *La politique de plantation des arbres le long des routes au XVIII^e siècle en Bourgogne et en Lorraine*, ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, 1984 (France).
- Raffeau M., *Les plantations d'alignement routier au XIX^e siècle*, ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, 1986 (France).
- Reverdy G., *Les routes de France du XIX^e siècle*, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, Paris, 1993 (France).
- Reverdy G., *L'histoire des routes de France. Du Moyen-Age à la Révolution*, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, Paris, 1997 (France).
- Rodange A., *Plantations d'alignement. Instruction du 27 février 1894*, n° 6, Imprimerie Albert Nicolay, Dommeldange, 1894.
- Roghi G., « La strage degli alberi », *Conchiglia Club*, n° 44, 1964, www.gianniroghi.it, dernier accès 10.3.2011 (Italie).
- Rozier J-B., *Cours complet d'agriculture*, t. 8, 1789.
- Schmidt A., « Alleen als Lebensqualität », *Jahrbuch der Baumpflege*, 2002 (Allemagne).
- Selling E., « Esplanaden – befästningsverket som blev promenadstråk », *Byggnadskultur*, n° 3, 1992 (Suède).
- SETRA (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements), « Mesures de limitation de la mortalité de la chouette effraie sur le réseau routier », *Note d'information*, n° 74, 2006 (France).
- Silva M.-A., *La signification de l'arbre pour la ville et les habitants de Genève. A l'exemple de certains arbres et traditions*, EPF, Zurich, 1997 (Suisse).

Sjödahl M. et Selinge I., *Kulturhistoriska bidrag och särdrag – uppföljning och utvärdering av miljöersättningen till natur- och kulturmiljöer*, Jordbruksverket i samarbete med Riksantikvarieämbetet och Naturvårdsverket, 2006 (Suède).

Statens Vegvesen, *Traer og alleer*, 2006 (Norvège).

Tartaro P. et Kunz S., *Bestand und Bedeutung von Alleen und Alleenlandschaften in der Schweiz*, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, 2008 (Suisse).

Tempel K., Thiele E. et Apel H., « Deutsche Alleen- durch nichts zu ersetzen – die Kampagne des Bundesumweltministeriums und der Alleenschutzgemeinschaft e.V. », in Ingo Lehmann et Michael Rohde (dir.), *Alleen in Deutschland*, Leipzig, 2006 (Allemagne).

Thouin A., *Voyage dans la Belgique, la Hollande et l'Italie*, 1841.

Toussaint A. et al., « Analyse de l'impact physiologique et économique de l'élagage des arbres d'alignement en port libre », *Biotechnologie, agronomie, société et environnement*, vol. 6, n° 2, 2002 (Belgique).

Tracz P., *Response to the 8th European Transport Safety Lecture*, ETCS, 2006.

Umweltministerium, Wirtschaftsministerium, « Schutz, Erhalt und Pflege der Alleen in Mecklenburg-Vorpommern », décret commun, 1992 (Allemagne).

Umweltministerium, « Landesnaturschutzgesetz », Mecklenburg-Vorpommern, 2003 (Allemagne).

Vägverket Region Skåne. Länsstyrelsen i Skåne, *Alléprojektet. Slutrapport*, 2004 (Suède).

Vägverket Region Skåne, *Allévårdsplan. Skötsel och vård för samtliga alléer på det statliga vägnätet i Skåne*, 1996 (Suède).

Vägverket Region Väst, *Alléer i Region Väst. Halland, Västra Götaland, Värmland*, 2000 (Suède).

Vägverket, Regionmuseet Kristianstad, *Naturvården i alléer*, 2003 (Suède).

Vägverket, *Olycksrapport Skåne 2004*, 2005:135, 2005 (Suède).

Vejdirektoratet, *Faste genstande langs veje i åbent land. Metode. Eksempler*, 2005a (Danemark).

Vejdirektoratet, *Faste genstande langs veje i åbent land. Metode. Håndbog*, 2005b (Danemark).

Vejdirektoratet, *Smukke veje. En håndbog om vejarkitektur*, 2002 (Danemark).

Vejdirektoratet, *Vejreglerådet: Beplantning i åbent land. Forudsætninger og strategi*, 2004 (Danemark).

Vestjaellands Amt, 3,6 mio. Kr. *Til trafiksikkerhed*, 1999.

Wagner J. P., *Über Strassenbäume im Grossherzogtum Luxemburg. Eine zeitgemässe Studie*, 1915 (Luxembourg).

Wagner J.-P., *L'arboriculture fruitière et les routes fruitières, La Vie aux Champs*, 1920 (Luxembourg).

Wimmer C., « Alleen – Begriffsbestimmung, Entwicklung, Typen, Baumarten », in Ingo Lehmann et Michael Rohde (dir.), *Alleen in Deutschland*, Leipzig, 2006 (Allemagne).

Wirtschaftsministerium, Umweltministerium, « Neuanpflanzung von Alleen und einseitigen Baumreihen in Mecklenburg-Vorpommern », décret commun, 2002 (Allemagne).

Worobiec K.A. et Lizewska I., *Aleje przydrożne. Historia, znaczenie, zagrożenie, ochrona*. Borussia, 2009 (Pologne)

Crédits photographiques

Alléens Venner : Ill. 105. *CAUE 54* : Ill. 44. *CG 77, Direction des routes* : Ill. 22, 61, 71, 72, 106. *M. Cléda* : Ill. 5, 109, 110. *A. Colnot* : Ill. 114. *CROW* : Ill. 86. *M. Decker* : Ill. 9, 40, 43, 50, 62, 91, 97, 100, 102, 103, 104, 113. *B. Domžalska* : Ill. 79. *I. Erenpreiss* : Ill. 23. *C. Fauché* : Ill. 24, 80. *F. Ferrini* : Ill. 26, 34, 76, 92. *R. Fischer* : Ill. 115. *V. Galmiche* : Ill. 13. *F. Jay, musée des Beaux-Arts de Dijon* : Ill. 4. *M. Karlberg, Regionmuseet Kristianstad* : Ill. 10. *W. Knercer* : Ill. 53. *Krigsarkivet, Stockholm, Topografiska kartor Sverige, Skåne XVII B : 62* : Ill. 1. *M. Lechien* : Ill. 118. *I. Liżewska* : Ill. 3, 25. *A. Machul* : Ill. 55. *C. Olsson, Regionmuseet Kristianstad* : Ill. 46. *P. Olsson, Regionmuseet Kristianstad* : Ill. 33, 112. *M. Péch * : Ill. 69. *C. Pradines* : p. 117, Ill. 2, 7, 8, 11, 14, 18, 19, 20, 21, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 38, 41, 42, 45, 47, 48, 49, 51, 52, 54, 56, 58, 59, 60, 63, 66, 67, 68, 70, 74, 75, 77, 78, 81, 82, 83, 85, 87, 89, 90, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 101, 107, 108, 111, 116, 119, 120, 121, 122, 123, 124. *Regional Centre for Historical Monument Studies and Documentation in Olsztyn* : Ill. 15. *C. Schrepfer* : Ill. 6. *Statens Vegvesen (Norv ge)* : Ill. 73, 84. *E. Thomasson, Regionmuseet Kristianstad* : Ill. 39, 57. *F-X. Valengin* : Ill. 64, 65, 88. *Ville de Commercy* : Ill. 117. *K.A. Worobiec* : Ill. 12.