

ASSOCIATION DES PAYSAGISTES - CONSEILS DE L'ETAT

Actes du séminaire annuel du 27 octobre 2000

LES ALIGNEMENTS D'ARBRES

SOMMAIRE

Introduction de Daniel Laroche, président de l'association des paysagistes-conseils de l'Etatp. 1

MATINEE

*** INTERVENTIONS DES CONFÉRENCIERS**

- François Delarue, directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction. M.E.T.Lp. 5
- Alain Mégret, directeur adjoint à la nature et aux paysages. M.A.T.Ep. 7
- Régine Bréhier-Guillen, chargée de la sous direction de l'entretien, de la réglementation et du contentieux, à la direction des routes. M.E.T.L.....p. 9
- Anne-Marie Cousin, sous directrice de la qualité des espaces et de l'architecture du service de la connaissance, de la conservation et de la création de la direction de l'architecture et du patrimoine. M.C.Cp. 11
- Jean-Pierre Thibault, directeur régional de l'environnement en Poitou-Charentesp. 15

Présentation de deux projets par Sonia Laage et Philippe Cadoret , paysagistes-conseilsp. 19

*** DÉBATS**

animation Pascal Aubry, paysagiste conseil dans le Loir et Cher.....p. 23

APRES-MIDI

*** INTERVENTIONS DES CONFÉRENCIERS**

- Bertrand Creuchet, sous directeur des sites et paysages à la direction de la nature et des paysages. M.A.T.E.....p. 39
- Jean-Louis Mignard, chargé du bureau de la sécurité et des équipements de la route à la direction de la sécurité et de la circulation routière. M.E.T.L.....p. 41
- Marc Svetchine, directeur départemental de l'équipement de l'Ariègep. 43

Présentation de la politique des plantations routières du conseil général du Bas Rhin par Didier Dieudonné, responsable des routes départementales au conseil général du Bas-Rhinp. 47

*** DÉBATS**

animation Valérie Chapellière, paysagiste conseil en Tarn et Garonne.....p. 51

CLÔTURE

Pierre Schmeltz, chargé de mission environnement à la direction des routes. M.E.T.L.....p. 63

Jean Frébault, président de la 5ème section du conseil général des ponts et chaussées. M.E.T.L.....p. 65

LES SIGLES :

DDE : Direction départementale de l'équipement

DGUHC : Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, ministère de l'équipement

SETRA : Service d'études techniques des routes et autoroutes

DIREN : Direction régionale de l'environnement

EDF : Electricité de France

ZPPAUP : Zone de protection des patrimoines architecturaux urbains et paysagers

DRAC : Direction régionale des affaires culturelles

IDF : Institut pour le développement forestier

ABF : Architecte des bâtiments de France

DUP : Déclaration d'utilité publique

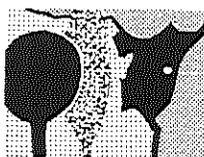
APSI : Avant-projet sommaire d'itinéraire

DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières

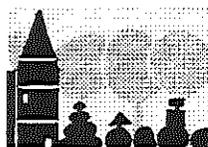
CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

CGPC : Conseil général des ponts et chaussées

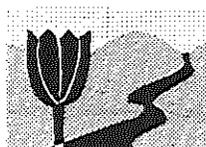
LES PICTOGRAMMES :



conseil général
du Bas-Rhin



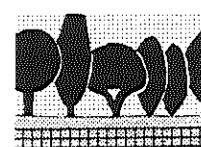
culture



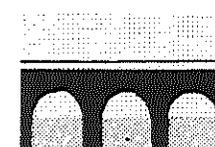
environnement



équipement



paysagiste-conseil



ponts et chaussées



Daniel Laroche, paysagiste conseil dans le Rhône et dans le Var,
président de l'association des paysagistes conseils de l'Etat.

Tout d'abord, permettez-moi, au nom de tous mes consocieurs et confrères, de remercier les invités qui ont accepté de participer à cette journée ainsi que toutes les bonnes volontés qui nous ont aidé à l'organiser. Je pense en particulier au personnel du bureau des professions de la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction.

Mais, rentrons dans le vif du sujet.

Il faut envisager les alignements d'arbres sous deux aspects : l'aspect patrimonial et celui de leur utilisation comme élément du vocabulaire des plantations du projet routier.

• *paysages français*

L'alignement d'arbres, un patrimoine historique et culturel.

Pendant des siècles, alignements d'arbres et infrastructures furent indissociables. Que ce soit pour le confort des ombrages, pour le rapport du bois ou pour la consolidation des terrains, les rangées d'arbres soulignaient routes et canaux à travers les paysages français.

Cette association de la route et de ses alignements inscrivait la voie dans les territoires selon un rapport voulu d'organisation et de références. Le territoire de la France et les multiples paysages qui font son renom se devaient d'inscrire dans l'espace un symbole fort d'unité nationale.

Des plaines aux montagnes, des terrasses de vignobles aux plaines jardinées, des vallées, des bocages aux causses, des ocres rouges aux verts hortillonnages, ce fut la route plantée qui lia entre elles toutes les collectivités, facteur d'échanges culturels et commerciaux.

• *verts hortillonnages*
• *facteur d'échanges*

Ce ne sont pas seulement les allées du Roi. Ce sont aussi les allées de la République et du siècle des Lumières. C'est sous les voûtes plantées que la Marseillaise est montée à Paris. Les constructeurs d'alors, de l'ingénieur des ponts et chaussées au cantonnier, le savaient bien et connaissaient les savoirs-faire de la coexistence de l'arbre et de la voie. Avec persévérance, au fil des siècles, ils ont pensé la voie et ses abords comme un tout indissociable, sachant acquérir les terrains qu'il fallait et aménager les ouvrages nécessaires.

• *les allées de la république*

Il s'agit bien là d'une forme d'expression culturelle qui fait de l'ensemble alignement d'arbres-route, un bien patrimonial dont nous avons hérité. A ce titre, nous y restons très attachés. Les belles routes longées d'arbres demeurent l'image de référence de l'espace de rencontre et d'excellence chanté par les poètes.

• *un bien patrimonial chanté par les poètes*

Les alignements disparaissent petit à petit.

Aujourd'hui, il disparaît en France près de cent arbres d'alignement par jour. A cette cadence, dans dix ans il n'y en aura plus. Il s'agit là de prévisions basses car nous avons constaté une accélération formidable du phénomène depuis quelques années. La destruction ne se fait d'ailleurs pas alignement après alignement. Les individus disparaissent au gré des blessures, des accidents, des morts, des interventions sécuritaires. Il n'existe pratiquement plus de grands alignements indemnes, les routes sont bordées d'arbres plus ou moins isolés dont le sort dépend de la prochaine rectification de virage ou du prochain élargissement pour disparaître sous les assauts des tronçonneuses.

- *au gré des blessures*

- *les assaut des tronçonneuses*

La majeure partie des alignements existants font partie du patrimoine national. A ce titre, ils doivent être sauvegardés. Mais ce système, qui n'est plus le seul, reste-t-il pertinent parmi d'autres pour répondre aux problèmes que pose la route actuelle ?

- *ils doivent être sauvegardés*

L'alignement peut-il encore être un élément du vocabulaire routier ?

Il est vrai que la route aujourd'hui n'a plus le même lien au paysage que la route du XIXème siècle. Elle doit d'abord s'intégrer, c'est à dire se glisser sans dégât dans un milieu. Ensuite, elle est instrument de lecture et de découverte comme en attestent les innombrables routes fleuries, routes des vins, etc. Elle est élément organisateur du projet d'une collectivité sur un territoire ; les "1% paysage et développement" des autoroutes en sont un des grands exemples.

- *se glisser sans dégât dans un milieu*

Dans ces conditions, l'alignement d'arbres n'est plus la seule réponse. D'autres sont utilisées : les revégétalisations "naturelles", les reboisements, les aménagements "paysagers" à caractère décoratif... Néanmoins, il ne peut être ignoré ou impunément détruit. Il reste un élément privilégié du vocabulaire routier qui peut, outre son harmonie avec la culture française, être un instrument de sécurité, il ne faut pas l'oublier. La création de nouvelles voies, les réaménagements des anciennes, sont de plus en plus discutés dans le cadre des interventions citoyennes au travers des concertations et des enquêtes publiques. Un intérêt croissant s'affirme pour que les infrastructures rentrent dans le cadre d'un aménagement durable et pertinent des territoires.

- *harmonie avec la culture française*

- *concertations et enquêtes publiques*

Dérouler un tapis d'enrobé ne suffit plus et ne justifie pas tout. Les techniques de la route sont aujourd'hui complexes et recouvrent toutes les disciplines : sociologie, urbanisme, écologie, paysage. La technique routière pure n'est qu'une petite partie de tout cela. Le maître d'œuvre, constructeur d'infrastructures, est devenu un chef d'orchestre harmonisant de multiples compétences. Le projet routier s'inscrit dans un projet collectif dont une des composantes majeures est le cadre de vie et le paysage. Dans ce contexte, utilisé à bon escient, l'alignement d'arbres peut évidemment avoir son sens. Il est un système légué par l'histoire, il est aussi une réponse moderne à des contraintes d'organisation spatiale. La route moderne devrait pouvoir prendre en compte, au même titre que d'autres propositions, la création d'alignements d'arbres.

Le douloureux problème de la sécurité routière.

Reprenant le flambeau d'un passé prestigieux en la matière, monsieur le ministre de l'équipement a lancé un grand défi : 5 millions d'arbres le long des routes françaises !

Toutes les disciplines qui participent à la création et à la gestion des routes sont concernées. Nous, paysagistes conseils de l'Etat, sommes réunis aujourd'hui sur le thème des alignements d'arbres. Conscients de notre légitimité professionnelle sur ce sujet, nous avons fait appel aux personnes concernées par ces débats. Pourquoi ne pas demander aux directions de tous les ministères intéressés - agriculture et forêt, culture, aménagement du territoire et environnement, équipement - de missionner une instance de haut niveau comme le pôle paysage du conseil général des ponts et chaussées, par exemple ? Cette instance pourrait réaliser un audit sur le sujet afin qu'un dialogue constructif puisse enfin avoir lieu entre les constructeurs, les gestionnaires, les chargés de la sécurité, les aménageurs et les paysagistes.

Cette politique d'exception ne pourra être mise en œuvre qu'en faisant appel à l'imagination, l'esprit novateur et la mise en commun des savoirs et des efforts.

Voici, chers invités, chères consœurs et chers confrères, quelques réflexions issues des premiers éléments qui nous sont parvenus au travers du forum que nous avons créé à ce sujet sur notre site internet www.paysagistes-conseils.org. Ils sont là pour nourrir le débat qui, vous le voyez, s'annonce riche et, j'espère, fructueux.

• flambeau

• 5 millions d'arbres

• légitimité professionnelle

• réaliser un audit

• et les paysagistes

• savoirs et efforts

• site internet



François DELARUE, directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction. M.E.T.L.

La DGUHC confère aux paysagistes conseils en DDE le rôle important qui est dévolu aux institutions récemment créées. L'activité de paysagiste conseil doit porter sur l'ensemble de l'activité des DDE par la mise en place de méthodes de travail en accord avec le directeur lui-même. Si chaque paysagiste en DDE est un conseil indépendant dont l'activité est synthétisée par le rapport annuel qu'il fournit, l'association des paysagistes conseils est l'émanation de tous et un bon interlocuteur pour la DGUHC

Les paysagistes conseils, une institution pionnière.

Le ministère de l'équipement attache beaucoup d'importance à vos fonctions de paysagistes conseils auprès de nos DDE. C'est une fonction qui est très jeune par comparaison aux architectes conseils qui célèbrent aujourd'hui leur cinquantenaire, alors que Jean Frébault avait lancé le mouvement des paysagistes en 1993. L'institution des paysagistes conseils est une institution un peu pionnière en phase de développement. La couverture des départements est maintenant presque totale (90 sur 100) et le dernier jury qui s'est tenu hier a permis de sélectionner encore quelques candidats supplémentaires.

• *jeune*

• *pionnière*

Faire du paysage comme monsieur Jourdain faisait de la prose.

Les questions touchant au paysage prennent chez nos concitoyens et chez les décideurs une importance grandissante. Ainsi, les ingénieurs de ce ministère ont fait du paysage comme monsieur Jourdain faisait de la prose depuis des siècles.

A propos du thème des alignements routiers, je pense qu'il faut faire quelques rappels pour signaler que les préoccupations de paysage ne sont pas étrangères à notre administration, historiquement.

• *préoccupations historiques*

Il est incontestable que la prise de conscience actuelle du paysage est encore jeune et que cela n'est pas simple à vivre dans les départements et dans une administration qui, traditionnellement aime bien se raccrocher à des procédures, à des actes administratifs bien clairs et bien posés.

• *faire vivre le paysage avec l'administration*

Tout le monde participe à la création ou à la destruction du paysage par des actes et aussi par des non-actes, des décisions ou des non-décisions qui peuvent avoir des impacts importants.

• *création et destruction des paysages*

Le contexte ministériel.

L'ensemble du ministère est concerné par le paysage. La DGUHC, dans l'héritage de la DAU, gère et pilote la fonction des paysagistes conseils même si la direction des routes est aussi partie prenante. Ceci implique que dans les DDE, votre activité de conseil doit porter sur l'ensemble de l'activité de la DDE.

Deux jours par mois, c'est court. Il faut faire des choix et définir d'un commun accord avec le directeur vos sujets d'intervention. C'est d'ailleurs le sens de la note circulaire du 7 Septembre qui vise à poser quelques éléments de méthode sur la façon de travailler.

• circulaire du 7 septembre

• éléments de méthode

Les rapports avec le directeur départemental de l'équipement.

Il est essentiel que vous puissiez voir le directeur. Parfois sur des sujets particuliers mais surtout, plus fondamentalement, pour faire un bilan périodique, orienter votre action, débattre de vos priorités. L'objectif est d'avoir des professionnels de haut niveau auprès des DDE.

• des professionnels de haut niveau

Les rapports d'activités ne doivent pas être pris comme un exercice bureaucratique mais comme un outil pour faire le point, le bilan de vos interventions, ce qui va, ce qui ne va pas, les choses qui sont à améliorer, les points positifs qu'il faut conforter...

Ces rapports sont également utiles au niveau central à la fois comme lieu d'échanges et de débats entre nous et aussi pour pouvoir piloter, impulser les inflexions éventuellement nécessaires et mesurer les problèmes du terrain.

• mesurer les problèmes du terrain

Les rapports avec l'association des paysagistes conseils.

Nous sommes tout à fait heureux que se soit constituée une association des paysagistes conseils. Le temps de réflexion, de mise en commun est important. Il y a des échanges qu'on ne peut pas avoir 100 ou 80 paysagistes pris individuellement.

• dialoguer

La réflexion collective est importante pour nous et sans doute pour vous aussi. Elle nous permet de dialoguer avec vous de mesurer comment les choses évoluent sur le terrain et comment on peut les faire progresser.

• mesurer l'évolution des choses sur le terrain

A cet égard, vous avez un rôle, si ce n'est un devoir d'interpellation de l'administration. Vous êtes des conseillers indépendants avec un rôle qui peut être celui de "poil à gratter" de temps en temps. Il ne faut pas en abuser mais nous sommes, dans une certaine mesure, demandeurs. Quoiqu'il en soit, je vous rappelle que l'expression publique à l'extérieur de l'administration doit être mesurée.

• votre rôle de poil à gratter



Alain MEGRET, directeur adjoint à la nature et aux paysages. M.A.T.E.

Nos 400 000 arbres d'alignement sont actuellement en sursis. Des attitudes diverses voient le jour dans les différents départements en ce qui concerne leur maintien et les problèmes liés à la sécurité. La commission départementale des sites est consultée en cas d'abattage d'alignement d'arbres sur les réseaux nationaux et départementaux (circulaire de 1985). Pour aller plus loin, il faudra s'appuyer sur un inventaire des alignements et assortir ce document d'un schéma départemental de gestion de ces plantations.

Je remercie votre association d'avoir choisi pour thème les alignements d'arbres. Je commencerai par un clin d'oeil : le texte d'un discours que le ministre des travaux publics prononça devant l'assemblée générale du Touring Club de France le 6 Décembre 1908 :

“ Il y a 14 ans, quand j'étais pour la première fois ministre des travaux publics, je vous assure que pour détruire un arbre en pleine vie, on ne m'eût pas demandé la permission ; cela se faisait tout seul ; l'arbre aurait disparu et j'aurais eu grand peine à établir les responsabilités. Aujourd'hui, pour un vieil arbre mort, on prend des précautions dont vous ne vous doutez pas. C'est devenu une question de la plus haute importance. Mesurez le chemin parcouru ; il y a 14 ans, on se serait passé de moi pour détruire un arbre vivant et à l'heure actuelle c'est à peine si je peux obtenir qu'on me débarrasse d'un arbre mort.”

• 1908

Les 400 000 arbres qui s'alignent au bord des routes nationales sont en sursis en raison des pressions de l'opinion publique.

Il y a un an, le conseil général du Gers annonçait l'abattage des trois quarts des arbres qui bordent les routes du département. Actuellement, un schéma départemental des arbres d'alignement est en train de se mettre en place.

Dans le Vaucluse, la commission des sites a réussi à empêcher l'abattage d'un alignement de 10 platanes magnifiques sur la RN100, dans la traversée du Thor.

• empêcher les abattages

De nouvelles règles basées sur une étude du SETRA condamneraient de fait 80% des arbres d'alignement dans les Bouches du Rhône. Il ne s'agit pas de minimiser les risques liés à la sécurité mais de vérifier si l'insécurité est liée aux alignements ou à d'autres causes.

• cause de l'insécurité ?

Des partenaires pour gérer les alignements.

On reproche aux arbres d'alignement d'aggraver les conséquences d'accidents dont les causes sont ailleurs. En effet, sur les voies dégagées, on roule plus vite et la gravité des accidents ne diminue pas dans des proportions importantes.

La décision de replanter 5 millions d'arbres est reprise à son compte par le comité interministériel pour la sécurité routière qui souhaite ainsi intégrer la dimension paysagère.

La commission départementale des sites examine les projets d'abattage d'alignements à l'échelle départementale et vise à respecter aussi bien un beau paysage qu'une bonne sécurité. Cette commission est une bonne échelle de réflexion adaptée à des situations locales très diverses.

Un inventaire des alignements peut être mis en place par les DIREN et les DDE dans chaque département donnant ainsi des outils pour suggérer, avec l'avis des paysagistes conseils, un mode de gestion.

C'est la commission des sites qui, de fait, donnerait son avis sur les diverses interventions des services de l'Etat aboutissant à une sorte de "Schéma départemental des arbres d'alignement". J'aimerais recueillir votre opinion sur ce principe.

En tout état de cause, la direction de la nature et des paysages précise qu'elle est prête à collaborer avec la direction des routes et la direction de la sécurité routière pour la rédaction de toute nouvelle circulaire à ce sujet.

• *commission des sites*

• *l'avis des paysagistes*

• *une nouvelle circulaire*



Régine BRÉHIER-GUILLEN, chargée de la sous-direction de l'entretien, de la réglementation et du contentieux à la direction des routes. M.E.T.L.

A la suite de la tempête, le ministère de l'équipement veut contribuer à bâtir les paysages de demain en plantant 5 millions d'arbres aux abords des routes. L'aide des paysagistes conseils auprès de la maîtrise d'ouvrage va devenir indispensable. Une nouvelle circulaire va définir des éléments de méthode pour arriver à créer un nouveau paysage routier dans de bonnes conditions de sécurité.

Replanter les paysages routiers de demain.

Avant de parler des alignements eux-mêmes, une question plus générale sur le paysage routier est posée par l'engagement du ministère de l'équipement de planter 5 millions d'arbres là où il en existe aujourd'hui 400 000. C'est en fait créer un paysage routier complètement nouveau.

• créer un paysage nouveau

Ce qu'on peut espérer c'est que, lorsque nos successeurs envisageront le paysage routier dans 30 ou 50 ans, ils auront le même attachement que nous avons nous-mêmes aujourd'hui à notre paysage bâti depuis des siècles.

• le paysage routier dans 50 ans...

Mais on ne constitue pas par hasard un patrimoine chargé de tels enjeux sans un certain nombre de moyens, en particulier de moyens professionnels. On trouve là tout le rôle que vous aurez à jouer, surtout auprès de la maîtrise d'ouvrage, dans la mise en oeuvre de ces programmes de plantations, que ce soit sur les routes nouvelles ou sur des itinéraires anciens.

• rôle des paysagistes

Le problème de la sécurité.

Le problème de la sécurité, c'est le problème des obstacles fixes qui se trouvent le long des routes. Le Comité Interministériel de sécurité routière réfléchit de façon pragmatique à ces obstacles pour établir un diagnostic et savoir s'ils sont ou non la cause d'accidents.

- *les obstacles sont-ils la cause d'accidents ?*

Notre intention n'est pas de fixer des règles mais de trouver des éléments de méthode qui incluent à la fois une analyse de la sécurité et des solutions à trouver pour régler le problème des accidents contre obstacles fixes. En effet, les obstacles fixes, s'ils ne sont pas la cause première des accidents, sont des facteurs aggravants et représentent 35% des blessés et des morts en rase campagne.

- *ne pas fixer des normes*

L'enlèvement de ces obstacles n'est d'ailleurs qu'une des solutions parmi un ensemble de solutions possibles.

Il est certain qu'on n'a pas forcément la même approche s'il s'agit de poteaux EDF ou d'alignement d'arbres classés ou tout autre ouvrage à haute valeur patrimoniale.

- *distinguer les arbres et les poteaux*

Pour ajuster au fur et à mesure nos méthodes d'intervention, il est prévu de faire de façon constante le bilan de nos actions. En effet, la sécurité routière est quelque chose de complexe. C'est une interrelation entre l'infrastructure et la façon dont l'utilisateur peut percevoir cette infrastructure et se comporter en conséquence.

- *comment l'utilisateur perçoit la route*

Lisibilité des infrastructures.

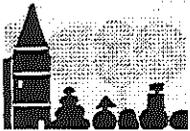
Le problème des obstacles fixes pose de façon plus générale celui de la lisibilité des infrastructures.

Pour les routes neuves, on se réfère forcément à un ensemble de règles en vigueur mais pour aménager les routes existantes, comment prendre en compte les réactions des usagers et comment supprimer ou aménager autrement ce qui peut nuire à la sécurité ?

- *comment aménager les routes anciennes*

L'élément important pour nous, c'est la création d'un nouveau paysage routier auquel s'est engagé le ministre par la plantation de cinq millions d'arbres. C'est une chose qu'on ne saura réussir sans votre participation.

- *notre engagement : créer un nouveau paysage routier*



Anne Marie COUSIN, sous directrice de la qualité des espaces et de l'architecture au service de la connaissance, de la conservation et de la création de la direction de l'architecture et du patrimoine. M.C.C

Quelles sont les préoccupations du ministère de la culture en matière de paysage et d'arbres ? La route est ses alignements sont envisagés comme un patrimoine vivant à l'échelle du territoire qu'on doit entretenir et faire évoluer. L'attachement du grand public aux arbres exige une concertation finement menée si on doit en supprimer et en remplacer . Replanter des arbres le long des routes, c'est faire de vrais projets et ne pas séparer les partis esthétiques des exigences de sécurité.

Les attributions de la sous-direction.

- Les espaces protégés, urbains ou non, tels que les abords de monuments historiques, les secteurs sauvegardés, les ZPPAUP...
- Le bureau des jardins et patrimoine paysager qui travaille surtout sur les jardins historiques (colloque Lenôtre récemment) mais intervient également sur les projets de création de jardins contemporains. Ce bureau a aussi une mission sur les paysages à caractère patrimonial : zones archéologiques, champs de bataille... en lien avec les autres ministères
- Une mission qui s'occupe de la qualité architecturale urbaine et paysagère hors espaces protégés et qui a plusieurs rôles :
 - mettre en place des architectes conseils auprès des DRAC
 - élaborer des conventions de ville pour l'architecture et le patrimoine afin de traiter un certain nombre d'espaces urbains et de développer particulièrement la création contemporaine en terme de paysage et d'arts plastiques.

• *champs de bataille*

• *développer la création contemporaine*

Le ministère de la culture et les 5 millions d'arbres...

Les arbres d'alignement, est un sujet que je connais peu. Pour nous, le paysage est un objectif très noble et n'est pas du cache-misère. L'arbre doit souligner la route, doit créer une rencontre entre la route et le paysage.

• *paysage, un objectif noble*

Et puis, il y a la question de l'échelle ; les paysagements, et notamment les grands alignements, sont dans une échelle de territoire qui n'est pas du tout celle de l'aménagement ponctuel de petits espaces. De ce point de vue, la plantation de 5 millions d'arbres annoncée par le ministère de l'équipement, est un projet qui est bien à l'échelle du territoire et qui est très fort.

• *à l'échelle du territoire*

La route : un lieu de lecture du patrimoine.

Sur d'anciennes routes royales par exemple, les alignements sont des repères pour indiquer la présence de demeures historiques qui sont dissimulées.

• routes royales

Ainsi l'infrastructure est un lieu de lecture, non seulement du paysage, mais aussi du patrimoine qui est compris dans ce paysage.

Gérer le patrimoine - Vénérer les vieux arbres.

Néanmoins, le ministère n'a pas un attachement convulsif aux arbres. On peut très bien envisager sereinement des destructions de sujets isolés et même, pourquoi pas, d'alignements complets.

• pas d'attachement convulsif

C'est la cas à Meudon, par exemple, où la commune ne veut absolument pas qu'on détruise les vieux arbres pour les remplacer. Il nous paraît important de considérer l'alignement comme un patrimoine à gérer en permanence. Le côté vivant de ce patrimoine pose des problèmes très spécifiques.

• Meudon

Nous venons de travailler avec l'IDF sur ce sujet et avons sorti un cahier qui s'intitule "Les arbres de parc, un patrimoine à gérer".

•idf

Il est vrai que nous sommes confrontés à un attachement du grand public aux arbres, aux vieux arbres. On peut le comprendre. La question des partenaires, la concertation amont sur les projets, l'information et la sensibilisation du public, autant de choses qui semblent extrêmement importantes même si c'est un lieu commun de le dire. C'est beaucoup moins un lieu commun de le faire !

• concertation du public

Il est vrai aussi que, très souvent au niveau central, nous sommes poussés à arbitrer des problèmes qui ne sont pas si terribles que ça, mais nous ne savons pas comment nous en sortir honorablement.

• arbitrer

Nous avons eu aussi quelques beaux succès. Par exemple sur les Tuileries, nous avons réussi à abattre quand même pas mal d'arbres, au centre de Paris, avec une population riveraine très influente, sans qu'il y ait de drame.

• on a réussi à abattre des arbres

Nos partenaires.

Pour nous, les partenaires sont de deux types. D'une part les ABF qui font remonter les sujets et construisent nos avis. Dans le cadre des instructions mixtes, il est important qu'ils soient bien associés, que les paysagistes conseils des DDE soient en phase avec eux.

- *ABF et paysagistes conseils*

Puis les DRAC peuvent être sollicitées pour prendre des mesures de protection sur les alignements. S'il est nécessaire d'abattre une allée de platanes malades, par exemple, il faut expliquer qu'ils sont malades, qu'il faut les abattre. En effet, ce sont les DRAC qui sont saisies par les associations

- *abattre une allée de platanes*

- *les associations*

Des projets de paysage liés à la sécurité.

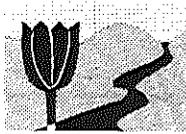
En dernier lieu, il me paraît important d'insister sur la notion de projet, parce qu'un projet de paysage, qu'il s'agisse d'un alignement ou pas, va prendre en compte les objectifs esthétiques de structuration du paysage, mais aussi les problèmes de sécurité. Par exemple, dans un bâtiment, et c'est le même problème en paysage, il faut à la fois que ce soit beau et que les gens ne soient pas brûlés s'il y a le feu. C'est le rôle du concepteur d'intégrer ces différents paramètres. Cette notion de projet est extrêmement importante et c'est justement quand les données sont bien posées en amont qu'on peut arriver à trouver des solutions qui vont satisfaire à tous les objectifs.

- *projet*

- *satisfaire à tous les objectifs*

Voilà ce que je voulais vous dire sur les alignements d'arbres le long des routes et qui correspond à une pensée générale de notre direction sur tous ces problèmes de création.

- *création*



Jean-Pierre THIBAULT, directeur régional de l'environnement de Poitou-Charentes.

Faut-il diaboliser les alignements ? Ils ont quelques avantages que nous avons du mal à évaluer, omnubilés que nous sommes par les questions de sécurité. On peut inventer des formes végétales alternatives aux alignements à proximité des routes, différentes selon les paysages, et ainsi réconcilier les infrastructures avec les territoires qu'elles traversent.

Les arbres d'alignements, des démons et des anges.

Je voudrais qu'on essaie de sortir du côté un peu manichéen que revêt le débat actuel sur les arbres d'alignement qui sont à la fois des démons et des anges.

Ce sont des démons parce qu'ils sont des facteurs d'accroissement de l'insécurité. C'est vrai que quand une voiture se cogne à un arbre, c'est beaucoup plus mortel que quand elle se cogne à un champ. Ce sont des anges, parce qu'ils sont des éléments du patrimoine auxquels nous sommes attachés, qui sont les legs de nos ancêtres.

• legs

On a eu l'occasion, au cours des années précédentes, de dire que les arbres ne traversaient pas les routes, que c'était l'inattention du conducteur qui était la cause des difficultés. Mais la perception visuelle d'une voie de circulation rendue étroite par le fait qu'il y a des arbres d'alignement est sans doute un facteur de moindre vitesse. Je ne suis pas sûr qu'on ait fait réellement une évaluation de ce phénomène.

• les arbres ne traversent pas les routes

Le nombre d'accidents mortels causés par un choc sur un obstacle est facile à évaluer, mais le nombre d'accidents évités parce que la vitesse a été inférieure grâce au marquage vertical de la route, serait une étude à mener.

• les arbres évitent les accidents

Faut-il supprimer tous les alignements ?

Aujourd'hui on réprime l'excès de vitesse mais on conçoit des ouvrages routiers qui sont, d'une certaine façon, des incitations à aller encore plus vite, d'une façon encore plus sûre. Il y a là une sorte de contradiction de la part des personnes en charge de la sécurité routière.

L'arbre est-il strictement un facteur d'insécurité ? Dans certains secteurs, des alignements entiers ont été supprimés dans les années 70 et certains arbres furent maintenus pour un marquage visuel de carrefours ou d'obstacles. Les gens de terrain - subdivisions ou DDE - ont parfaitement compris que cela pouvait être un facteur de ralentissement et donc éviter les accidents. On a des exemples comme ça dans la grande plaine de Parthenay, où une ancienne route n'est plus arborée que dans la traversée des villages.

• *insécurité ?*

• *villages*

Régénérer les plantations routières.

L'aspect angélisation de l'arbre est essentiellement fondé sur sa valeur patrimoniale. Mais il lui arrive de mourir et ce n'est pas parce que c'est du patrimoine vivant qu'il faut absolument le conserver. La régénérescence de la forme végétale nécessite un entretien, tous les forestiers le savent bien et l' élu local, lui, souhaite ardemment que l'arbre ne meurt pas durant son mandat.

• *être élu quand l'arbre meurt*

Par ailleurs, en terme de patrimoine, les alignements réguliers ne sont plus les seules formes de plantation ayant une valeur et on peut en imaginer d'autres.

Patrimoine d'êtres vivants avec des formes régulières, Lenôtre en pleine campagne, ce n'est pas forcément une cause très facile à plaider. Peut-être peut-on essayer de replacer le débat dans l'utilité sociale des arbres d'alignement routiers ou dans l'accompagnement des routes par des formes végétales ?

• *lenôtre en campagne*

Openfield ou déprise agricole.

Je crois que c'est un truisme de dire que les arbres d'alignement sont des marqueurs de paysage et des éléments d'identification régionaux sur une vaste échelle.

• *truisme*

Dans un paysage d'openfield comme en Poitou-Charentes, la disparition de l'élevage au profit des grandes cultures souligne d'autant plus la formation routière arborée. C'est le seul élément végétal dans un paysage qui, par ailleurs, prend des allures de désert. Dans la plaine d'Aunis, entre Niort et La Rochelle, il ne reste que quelques îlots végétaux, vestiges d'anciens alignements.

• *désert charentais*

Inversement, quand on est dans un territoire où le paysage est nettement plus compliqué avec des éléments un peu sauvages ou de déprise agricole - nos marges de Poitou-Charentes côté Massif Central ou Massif Armoricain - là , l'alignement joue plus un rôle de marqueur humain.

• *marqueur humain*

Les routes d'aujourd'hui et le végétal.

La route est encore beaucoup trop largement considérée comme un élément traumatisant pour le territoire qu'elle traverse, comme un élément d'affirmation d'une sorte de pouvoir humain sur une nature qui serait, par définition, totalement bénéfique.

Or, il y a une sorte de négociation par le biais du végétal entre le territoire et l'infrastructure même si, dans l'utilisation du végétal, il y a quelques écueils à éviter.

Le premier est : éviter le camouflage. C'est le constat qu'on arrive en retard et qu'on a fait quelque chose de tellement horrible qu'on veut absolument le cacher. De toutes façons, à ce moment là, le végétal n'y suffit pas. Je dois dire que, de ce point de vue, les choses évoluent favorablement en DDE.

• *nature bénéfique*

• *3 écueils*

• *camouflage*

Le deuxième écueil à éviter est l'anecdote. Je ne vous raconterai pas les ronds points. Là on est dans le royaume de l'anecdotique. On imagine des choses intéressantes pour un tout petit territoire mais l'automobiliste qui parcourt des centaines de kilomètres n'en perçoit strictement pas l'intérêt.

• *anecdote*

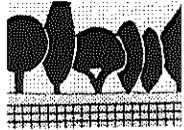
Le troisième écueil réside dans l'effet de mode qui conçoit le paysage comme un élément qui serait brusquement devenu non projectuel, c'est-à-dire une espèce d'éloge de la spontanéité. La spontanéité en question étant d'ailleurs pour ceux qui la pratiquent, un projet subtil et extrêmement abouti. On laisse pousser les ronces et les broussailles, et puis, quelques arbres un peu plus hauts. Cela peut être intéressant à condition qu'on ait bien conscience que c'est là aussi un parti pris et un projet qu'il faut tenir sur une échelle relativement vaste. Il faut éviter qu'on passe de l'arbre d'alignement à la broussaille d'alignement, même si, au ministère de l'environnement, cette broussaille peut être tout à fait intéressante.

• *broussaille d'alignement*

Deux confrères, Sonia LAAGE et Philippe CADORET, présentent des projets routiers. Le premier projet relate une expérience d'assistance à la programmation et au choix d'un confrère pour l'étude de la déviation de Saumur. Pour le deuxième, c'est une pratique de maîtrise d'oeuvre qui est exposée sur un tronçon de voirie départementale entre Gignac et Aniane dans l'Hérault.

PROJET N°1 : SONIA LAAGE, paysagiste conseil en Maine et Loire.

Le contexte institutionnel et paysager.



Je suis paysagiste conseil dans le Maine et Loire. Voici une étude sur la déviation de Saumur. J'ai participé à la programmation et à la consultation du paysagiste maître d'oeuvre.

La déviation de Saumur se fait par tronçons successifs depuis 1988. Actuellement le tronçon Nord est en cours de déclaration d'utilité publique.

Avec le paysagiste retenu, nous avons défini les caractères globaux du paysage avant de mettre en évidence les différentes unités qui le composent. Nous avons décidé de ne pas refermer les champs visuels de part et d'autre de la route afin de maintenir la lisibilité de la géographie et des projets de développement urbain.

En effet, le paysage de vignoble du pays Saumurois est assez attachant : Saumur-Champigny à l'Est et Saumur-brut plus au Sud. Il y avait également, et notamment au bord de l'ancienne RN 147 existante, une pratique traditionnelle de plantations de noyers d'Amérique mis à disposition des riverains. Ceci explique la taille soignée de ces arbres, taille qui convient également aux contraintes de la circulation routière.

Le projet de la déviation.

[Des plans sont projetés en même temps pour situer le tracé routier et montrer le projet de paysage lui-même.]

Sur la première partie du projet, l'idée est de conserver une partie des noyers d'Amérique existants de l'ancien tracé, de les protéger par une glissière puis de poursuivre sur le nouveau tracé de 3,5km par la replantation d'environ 250 arbres de la même espèce. Le projet, plus qu'un classique alignement, repose sur une série d'ouvertures et de fermetures visuelles qui font jouer la route avec le paysage.

Sur la deuxième partie du projet, dans une séquence plus urbaine, le paysagiste a utilisé le tilleul déjà présent au centre-ville.

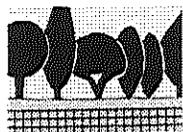
Il faut également signaler que les plantations sont situées entre 8 et 12 mètres du bord de la chaussée.

Dans la partie nord, le paysagiste a préféré ne pas faire d'écran végétal à proximité de la zone d'activité en projet. Il a créé une série de "modules", à base encore de noyers, pour établir un dialogue entre la route et l'urbanisation future.

PROJET N°2 : PHILIPPE CADORET, paysagiste conseil dans la Drôme.

[Des diapositives sont projetées en même temps que la présentation orale du projet]

Le cadre de la commande.



Voici un projet de maîtrise d'oeuvre qui concerne la RD32 entre Gignac et Aniane, à l'ouest de Montpellier dans la vallée de l'Hérault. L'ancienne route était bordée de platanes auxquels les élus étaient très attachés.

La commande émanait du Conseil général de l'Hérault et consistait à faire des propositions d'aménagements paysagers sur un nouveau tracé de la R.D. 32 au sud d'Aniane, sur 2km. En même temps, nous devons faire une analyse critique de ce nouveau tracé décalé de 500m par rapport à l'existant. L'alignement de platanes originel n'était pas de bonne qualité. Il ne nous semblait pas problématique de supprimer un côté de l'alignement, d'élargir la voie et de replanter.

Le projet et les problèmes rencontrés.

Notre proposition - garder le tracé actuel - une fois réglé le problème de la sécurité par une glissière, ne soulevait pas d'objection, mais... la DUP était passée et il était trop tard pour adopter cette solution vu les budgets déjà engagés !

Nous avons alors proposé d'installer la nouvelle route sur le tracé d'une ancienne voie ferrée parallèle à la route actuelle et de recréer des alignements. En effet, nous voulions donner à ce tracé, à l'entrée d'Aniane, une certaine solennité. Conformément aux souhaits du Conseil Général, et nous en avons été d'accord, c'est le micocoulier qui s'est imposé comme essence d'alignement sur le projet.

Par ailleurs, nous avons réussi à préconiser le rétrécissement de la voie dans le but de réduire la vitesse.

Sur la raison d'être des chemins de desserte.

La desserte des parcelles agricoles se pose dans tous les projets routiers créant des plates-formes minérales très larges. Ces dessertes ne sont pas réellement étudiées en allant discuter avec chaque agriculteur. Administrativement, c'est plus simple de dérouler un tapis d'enrobé.

On a souhaité atténuer l'impact visuel de cette sur-largeur en plantant une haie champêtre au pied des micocouliers et en préconisant un bi-couche à la place de l'enrobé traditionnel.

Route inondable, plaine agricole drainée.

Les services du Conseil général ont accepté que la route, comme de nombreuses routes de la région, puisse être inondée tous les ans ou tous les deux ans et qu'on n'en réhausse pas le profil en long pour autant. Par contre, la plaine agricole traversée est traditionnellement irriguée et de petits canaux passent sous la route. Pour parler de la mémoire de ce site, nous avons souhaité signaler la présence de chacun de ces canaux par la plantation de deux cyprès d'Italie.

Que faire de l'ancienne route, des "ravins" et des talus ?

Il nous semblait important :

1 - de traiter l'entrée de l'ancienne route à la manière des chemins qui mènent aux domaines agricoles, par des piliers en terre.

2 - de réduire la voie et de la retraiter en bi-couche, ce dont nous n'avons pas réussi à convaincre la maîtrise d'ouvrage.

Nous avons donc un résultat un peu hybride.

Les "ravins" - ce sont des ruisseaux de 4 à 5 mètres de profondeur - ont été busés mais on a décidé de les rendre toujours repérables par des murets en pierre.

Nous avons planté les talus de chênes verts afin d'éviter le ravinement.

[Pour resituer l'échelle de temps et conclure, Philippe Cadoret montre la photo d'un alignement qui a 15 ans et qui est magnifique sur un projet réalisé par J.P.Clarac à Vitrolles.]

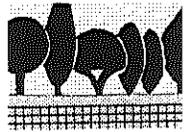
D E B A T S - M A T I N É E

Pascal AUBRY, paysagiste conseil dans le Loir et Cher est chargé d'animer le débat qui suit sur le thème :
“Les alignements d'arbres sont-ils un patrimoine à conserver ou des obstacles à abattre ?”

Pascal AUBRY :

Essayons de réagir aux interventions de ce matin en ayant pour objectif d'élaborer progressivement ce qui serait notre position, en tant que paysagistes conseils, sur ces alignements d'arbres

Sébastien GEORGIS, paysagiste conseil de l'Ariège.



Je connais la route sur laquelle Philippe Cadoret a travaillé dans l'Hérault ; il était relativement délicat d'y rouler à plus de 80km/heure. Maintenant, sur la nouvelle route, il est assez difficile de ne pas rouler à 120. La question est : est-ce qu'on accepte le temps qu'il faut pour aller d'un point à un autre en fonction de règles qu'on s'est fixées ?

On sait que ce qui compte dans les problématiques urbaines, c'est , pour faire simple, l'isochrone 30 minutes. Donc si on agrandit cet isochrone, on fera toujours 30 minutes sur la route, on ira plus loin et on aura une ville encore plus étalée mais on ne gagnera pas de temps.

Cette course en avant sur l'investissement routier pour faire gagner du temps semble être en contradiction avec certaines autres attentes d'une ville moins étalée.

Et pour prolonger la question de J.P.Thibault sur la sécurité et l'insécurité des alignements, il serait assez intéressant de faire une comparaison entre le budget routier par habitant et le nombre d'accidents. Est-ce qu'on a des comparaisons d'un pays à l'autre sur ces données là, c'est à dire : est-ce que beaucoup d'argent sur les routes provoque beaucoup moins de morts sur les routes ?

Régine BRÉHIER-GUILLEN. Direction des routes.



Pour la comparaison des budgets de sécurité d'un pays à l'autre, je n'ai pas de chiffres très précis. Ce qu'il faut comprendre c'est que tout le monde peut parler de la sécurité mais qu'il existe de véritables techniques qui conduisent à réellement agir sur le niveau de sécurité.

La première décision qui a conduit à une mesure de sécurité routière, c'était le choc pétrolier, donc la limitation de vitesse pour des raisons purement économiques. A l'époque, il y avait à peu près 16 000 morts par an en France avec un

nombre de kilomètres parcourus nettement inférieurs à aujourd'hui. Aujourd'hui on est à 8 500 morts par an, un des taux les plus forts pour un pays développé.

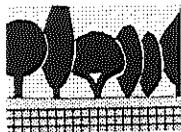
Plus que de savoir si les arbres sont dangereux ou non, je crois qu'il faut analyser les problèmes route par route, site par site, et dans le fameux comité interministériel de sécurité routière, il est demandé au ministère de l'équipement de développer les outils pour permettre cette analyse.

Il y a malheureusement beaucoup de gens qui se tuent sur des obstacles fixes : 35% des morts et des blessés graves. 160 000 personnes par an sont blessées. On ne peut pas ignorer ça, même si les choses sont différentes d'une route à l'autre.

Je crois que dans le débat sur la sécurité routière, il faut admettre qu'on va développer des outils qui vont permettre d'avoir une analyse plus locale et donc de rentrer dans une problématique de projet. Il va falloir accepter de combiner des contraintes différentes, par exemple, éloigner ou supprimer des obstacles latéraux. Si ce sont des poteaux électriques, il faudra quand même bien assurer l'alimentation électrique des populations !

Les solutions passent effectivement par une série de projets de niveau local mais qui concernent des itinéraires d'une certaine longueur.

Jean-Marc L'ANTON, paysagiste conseil en Saône et Loire.



Le problème de la sécurité et le problème des arbres peuvent être déconnectés sur bien des points. Aujourd'hui, les conditions ne sont pas réunies dans les DDE pour faire en sorte qu'on conserve ne serait-ce que les arbres qui existent. Il y a trois ans, j'ai été convoqué sur le terrain pour un arbre qui gênait la visibilité. Trois ans après, on me rappelle au même endroit pour l'arbre suivant. Ca veut dire que c'est tout l'alignement qu'il faut couper.

Deuxième point, depuis deux ans, j'ai insisté pour que tous les projets du service grands travaux soient suivis par les gestionnaires. Je fais le constat qu'aucun des dits gestionnaires de la DDE n'est capable de formuler un avis technique sur les projets de plantations.

Troisième point, on fait des formations sur l'élagage. J'ai questionné le personnel de la DDE pour savoir s'il était capable maintenant de réceptionner des travaux d'élagage. Personne ne s'est dit capable de réceptionner les travaux commandés.

L'année dernière, en Saône et Loire, on a planté 100 arbres le long des routes nationales. Sur les 100, 60 ont été replantés trois fois ! On se retrouve à être aujourd'hui les avocats des arbres alors qu'on devrait être les avocats des sites. Ce sont les services des DDE qui devraient savoir s'occuper de gérer les arbres et que cela ne soit pas les mêmes qui s'occupent de la sécurité pour qu'il puisse y avoir un vrai débat.

J'ai envie d'ajouter qu'il ne s'agit pas simplement de replanter des arbres. Il s'agit de déterminer les conditions qui vont nous permettre de replanter des arbres le long des routes. Planter 5 millions d'arbres en 10 ans, cela fait 5000 arbres

par département et par an. Dans mon département, on en est à 100 arbres par an. Je ne vois pas comment on va multiplier la capacité de plantation par 50 si les moyens techniques de gestion ne suivent pas..

Dans ces conditions, je crois que la coexistence de l'arbre et de la sécurité est un faux problème. La sécurité est prise comme prétexte pour supprimer ce qu'on ne peut plus gérer.

Anne-Marie COUSIN, Direction de l'architecture et du patrimoine.

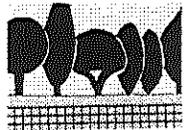


Voici un exemple que la direction de l'architecture et du patrimoine a mis en place. L'estimation de la charge d'entretien faisait partie du projet de restauration de Versailles. Par ailleurs, dans certains parcs historiques, l'existence de topiaires suppose un personnel formé dès le départ.

A Versailles, à certaines périodes jusqu'à 500 et 1000 personnes assuraient l'entretien. Maintenant il y en a 60 dont une bonne dizaine de handicapés sérieux. Nous n'avons plus les moyens de tailler des topiaires compliqués. Cela soulève des débats, mais le projet de restauration n'est approuvé que dans la mesure où il met en face les moyens de gestion.

Pour les plantations routières, il serait intéressant d'estimer les coûts des interventions année par année et d'inclure une partie des coûts de gestion dans l'investissement.

Catherine MOSBACH, paysagiste conseil de la Moselle.



Je voudrais réagir sur les premières interventions avec des données qui sont en contradiction et ajouter deux pistes de travaux à propos des 5 millions d'arbres.

En Moselle, il y a 36 000 arbres le long du réseau national et départemental, environ 1/10^e du patrimoine national. Il y a deux ans, un état sanitaire et de sécurité a été fait par le Département . Sur 3 500 sujets, 2000 ont été abattus . Il y a d'une part la panique actuelle des responsables de services qui craignent d'être mis en examen et de perdre leur carrière à cause des accidents et d'autre part, il n'y a pas de projet de renouvellement équivalent des plantations.

Je ne suis pas du tout dans la situation des deux témoignages de Sonia Laage et Philippe Cadoret . J'ai beaucoup de mal, sur des projets de paysagistes qui ont été pensés il y a deux ou trois ans, à obtenir que les plantations soient réalisées alors que la route est en chantier.

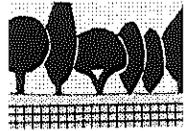
Il me paraît intéressant comme piste de travail qu'on puisse faire remonter au niveau national, un état de l'existant concernant les plantations. Par ailleurs, il est fondamental qu'on ait l'appui des services de l'Etat pour réfléchir sur cette question juridique de mise en examen des responsables de services. C'est tout à fait humain que quelqu'un n'ait pas envie de risquer son avenir parce que la question de la sécurité n'est pas réglée.

En Moselle, les subdivisionnaires se plaignent parce qu'on leur impose d'abattre des arbres de 150 ans qui sont magnifiques. Je ne vois pas comment on peut mobiliser les services si 5 millions d'arbres sont à planter alors que les projets de paysagistes maîtres d'oeuvre ne sont pas réalisés..

Pascal AUBRY.

C'est pour des raisons de dépassement de crédit ou pour d'autres raisons ?

Catherine MOSBACH, paysagiste conseil dans la Moselle.



Pour les deux. Je donne un exemple très concret. On met 400 000F par an en Moselle pour abattre des arbres pour des raisons de sécurité alors que les budgets d'investissement ne débloquent pas 400 000F pour planter, c'est la première raison. La deuxième, c'est que deux ans après les projets des paysagistes, les textes de sécurité ont changé.

L'exemple de la DUP de Philippe Cadoret est tout à fait significatif. Les emprises foncières sont négociées 10 ou 15 ans à l'avance. Cela pose le problème de la notion de durée dans le projet et celui des changements de textes dans le domaine de la sécurité et dans les principes de plantations en bord de route.

Il y a beaucoup de gens à mobiliser à ce sujet. Il faudrait que nous soyons soutenus par une régulation au niveau national d'un point de vue concret et pas seulement par des principes "on va planter 5 millions d'arbres". C'est un peu facile et cela ne nous aide pas du tout au niveau local. Les DDE nous rient carrément au nez.

Dites-nous comment on va faire et avec quel argent ? Et comment les agents de l'Etat vont-ils cesser d'être responsables de la sécurité au bord des voiries ?

Bertrand CREUCHET, Direction de la nature et des paysages.



Le ministère de l'environnement a été très satisfait de voir que l'équipement a proposé cette plantation de 5 millions d'arbres, mais il ne faudrait pas que la forêt cache l'arbre. La forêt en France grandit. Les 5 millions d'arbres, c'est une question de composition paysagère et non pas une question quantitative. Chaque cas, chaque route doit faire l'objet d'une solution particulière.

Cette semaine, le directeur des routes, grâce au conseil général des ponts et chaussées, nous a laissé entendre qu'on pourrait travailler ensemble sur un projet de circulaire à partir de l'étude du SETRA.

A la suite de cette journée, il faut que nous travaillions ensemble avec la direction des routes et aussi le ministère de la culture qui s'occupe beaucoup de paysage, pour donner les moyens aux DDE de faire des projets qui soient réalisés, même si, dans les départements l'essentiel du patrimoine est sous la responsabilité du président du conseil général.

Jean-Pierre THIBAUT, directeur régional de l'environnement en Poitou-Charentes.



On trouvera toujours plus d'arbres plantés que d'obstacles latéraux supprimés, donc on dira que, finalement, la balance n'est pas si mauvaise que ça. Le DDE se sentira bien parce qu'il aura fait du chiffre en terme d'enlèvement d'obstacles latéraux et puis, il se sentira environnementalement correct parce qu'il aura fait du chiffre en terme de plantations d'arbres, mais il n'aura pas fait ce qui était préconisé par la direction des routes, c'est-à-dire du sur-mesure.

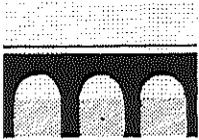
En 4 ans en DDE, j'ai essayé de faire comprendre que chaque cas était unique. C'est vrai que, en matière d'ouvrages routiers, les règles sont extrêmement précises et que c'est très difficile d'aller vers ce sur-mesure. Le prêt à porter a encore de beaux jours devant lui dans les DDE, mais je ne perds pas courage.

Qu'est-ce qu'on peut faire en tant que DIREN au niveau local ? Je crois que la future circulaire entre le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement et le ministère de l'équipement a un volet spécifique sur les coopérations entre les services déconcentrés, donc le dialogue au niveau local existe. Ce dialogue porte essentiellement sur les problèmes d'infrastructure et la gestion des dépendances routières et des alignements routiers. Il y a aussi des systèmes de formation DDE/DIREN qui peuvent être mis en place.

En Poitou-Charentes, il y a un inspecteur des sites qui est intéressé par ces problèmes de gestion d'arbres, qui suit des formations et est ensuite formateur au sein des DDE. Mais on a peu de personnel.

Je ne sais pas où en est l'expérience du troisième jour du paysagiste conseil en DIREN, à l'image des régions Centre et Rhône-Alpes. Cela obligerait DDE et DIREN à travailler de manière plus précise ensemble sur ces questions-là.

Jean FREBAULT. Conseil général des ponts et chaussées.



Je voudrais me réjouir de la qualité du dialogue qui s'instaure entre les trois ministères et avec les paysagistes. Il y a des ouvertures intéressantes avec la direction des routes. Je crois que tous les professionnels qui sont dans la salle, passionnés par le paysage, doivent aussi intégrer les questions de sécurité.

Pour moi, les 5 millions d'arbres, c'est un défi exceptionnel qu'il faut relever collectivement et qui dépasse largement la question des plantations d'alignement le long des routes et de la sécurité.

Nous avons 400 000 arbres le long des routes nationales. Il paraît clair que ces 5 millions d'arbres ne vont pas être plantés dans un dispositif d'alignement. Ils vont sans doute faire l'objet d'un ensemble d'aménagements paysagers qui sera perpendiculaire aux axes routiers actuels sur des emprises foncières sur lesquelles je m'interroge, d'ailleurs.

Pour moi, c'est d'abord un projet d'aménagement du territoire dans l'esprit qu'indiquait Jean Pierre Thibault quand il parlait des arbres qui marquaient la présence des routes dans les paysages d'openfield.

Donc on va, par ce projet très fort et très ambitieux, modifier la perception du paysage de l'ensemble de notre territoire. Il faut donc lui donner tous ses sens.

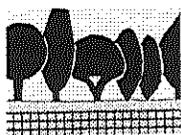
Il me semble qu'il faudrait une réflexion sur les concepts que l'on veut mettre en oeuvre. Qu'est-ce qu'un paysage créé aujourd'hui ? Actuellement, les paysages se créent par le jeu d'un certain nombre de forces économiques, ce qui peut être très réussi ou au contraire catastrophique.

Quel sens donner à ce projet ? Est-ce qu'il y a des éléments de doctrine ? J'ai envie d'interpeller l'ensemble des maîtres d'ouvrage et des paysagistes sur une réflexion conceptuelle. On a une occasion qui est quand même très rare. Elle est peut-être provoquée à la fois par la tempête et par le débat sur la sécurité. Il ne faut pas la traiter qu'en terme de fonctionnalité et de logistique, il faut la traiter aussi sur le fond.

Pascal AUBRY.

La question du foncier devra être reprise car les phénomènes d'emprise sont importants dans ces problématiques de plantations.

Michel VIOLLET, paysagiste conseil du Bas-Rhin et de la Haute-Savoie.



Le projet de planter 5 millions d'arbres est intéressant, l'effet d'annonce est très bon, mais à quoi ça sert? On a beaucoup parlé de problèmes esthétiques, de sécurité mais on n'a pas parlé de problème d'usage. Tous les grands projets de plantation qui ont été fait historiquement étaient toujours liés à des projets militaires, économiques, techniques.

L'autre question que je me pose c'est celle de l'arbre et de la route. A mon avis, cette relation est complètement dépassée puisqu'on n'a pas les mêmes échelles d'infrastructures, de vitesse, de circulation. Pour moi, le problème qui se pose est plutôt la place de l'arbre dans le paysage. Comment cet arbre dans le paysage va servir de médiation entre les infrastructures et les équipements qui s'installent ou non au bord des grandes infrastructures ?

Alain LEVAVASSEUR, paysagiste à la DDE de Charentes Maritimes.



Je remercie Jean-Pierre Thibault de poser les bonnes questions, mais je souhaiterais qu'il soit plus vigilant en commission des sites pour freiner un peu les ardeurs de notre préfet. Je m'associe à ce qui vient d'être dit mais, moi qui suis de la maison, j'aimerais bien défendre mes collègues parce qu'en matière de plantation et de gestion du végétal le long des routes, le budget c'est 0 et l'objectif c'est 0.

Pour reprendre l'exemple de Charentes Maritimes, il y a peut-être 150 arbres qui gênent, mais à la DDE, je ne connais pas quelqu'un qui peut dire : "oui, je coupe sans état d'âme".

Dans les commissions des sites, les élus, contrairement à ce qu'on pourrait croire, sont grands coupeurs d'arbres. Quand les gens se tuent, on va couper l'arbre, on fait une procession rituelle et on entretient les couronnes mortuaires. C'est vrai que si vous avez un parent qui est tué contre un arbre, vous voyez les choses différemment après.

5 millions d'arbres, ça paraît colossal, c'est l'effet d'annonce. Comme il n'est pas question de faire des alignements, il faut acquérir du terrain ou planter chez les propriétaires privés. Ça paraît exclu.

Je pense aux remembrements successifs ; combien de millions d'arbres ont été éradiqués, combien d'arbres ont-été replantés et combien s'apprête-t-on à planter ? Les agriculteurs soi-disant gardiens du paysage n'en veulent pas. Ils continuent à couper les arbres, à mettre des nitrates et à faire des réserves d'eau de 10 hectares par 10 mètres de haut avec des merlons tout autour. Les sites et les échelles sont complètement éclatés.

Etre paysagiste est vraiment un métier difficile. On a toujours ce grand mot dans la bouche : le projet. Un projet au 2000ème c'est différent d'un projet au 20 000ème. A quelle échelle devons-nous travailler ? Je crains que le nombre de 5 millions d'arbres d'alignement nous fasse passer à une échelle qui n'est pas pertinente.

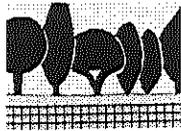
Pascal AUBRY.

Si, justement, je pense que le Direction des Routes n'a pas fait cette annonce de 5 millions d'arbres sans intention. C'est pour obliger la problématique de la plantation d'alignement à sortir du bord de la route. Il est grand temps que nous passions au projet de territoire dont parlait Monsieur Frébault. La question qui est posée immédiatement, en revanche, c'est le problème de l'emprise.

Très souvent, nous sommes confrontés à l'obligation de planter des arbres dans l'emprise de la route. Quand on suggère de planter au delà des emprises, dans le paysage, on nous regarde avec des grands yeux, quand on sait que planter juste derrière le fossé, c'est déjà une performance. Bref, les problèmes d'emprise sont posés pour tous les projets à l'échelon national.

Avec le 1% Paysage et Développement, c'est un peu différent parce qu'il y a là un travail de relais avec les collectivités locales qui est annoncé d'entrée. Allons-nous rentrer dans une problématique semblable pour planter les 5 millions d'arbres?

Marie VERDIER, paysagiste conseil des Hautes-Pyrénées et de l'Aude.



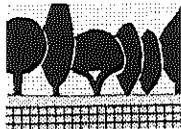
Juste une question terre à terre à Philippe Cadoret. Combien a coûté son projet ? Qui le gère ? Et puis, d'autre part, sur la vitesse, s'il est vrai que l'effet d'alignement peut réduire la vitesse, j'ai des témoignages différents de la part de certains subdivisionnaires : il y a un comportement contemporain lié à une psychologie du risque, qui consiste à rouler le plus vite possible sur des trajets quotidiens pour savoir si on va arriver à passer à 160 à l'heure entre deux rangées de platanes qui sont éloignées de 6 mètres.

J'ai été appelée sur un cas comme ça dans l'Hérault, l'année dernière alors qu'un accident mortel venait de se produire contre un platane.

Ensuite, il a été dit qu'on arrivait en retard sur les projets. Si le paysagiste travaille à cacher la route, cela veut dire qu'effectivement on est en retard. Le drame c'est qu'on intervient quand les tracés et les profils en long sont déjà figés. Il ne reste qu'à planter les talus pour qu'ils ne s'écroulent pas.

J'ai toujours envie de ramener les choses à la commande faite aux paysagistes. C'est là le vrai débat.

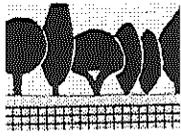
Philippe CADORET, paysagiste conseil de la Drôme.



Sur la question du coût, je ne peux pas répondre directement parce que ce n'était pas moi qui avait géré ce dossier à l'agence. Mais on a eu l'argent qu'il fallait et non pas seulement un pourcentage sur l'ensemble des travaux routiers.

Je pense qu'il faut que ce soit comme ça. Le travail du paysagement ou des plantations doit pouvoir intervenir bien en amont et en aucun cas être un pourcentage. Les plantations seront gérées par le conseil général qui a un service compétent et, en plus, le maire du village est aussi conseiller général.

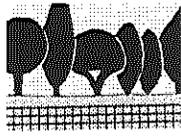
Philippe THEBAUD, paysagiste conseil du Jura.



Vos propos me remontent le moral mais ce n'est pas tout à fait évident de mettre en relation ce que vous dites et ce qui se passe. Quand je regarde l'organigramme de ma DDE ou même du ministère, qui connaît réellement quelque chose en terme de paysage et de végétal ? Il existe quantité de labos qui analysent le béton, les sols etc.. Je n'ai pas encore trouvé vraiment de partenariat clair pour savoir qui réceptionne les arbres et les travaux de taille.

Des cycles de formation ou des cours sont donnés, mais, de toutes façons, deux ans plus tard, le subdivisionnaire est passé à l'urbanisme et l'urbanisme pose des bordures. La notion de projet, ce qui peut devenir notre patrimoine, j'y souscris. Mais est-ce que raisonnablement les moyens nous sont donnés ?

Pascale HANNETEL, paysagiste conseil du Calvados.



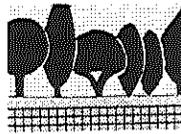
C'est vrai qu'aujourd'hui sur les projets d'infrastructures neuves, les échelles sont telles qu'on se pose vraiment la question du vocabulaire végétal qu'on va mettre en place ; un alignement n'a plus grand sens par rapport à un talus, à un passage en déblai, à des gabarits de voirie...

Par contre, il me semble que le problème des emprises est vraiment au coeur des débats, notamment pour les itinéraires de substitution parallèles à la voie. Comment peut-on insérer ces itinéraires en travaillant sur le remembrement. Voilà des échelles de réflexion plus adaptées au dialogue entre l'arbre et les nouveaux itinéraires qu'on met en place.

En collant ces itinéraires à la voie, on se prive souvent d'un moyen d'intervention sur le paysage qui pourrait être intéressant.

Avec les alignements anciens, on laisse pourrir les situations jusqu'à ce que les arbres meurent, et puis on abat. On pourrait se poser la question de la gestion de ces arbres, ce qui voudrait dire, acquérir des emprises pour pouvoir installer un nouveau paysage. La question des emprises pour les 5 millions d'arbres, c'est vraiment un gros problème qu'il faudra aborder.

Eric-Pierre MENARD, paysagiste conseil dans le Vaucluse.



Je suis atterré de voir comment sont choisies les équipes de maîtrise d'oeuvre et j'aimerais que ressorte de cette journée une clarification de la façon dont l'intervention du paysagiste est considérée. Pour le cas de la déviation d'Orange j'ai vu, après coup, un tableau récapitulatif pour le choix des équipes de maîtrise d'oeuvre. On montrait les chiffres d'affaire de tous les bureaux d'étude, la liste des ingénieurs nationaux, et en filigrane, il y avait le paysagiste.

Comment s'insère le paysagiste dans les missions préliminaires ou d'APSI ? Plutôt que d'évoquer l'intégration de la route dans le paysage, j'ai envie de parler de l'intégration du paysagiste dans les équipes de maîtrise d'oeuvre.

Le paysagiste qui devrait être le moteur en faisant la synthèse de toutes les contraintes, est souvent un wagon. Que faire pour que le projet de paysage soit réellement pris en compte à l'échelle de son territoire et non pas seulement comme une contrainte supplémentaire, financièrement calculable ?

Benjamin FOUCHARD, chargé d'étude paysage au SETRA.



Au SETRA, il y a un guide sur la place du paysagiste dans les projets qui a été fait par Bertrand Deladerrière, paysagiste en place au SETRA avant moi. Il me semble très bien fait et défend notre légitimité.

J'ai l'impression que l'annonce des 5 millions d'arbres a eu lieu à la suite de la tempête alors que l'opinion publique était choquée par l'arbre du jardin qui était tombé, par les alignements détruits, par la forêt ravagée. Mais je crois que cette annonce a été faite unilatéralement et ne repose pas sur une réflexion collective. J'aimerais vraiment, pour travailler avec du sens, qu'on réfléchisse à l'organisation des services de l'Etat, aux services gestionnaires des arbres, aux diverses compétences. Est-ce qu'on veut se donner les moyens pour dominer les problèmes d'organisation ? La sécurité ? Les problèmes écologiques ? Ou est-ce seulement une réaction un peu émotionnelle à la suite de la tempête ?

Régine BRÉHIER-GUILLEN, Direction des routes.



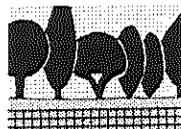
Il y a deux questions sur lesquelles nous sommes interpellés. Le problème des emprises et puis celui du sens qu'il faut donner à l'annonce des 5 millions d'arbres.

Sur la deuxième question, le sens qui restera c'est celui qu'on voudra lui donner, plus peut-être que l'intention initiale de l'annonce. Le sens collectif qui restera dépendra de la façon dont nous allons travailler sur ce projet. Au fond, nous avons de la chance que cette annonce ait été faite. Elle est très importante et ouverte. Chacun pourra y apporter quelque chose et c'est un sens collectif qui sera donné.

C'est un projet qui concerne plusieurs ministères et qui peut être décliné selon plusieurs échelles de territoire.

Sur la question des emprises, il est vrai que planter 5 millions d'arbres est un problème. Où va-t-on planter ? Comment gérer ? Quelqu'un évoquait le 1% Paysage, c'est une réponse qui n'est pas parfaite mais qui envisage le partenariat avec d'autres et les plantations peuvent avoir un sens sans être forcément sur nos emprises. Sans que le dispositif soit actuellement complètement réfléchi, c'est quelque chose qu'on a en tête.

Jean-Marc L'ANTON, paysagiste conseil de Saône et Loire.



Les grands débats nationaux sont très bien. Ils révèlent des dynamiques en route. Mais à l'autre bout de la chaîne, les gens de terrain ont tous envie de s'occuper des arbres. Au bout du compte, personne ne s'en occupe et les arbres sont coupés.

La question des emprises est importante, c'est vrai, mais regardons un peu l'état des routes françaises. Il y a partout des projets de déviations avec des espèces de petites bandes plantées abandonnées au milieu des mauvaises herbes.

Il faut arriver à vérifier ce qui est fait en terme de projet, qu'il y ait une évaluation des plantations, et un travail en amont sur les modes de gestion. Il faut que des équipes de gestionnaires puissent thésauriser l'expérience. Aujourd'hui, ces moyens n'existent pas. Il faut être quasiment né dedans pour avoir des éléments de référence et des techniques qui fonctionnent.

C'est vrai que la question du projet de paysage avec ses beaux dessins est passionnante mais ça ne sert à rien si on ne sait pas avec quels outils on va faire atterrir ces projets sur le territoire. Et les outils, en ce qui concerne les arbres n'existent pas aujourd'hui.

Ecoutons les hommes de terrain. Pour eux, ce sont des échecs au jour le jour et dans une contradiction qui est incessante. A ce propos, j'adhère complètement à ce que dit un écrivain espagnol : " la différence entre l'orang-outan et l'homme, c'est peut-être la mémoire".

Les deux questions posées sont :

1) Comment se débrouiller avec ces routes dont les alignements ont été complètement abattus ? Sur la nationale 6 en Saône et Loire, il y avait 8 000 arbres sur 80 km. Il en reste 160.

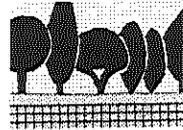
2) Comment fait-on pour se repositionner par rapport à cette mémoire ? Que représente l'idée des alignements d'arbre ? L'idée qu'on peut encore être à l'ombre quand on marche le long des routes ? L'idée que l'homme est encore sur son territoire et non pas dans sa voiture climatisée ?

Régine BRÉHIER-GUILLEN. Direction des routes.



Par rapport au projet qui a été présenté ce matin, se posent les questions d'une estimation de l'entretien et d'une passation de connaissance entre l'entreprise chargée de l'entretien pendant les 4 premières années et le service de gestion des plantations.

Daniel LAROCHE, paysagiste conseil dans le Rhône et le Var.



Je voudrais revenir sur la notion de sens. Les arbres étaient plantés autrefois au bord des routes pour tenir les terrains, ou pour le bois destiné à la marine nationale. Je crois qu'aujourd'hui la décision ministérielle a un sens fort et que les paysagistes ont légitimité à faire émerger le sens de cette décision.

Si une tempête qui, après tout, n'est pas exceptionnelle dans l'histoire, a abattu un certain nombre d'arbres et que la société moderne est complètement choquée, c'est bien parce que l'arbre a pris un sens dans cette société et c'est bien aux paysagistes de faire émerger ce sens. Si à la suite de la tempête, il est décidé de planter 5 millions d'arbres, cela veut bien dire que la société attribue un sens à ces plantations. Ce n'est pas un sens de production ou de technique pure, mais ce sens existe et il est fort. En tant que paysagistes conseils, nous avons une place éminente dans le dispositif à mettre en oeuvre.

Joël RICORDAY, paysagiste conseil dans les Alpes de Haute Provence et les Hautes Alpes.



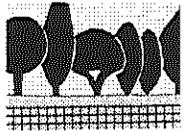
J'adhère à ce qui a été dit par L'Anton et Thébaud sur les capacités à gérer le végétal à ceci près qu'il y a des expériences, soit dans les Conseils généraux soit dans les DDE, où des gens travaillent depuis plusieurs années sur le végétal en rapport avec l'entretien de leurs infrastructures. Il y a un embryon de savoir-faire et de la ressource humaine. Il faudrait s'en servir, au lieu de dire qu'il n'y a rien.

J'ai rencontré certains agents qui ont été en formation en septembre sur la route et l'arbre avec Monsieur Colin de la DSCR. Il leur a été expliqué les termes d'une nouvelle circulaire et ils sont repartis en disant : "Bon, on va nous faire couper tout ce qui est à deux mètres du bord, donc tout le travail qu'on a fait depuis 10 ans n'a servi à rien". On leur a dit aussi qu'il fallait communiquer au bon moment mais on peut s'interroger sur cette communication qui annonce la plantation de 5 millions d'arbres d'un côté et incite à couper tout ceux dont ils ont la charge de l'autre...

Cela veut dire qu'il n'y a pas de changement. Aujourd'hui, l'urgence est la sécurité routière, comme avant c'était l'habitat. Au nom de l'urgence on a fait les grands ensembles et on y est encore.

L'expérience existe. Elle est sûrement à valoriser et à comptabiliser pour faire un état des lieux qui intègre l'investissement et la gestion.

Philippe THEBAUD, paysagiste conseil du Jura.



Il y a deux ans, est sortie une circulaire, suite à un procès perdu par le ministère, demandant de supprimer tous les arbres morts au bord des routes nationales. Ça a été le traumatisme complet dans les DDE. Ils seraient mis en cause s'ils ne se mettaient pas en conformité.

Le premier réflexe a été de dire : "il faut faire une étude avant qu'il ne se passe n'importe quoi". Et là, il y a eu des moyens pour faire des relevés phytosanitaires et des programmes de gestion. Le département et la DDE ont fait une analyse. Au bout d'un an, on y voyait clair.

Mais ensuite, il n'y avait pas de financement pour poursuivre et mettre en relation les bases de données des spécialistes avec celles du ministère. Je constate avec effroi qu'il n'y a pas d'arbre sur le logiciel de gestion de la route aujourd'hui.

Je ne vois pas comment on peut planter 5 millions d'arbres sans savoir ce qui existe, sans avoir les moyens, et en excluant les arbres de toutes les bases de données qui servent à la gestion du patrimoine routier.

Alain MAZAS, paysagiste conseil en Seine et Marne.



Cela fait 7 ans que je travaille sur 235km de la RN7 comme coordonateur. Maintenant, il y a une équipe de 5 paysagistes d'opération. La direction des routes me demande d'être présent à toutes les phases de tous les projets.

C'est extrêmement intéressant. Il faut se battre sur tous les fronts. Pour le 1%, il y a 3 DDE, 3 DRE et 3 Conseils généraux concernés. C'est à moi finalement à rappeler sans arrêt les principes fondamentaux qui ont été mis au point il y a 7-8ans.

J'ai toujours exigé qu'entre le 25 000ème de la coordination et le 1000ème du projet, il y ait un 5000ème qui serve d'élément de dialogue et de base de réflexion sur le foncier avec les communes traversées par l'infrastructure.

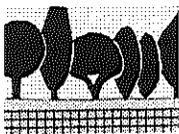
En ce qui concerne les 5 millions d'arbres, il y aurait une piste qui consisterait à mettre en place des coordonateurs dans chaque département qui fassent le lien entre la DDE, le conseil général et les communes. A ce moment-là nos routes pourraient être des berlvédères sur les pays traversés et les interventions sur les plantations seront possibles.

Pascal AUBRY.

Il est évident qu'on ne conclura pas parce qu'il faut prendre un peu de distance par rapport à ce qui vient d'être dit. Cela a au moins l'avantage de reposer les problématiques d'alignement d'arbres, à la fois sur le plan esthétique, technique, foncier et de la gestion, mais aussi par rapport aux structures du ministère de l'équipement. On a parlé de partenariat face à ce prodigieux problème de la plantation de 5 millions d'arbres.

On voit bien que le rôle des paysagistes conseils va être vraisemblablement d'animer les structures qui vont se mettre en place dans les DDE sur ce sujet.

Françoise GAILLARD, paysagiste conseil dans le Haut Rhin.

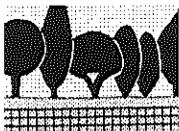


A propos de ces bases de données qui contiendraient les arbres, je voudrais savoir si certains d'entre nous ont la chance de l'avoir en DDE. La perte de mémoire du patrimoine arboré est un souci.

L'année dernière, avant la tempête, une étude phytosanitaire a été lancée pour déterminer les arbres à abattre. Ils ont été abattus rapidement sans qu'on ait la possibilité de localiser sur une carte le patrimoine d'origine et les abat-tages réalisés.

Des projets sont lancés sur ces itinéraires, extrêmement courts pour certains. La perte de mémoire porte alors sur l'absence de réflexion à l'échelle d'un linéaire routier suffisamment important pour être significatif. Des petits morceaux de projets faits par des paysagistes sont repris et l'intention générale n'arrive pas à émerger.

Bertrand FOLLEA, paysagiste conseil dans les Bouches du Rhône.

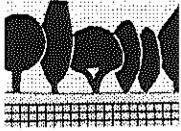


Pour les 5 millions d'arbres, pourquoi pas ? Ça a le mérite d'être simple. Il y aura deux écueils à éviter et ceci mérite débat. D'abord 5 millions d'arbres plantés en masse forestière, cela ne fait que 5000 hectares, à mille par hectare. C'est rien du tout par rapport aux 14 ou 15 millions d'hectares de forêt qui couvrent le territoire national.

Ensuite, le deuxième écueil est celui de la notion de "rase campagne" et j'aimerais bien que dans le manifeste, cette expression qui signifie vide d'hommes, vide d'activités, vide de paysages, vide de problèmes, vide d'arbres, disparaisse. C'est un problème majeur dans les évolutions des dernières décennies que d'avoir vu l'arbre et non pas la masse boisée. L'arbre en tant que structure d'alignement disparaît largement et pas seulement dans la plaine d'Aunis mais de façon générale dans l'espace agricole.

J'émettrai le souhait qu'on réhabilite d'une certaine manière la belle campagne, qu'on redonne de la fierté à nos routes qui sont un peu à l'ombre des autoroutes comme le brave train Corail est à l'ombre du TGV.

Thierry LAVERNE, paysagiste conseil du Gard.



Du TGV, quand on va de Paris à Lyon, on voit un alignement où alternent un peuplier, un érable, un pommier, un peuplier... C'est une figure qui installe la présence de l'homme dans le paysage. L'arbre au bord de la route nous parle de l'homme. Il tue les hommes aussi et il y a un problème à résoudre, certes.

La route nationale pour des motifs de compétence, d'échelle, ou parce qu'elle privilégie le temps au détriment de l'espace, abandonne l'arbre, et en même temps le territoire et l'homme. Mais, la route peut encore inventer du paysage.

Si les routes nationales ne méritent plus d'arbres, où met-on les arbres ? Quels sont les réseaux, les supports de nouvelles plantations ? Dans le Gard, des Cévennes à la mer l'eau coule dans le sens de la pente. Toutes les rivières pourraient devenir des supports dans le paysage, de nouvelles structures paysagères qui redonnent de la cohérence là où les routes ont baissé les bras. Les chemins, les routes départementales offrent aussi la maille intelligente pour planter. La question qui est généralement posée qu'on peut se poser à la fin : quand les Conseils généraux recruteront ils des paysagistes conseils ?

Fin de la matinée. Repas pris en commun.



Bertrand CREUCHET, sous directeur des sites et des paysages à la direction de la nature et des paysages. M.A.T.E.

Il faut protéger les alignements emblématiques et faire aussi des projets de route en tenant compte des comportements des usagers à qui on devrait apprendre à se tenir correctement sur la route.

Protéger les alignements emblématiques.

Il faut vous dire qu'au ministère de l'environnement aussi nous estimons que certains alignements méritent des classements au titre des sites. Ce matin, nous nous sommes promis de travailler ensemble avec la direction des routes, en particulier en réalisant un inventaire des alignements les plus emblématiques que nous ferons tout pour protéger.

• *se débrouiller pour protéger*

Faire des projets de routes.

Nous avons parlé beaucoup des projets du point de vue du paysage, je pense qu'il faut en parler maintenant en tant que route.

• *petite voiturette/gros 4x4*

Il y a aujourd'hui des modalités d'usage de la route qui sont très diverses - tourisme, transit, desserte locale - et des véhicules qui vont de la voiturette sans permis au plus gros 4x4 justifiant notre approche nuancée du problème.

Le ministère de l'équipement avait promis, par exemple, de faire des pistes cyclables systématiques sur les grands itinéraires. Avec 5 millions d'arbres sur 3000 km de pistes cyclables, on pourrait faire quelque chose de bien. Il y a beaucoup d'autres idées et je crois que cela vaut le coup d'y réfléchir autant en terme de fonction de la route qu'en terme de comportement des usagers.

• *pistes cyclables*

Sur le comportement des usagers, la sécurité routière a du mal, c'est une question de civilisation. Il faut que nous apprenions, chacun de nous, à nous tenir correctement sur la route comme dans toute circonstance de la vie.

• *se tenir correctement sur la route*



Jean-Louis MIGNARD, chargé du bureau de la sécurité et des équipements de la route
à la direction de la sécurité et de la circulation routières. M.E.T.L.

Il faut chercher à comprendre la multiplicité des causes d'un accident. Pour avancer dans ce domaine les réflexions pluridisciplinaires sont indispensables et le paysage s'intègre comme une donnée importante des aménagements à proposer pour renforcer la sécurité des routes.

L'accident, un enchaînement de causes.

J'aimerais bien revenir sur ce qui vient d'être dit sur la sécurité. Aujourd'hui, on considère ce problème dans le cadre d'une approche systémique où l'on met trois composantes : l'utilisateur, l'infrastructure et le véhicule. Les études montrent que l'accident de la route, c'est un enchaînement de causes qui arrivent les unes après les autres et qui sont liées à des dysfonctionnements, des ruptures d'équilibre dans les relations entre ces trois composantes : entre le véhicule et l'infrastructure, entre l'utilisateur et son véhicule entre l'utilisateur et la route.

• *l'utilisateur, l'infrastructure et le véhicule*

Si on creuse ce dernier point, quelles sont les relations entre l'utilisateur et la route ?

• *relations avec la route*

La perception du paysage routier.

L'utilisateur prend un certain nombre d'informations en permanence sur la route, non seulement sur l'infrastructure mais dans le cadre d'une vision globale de la route et de son environnement. Là, à mon avis, il y a tout un chantier qui est à creuser, qui met le paysage routier comme un élément déterminant dans la lecture de la route, à ce titre là, le paysage routier est un facteur de sécurité.

• *une vision globale*

Je reprends l'aménagement des zones de transition et des points singuliers, carrefours ou virages, déjà évoqués. C'est un véritable problème où il y a un rôle à jouer pour le paysage. Par zone de transition on entend : l'autoroute qui se transforme en route ordinaire, l'entrée d'agglomération. Et puis, le paysage peut aussi aider à rompre la monotonie de la tâche de conduite.

• *zones de transition et points singuliers*

• *la tâche de conduite*

Des collaborations doivent s'établir.

Pour réussir cela, il faut que des collaborations s'établissent. J'ai participé dernièrement à une formation à l'ENTE d'Aix en Provence intitulée "L'Arbre et la route". Ce que je retiens, ce sont les exemples de travaux pluridisciplinaires qui ont permis des aménagements de qualité sur le thème du paysage. Pour nous, à l'ADSCR, c'est important de valoriser ces résultats.

• *travaux pluridisciplinaires*

C'est vrai, on a du mal à progresser et les statistiques de la sécurité routière ont du mal à s'infléchir. Il faudrait que les préoccupations de la sécurité routière investissent d'autres domaines et irriguent d'autres métiers que ceux des cellules départementales d'exploitation et de sécurité.

• *cdes*

Nous avons des réflexions avec les urbanistes pour intégrer plus tôt la sécurité au lieu de s'apercevoir qu'un jour une école se trouve en bordure d'une route à grande circulation et qu'il faut qu'on s'occupe des traversées.

La question des arbres.

La question des obstacles latéraux est pour nous extrêmement préoccupante. Il n'y a pas une cause unique avec d'un côté les bons arbres et de l'autre les mauvais usagers ou réciproquement, mais il y a 3 paramètres à considérer : l'éloignement du bord de la chaussée (plus l'obstacle est loin, plus on a des chances de l'éviter), la valeur intrinsèque de l'obstacle, et l'usage de la chaussée. En fonction de l'usage de la chaussée, les solutions d'aménagement ne seront pas les mêmes.

• *les bons arbres et les mauvais usagers*

C'est l'approche systémique qui, là encore, doit permettre de faire sortir les décisions locales d'aménagement.

• *approche systémique*



Marc SVETCHINE, directeur départemental de l'équipement de l'Ariège. M.E.T.L.

Les projets réalisés par les DDE reposent sur de longues négociations et une série de compromis. On ne fera pas de projet routiers sans une prise en compte scrupuleuse et intelligente des questions de sécurité qui tiennent à coeur aux agents de l'Etat. Les plantations routières ne sont pas réductibles à l'alignement et les 5 millions d'arbres à planter seront liés aux réalités sociales et agricoles, aux paysages à découvrir et à inventer pour le troisième millénaire.

Faire aboutir des projets, c'est long.

Vous avez face à vous l'ingénieur shooté au bitume et fou de tronçonneuse ! Je voudrais vous remercier pour l'intérêt de vos propos et pour le fait que vous vous posiez des questions. Je redoute toujours les corps qui arrivent avec des certitudes. Je suis très sensible au fait que vous essayiez de travailler ensemble et d'avancer.

• *ingénieurs shootés au bitume*

J'ai noté vos critiques et suis impressionné par le pouvoir que vous prêtez aux DDE en matière de paysage et dans d'autres domaines. Puissiez-vous avoir raison. Mais peut-être qu'il ne faudrait pas que nous ayons trop de pouvoir ?

• *pouvoir des dde*

Je voudrais commencer par votre projet de manifeste. François Villon écrivait, il y a 550 ans : "où sont les neiges d'antan ?". Et maintenant Daniel Laroche écrit : "où sont les grands ingénieurs d'antan ?"

• *les neiges d'antan*

Plus sérieusement, en tant qu'ingénieurs ce que nous essayons, c'est de faire aboutir des projets. Nous sommes dans des discussions très longues, avec des concertations, des allers et retours, des changements, des moments d'espérance, de repli, des équipes différentes...La mise au point d'un projet, c'est 10 ans et à la fin on arrive à un compromis où plus personne n'ose toucher à cet équilibre miraculeux. Il arrive que ce compromis se fasse au détriment de différentes choses, - des emprises réduites, des dispositifs techniques - qui rendent à vos yeux de paysagistes les projets moins beaux qu'avant.

• *compromis*

• *projets moins beaux*

Nous sommes dans une position où c'est ça ou rien, et s'il n'y a pas de compromis, il n'y a pas d'opération.

Les accidents contre les arbres.

Sur la sécurité, je trouve que vous évacuez un peu rapidement ce thème avec des arabesques littéraires. C'est quand même 850 morts par an sur les arbres. Il y a en outre 350 morts sur les poteaux et différents obstacles. On ne peut pas évacuer ça en disant que l'arbre n'y est pour rien. De plus, il y a une différence de fond entre moi et vous, c'est que, s'il y a un accident, c'est moi qui suis mis en examen et ce n'est pas vous. Si on veut être tranquille, c'est pas DDE qu'il faut choisir comme métier.

• arabesques littéraires

• mis en examen

Un exemple malheureux arrivé il y a un an et demi en Ariège : une mère de famille s'est tuée sur un platane où il y avait déjà eu un accident grave un peu avant. Il y a eu une pression morale du père de famille, un comité de défense, des articles dans les journaux mettant en cause directement des personnes. Le conseil général a rapidement mis une glissière sur cette route mais les platanes ont été peints en rouge sang, des nounours et des dessins d'enfants accrochés à l'arbre. Pour finir, un jeune s'est jeté contre le premier arbre non protégé et la commission des sites a décidé d'abattre les arbres des deux côtés. Tout l'alignement a été coupé sur un kilomètre le lendemain. Alors, on ne peut pas se contenter de phrases et une fois mis en examen, on ne pourra pas dire au juge qu'on n'a jamais vu un arbre traverser la route.

• nounours

• abattre un alignement

Les nouveaux aménagements et la sécurité.

Il existe des façons techniques de faire des infrastructures qui sont plus sûres. Les autoroutes en sont une preuve; c'est là qu'on roule le plus vite et il y a quatre fois moins de morts par kilomètre parcouru que sur les routes nationales. Donc, on ne peut pas dire que les aménagements qui peuvent éventuellement contribuer à augmenter la vitesse augmentent l'insécurité. Les aménagements bien faits contribuent à améliorer la sécurité routière.

• 4 fois moins de morts par kilomètre

C'est vrai que l'essentiel des accidents est lié à des erreurs de comportement, par contre, ce n'est pas pareil de finir dans un arbre ou dans un champ de maïs. On peut bien laisser sa chance à celui qui a fait une bêtise, qui peut être nous, notre conjoint, nos enfants.

• champ de maïs

• laisser sa chance

Les compétences de l'Equipement.

Sur les questions de compétences que vous évoquiez ce matin, je suis ingénieur des ponts et chaussées. Je ne prétends pas avoir de compétences dans le domaine des arbres. On pourrait dire que nos agents non plus qui sont pourtant des ruraux. Il y a 40 ans, il y avait des cantonniers qui avaient une section de route qu'ils traitaient à pied. Ils connaissaient tout. Maintenant, c'est entièrement mécanisé. Notre ministère a perdu 1000 personnes par an pendant 15 ans et la tendance générale, c'est de mettre plutôt les crédits sur la chaussée que sur les dépendances. Dans le cadre de la mécanisation, l'arbre c'est plutôt quelque chose qui gêne. C'est une logique presque productiviste qui nous conduit à raisonner ainsi.

• les cantonniers

• une logique productiviste

Vous avez évoqué le problème du paysagiste qui arrive après coup. C'est vrai, mais c'est aussi dans le cadre des opérations qui ont mis 10 ans à se monter, qui ont évolué entre temps, où les personnes ont changé et où on a aussi tous les problèmes de marchés, de crédits, d'annuités budgétaires. Nous avons un contrôle financier extrêmement pointilleux et draconien.

- arriver après coup
- contrôle financier

Ne pas réduire l'arbre à l'alignement.

Sur le sujet des 5 millions d'arbres, je pense qu'il faut lier arbre et paysage et ne pas réduire l'arbre à l'alignement. Dans l'Ariège, la forêt augmente de 1000 hectares par an créant une fermeture des paysages de vallées liée à la déprise agricole. Il y a des endroits où la forêt arrive au bord des arbres d'alignement. C'est pas du tout le même cas de figure qu'en Poitou-Charentes évoqué ce matin.

- forêt = + 1000 hectares par an

De la même manière, ce qui est intéressant dans le piémont, c'est la vue sur les Pyrénées. On ne va tout de même pas planter des arbres pour cacher cette vue. Je considère que la route participe à découvrir le pays. Sur les autoroutes allemandes, vous traversez tout le pays entouré d'arbres et vous ne voyez rien. Par contre peut-être qu'on ne travaille pas assez sur le rôle utilitaire de l'arbre pour souligner les voies perpendiculaires, les accidents de parcours, les virages, pour faire une signalétique avec l'arbre.

- vue sur les Pyrénées

Pour les 5 millions d'arbres, la seule façon que ça marche, c'est qu'on ait d'abord les crédits et une certaine liberté de travailler en interministériel : aménagement du territoire et environnement, culture et équipement.

- des crédits

Il faudra également associer nos collègues de l'agriculture et admettre de planter sur des terrains privés sinon, on n'y arrivera jamais. Exproprier un agriculteur qui, après un bon remembrement a coupé les arbres et lui dire qu'on va maintenant l'exproprier pour planter des arbres, je l'ai fait, c'est un truc sympathique, il faut de la volonté et de la persévérance.

- planter chez les privés

- un truc sympathique

Noyer la laideur sous un océan de verdure.

Où planter ? Le long des sentiers, des cours d'eau, des pistes cyclables. On a un peu abandonné ces pratiques. Planter en ville aussi, aux entrées de ville, noyer un peu la laideur sous un océan de verdure. Vous allez me dire, ce n'est pas le but du paysagiste de cacher. Mais les entrées de ville sont là, elles sont laides et ça peut être l'occasion de planter y compris sur les parkings privés des grandes surfaces et on ne voit pas très bien pourquoi monsieur Carrefour ou monsieur Meuble ne seraient pas d'accord.

- entrées de villes

- planter le parking de monsieur carrefour

• *sahel*

Et puis, puisqu'on est sur une seule terre, je ne trouverais pas idiot d'aller planter ailleurs : au Sahel même ou dans un parc !

• *troisième millénaire*

Ce qui est important, c'est de donner du crédit et du temps et d'essayer de raisonner arbre, paysage au sens large, alors peut-être que ce sera une façon de contribuer à un paysage du troisième millénaire qui peut ne pas être forcément celui des siècles derniers.



Didier DIEUDONNE, responsable de la gestion et de l'entretien des routes départementales au conseil général du Bas Rhin, explique comment le département du Bas Rhin, soucieux de ses plantations routières, met les moyens financiers et intellectuels pour développer une politique d'aménagement des routes en bonne intelligence avec l'arbre.

L'attachement aux arbres malgré les accidents.

Dans le Bas Rhin, il y a à peu près 50 000 arbres le long de 270 km de routes nationales et 3 500 km de routes départementales. On parle de "nos arbres le long des routes" même s'il y a deux maîtrises d'ouvrage bien identifiées.

Les paysages sont donc très marqués par ces arbres qui font l'objet d'un vrai culte comme dans beaucoup de pays à influence germanique. En plaine d'Alsace, où se développe de plus en plus une monoculture intensive du maïs, si on enlève les forêts, il y a de moins en moins d'arbres ; les vergers disparaissent. Il reste l'arbre au bord des routes qu'il est important de défendre à tout prix comme un patrimoine culturel. Mais c'est un patrimoine exposé aux agressions : pollutions, chocs, entretien routier.

En ce qui concerne l'insécurité, la part de tués contre obstacle fixes dont la moitié contre arbres, est importante. On essaie depuis longtemps de repousser les obstacles du bord des routes en définissant une zone de sécurité, mais pour les arbres, ce n'est pas facile.

Les politiques de plantation dans le département.

Par une "Charte de l'environnement" qui date de 1990, le conseil général manifestait son attachement aux plantations des bords de routes et à un objectif fort en matière d'intégration paysagère des routes. On estimait justement qu'on avait dégradé un certain nombre de paysages par des actions sur la route. Et puis quand même, la sécurité routière posait des problèmes: la moitié des routes importantes - 500 km sur les 1000 qui composent le réseau principal - étaient touchées par un problème de présence d'arbre très proche du bord de la route. Le défi, c'était de protéger le patrimoine arboré tout en prenant en compte le besoin des routes modernes.

Former les agents d'entretien, embaucher des techniciens.

Pour relever le défi, nous avons commencé par sensibiliser et former les agents de la DDE chargés de l'entretien des routes.

Nous avons obtenu un budget annuel de 3 à 4 millions de francs pour mener des opérations de réhabilitation paysagère à partir de 1995. Une cellule technique spécialisée composée de deux techniciens a été mise en place. Nous avons aussi pour objectif de prendre en compte tout de suite la réalisation d'infrastructures nouvelles. C'est là dessus que nous avons surtout insisté dans un premier temps.

Mais la démarche de recruter nos techniciens spécialisés avait commencé bien avant. Dans une première phase entre 1992 et 1996, on a commencé à faire un recensement des alignements remarquables et mené un certain nombre d'expertises phytosanitaires plus des traitements de type "taille douce". Ces démarches permettaient de marquer notre attachement aux alignements et contribuaient également à la sécurité en évitant les chutes de branches sur les routes.

Les actions : abattre et replanter, recenser l'existant.

Un certain nombre d'opérations ont aussi été menées à titre expérimental. Cela concernait surtout des sections de peupliers comme sur la R.D. 421 au nord de Strasbourg. Moyennant une étude paysagère et beaucoup de concertation, on est arrivé à un projet d'abattage-replantation. On avait un peu raisonné en gestionnaire en plantant toute une série d'essences d'arbres qui étaient censées arriver à maturité à des périodes différentes pensant que cela faciliterait la gestion. Malheureusement, cela a finalement conduit à un résultat assez hétérogène qui ne donne pas satisfaction sur le plan du paysage, même si la sécurité s'en est trouvée améliorée.

Puis, nous avons suivi notre idée sur la nécessité d'un recensement exhaustif de l'ensemble des plantations d'alignement du département. Ceci nous permettait de fixer des priorités d'action et de relativiser les choses en raisonnant de façon globale : quand on dit qu'on abat 300 peupliers mais qu'il en reste 50 000 bien plus beaux, c'est plus facile à expliquer. En effet, on ne peut pas dire qu'on s'intéresse au patrimoine si on ne le connaît pas.

En ce qui concerne la démarche paysagère, nous voulions sortir du schéma classique abattage-replantation. D'abord, éloigner les arbres du bord de la route consomme beaucoup d'emprises qu'il faut acquérir et entretenir. Cela nous a amenés à raisonner un peu plus globalement la relation entre la route et le paysage et à admettre que le fait de ne pas planter constitue parfois un acte paysager.

Faire une analyse du territoire pour trouver les bonnes réponses.

Pour avoir en main des clefs de lecture du paysage, nous avons mené une démarche paysagère avec l'école nationale supérieure du paysage de Versailles relayée sur place par un comité de pilotage, monsieur Viollet, la DDE et des élus. Ce travail, qui doit être validé prochainement, nous a permis d'aboutir à un découpage du territoire en entités paysagères représentatives, avec des caractéristiques communes. Nous avons pu, avec cette analyse et un support de photos, mieux cerner les enjeux et trouver des orientations pour chacune des unités paysagères. On a convenu par ailleurs que cela ne dispensait pas d'études paysagères spécifiques

[Mr Dieudonné illustre son discours en montrant sur une carte les différentes unités paysagères qui composent le département du Bas Rhin.]

Un exemple d'entité paysagère : un petit secteur de collines boisées du haut du Bas Rhin coincé entre le piémont des Vosges du Nord et les forêts du Rhin. Nous avons demandé aux étudiants de

se pencher sur un projet de plantation qu'on avait conduit quelques années avant dans ce secteur et qui était une intervention typique d'abattage-replantation. L'analyse des étudiants a abouti au constat qu'on aurait mieux fait de ne pas planter !

Nous avons également d'autres analyses sur des routes typiques d'une entité paysagère. Par exemple des paysages avec les villages situés dans les fonds de vallons. Le secteur est déjà assez marqué par lui même sans qu'on ait besoin de souligner la route par un alignement continu. Nous retenons alors l'idée d'un guidage de la route par des arbres isolés.

Mettre en place un plan de gestion.

Pour le plan de gestion, nous n'y sommes pas encore. Nous venons de faire approuver par le conseil général le schéma routier départemental qui réaffirme les objectifs du département en matière de sécurité routière et qui cible les actions sur les routes importantes. 50% des routes importantes étant bordées d'arbres, nous sommes bien contents de disposer d'un schéma d'aménagement paysager mené par les étudiants et d'un inventaire qui, combinés avec d'autres données comme la disponibilité de terrain, va nous permettre d'arriver au plan de gestion qu'on va pouvoir inscrire dans la durée.

Vous avez bien senti notre attachement aux plantations, le tout étant de savoir ce que nous faisons en matière de paysage. Nous voulons surtout identifier nos priorités d'action et mettre les moyens pour gérer les plantations dont nous souhaitons garder la présence pour leur valeur patrimoniale et culturelle.

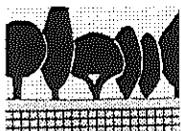
D E B A T S - A P R E S M I D I

Valérie CHAPPELLIERE, paysagiste conseil du Lot et Garonne est chargée d'animer le débat qui suit sur le thème :
" Vers des infrastructures qui intègrent les alignements d'arbres?"

Valérie CHAPPELLIERE.

Il est souvent apparu la nécessité de faire un état des lieux des plantations routières dans chaque DDE et ceci afin de trouver des outils d'intervention pour protéger les alignements ou faire d'autres projets. La piste cyclable, comme les voies de désenclavement, peuvent être des ouvertures de travail.

Pascale HANNETEL, paysagiste conseil du Calvados.



Deux question, la première est destinée à Mr Dieudonné du Bas Rhin : vous avez donné un budget de 3 à 4 millions de francs par an. Combien d'arbres avez-vous planté ? Cela nous donnera une idée du coût d'un arbre planté y compris l'encadrement, et du budget nécessaire pour planter 5 millions d'arbres.

Deuxième question , sur la sécurité routière : c'est vrai qu'on est dans une société qui a tendance à la déresponsabilisation personnelle face aux accidents. Mais jusqu'à quel bord de rivière va-t-on aussi poser des rambardes ? Nous sommes dans des processus où on se protège de tout ; c'est comme ça pour les jeux, les bords de cours d'eau et plein d'autres choses.

Je suis allée en Angleterre cet été et j'ai été très étonnée par le paysage routier sans recul et planté en continu, et qui n'a pas l'air de poser de problèmes. Est-ce qu'il y a des échanges entre les services de sécurité routière des différents pays d'Europe ? Et quelle approche a-t-on dans chaque pays ?

Didier DIEUDONNE. Conseil général du Bas Rhin.



Nous avons effectivement un budget annuel de presque 4 millions de francs, mais ce n'est pas seulement pour planter. Nous avons recensé, sur les 50 000 arbres, 6 000 arbres qui pour nous sont remarquables. Sur ces 6000 arbres, nous avons un programme de traitement structurel pour rattraper l'entretien qui n'a pas été

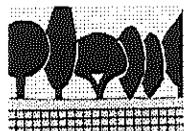
fait depuis de années : rééquilibrer les couronnes, enlever le bois mort etc...Pour des arbres remarquables, cela a conduit à des coûts qui sont importants ; quand on traite 300 arbres, on en a vite pour 150 000 francs. On est arrivé à des coûts d'entretien par arbre qui sont de l'ordre de 1500 à 2000 francs en moyenne pour les interventions lourdes.

Marc SVETCHINE, directeur départemental de l'équipement de l'Ariège.



Pensez qu'avant la guerre, on lançait des appels d'offre et c'était celui qui donnait le plus d'argent qui avait le droit de tailler les arbres !

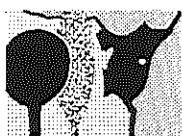
Pascale HANNETEL, paysagiste conseil du Calvados.



Mais maintenant, on ne se chauffe plus au bois ! Ce qui est intéressant dans votre démarche, c'est qu'elle envisage les plantations et les moyens qu'on se donne après. Vous avez commencé à mettre ça en place avec des coûts de fonctionnement en face. Pouvoir se payer deux techniciens paraît être un dérivé de la décision de replanter des alignements.

On nous a parlé de 5 millions d'arbres mais on ne nous a rien dit sur le budget. Pour s'approcher d'une chose plus précise qu'une déclaration, que signifie vraiment prendre en charge la gestion des alignements au niveau d'un département ? Si vous pouviez évaluer le coût que cela représente, cela nous donnerait des bases puisque vous l'avez expérimenté à une échelle significative. Je trouve ça assez remarquable.

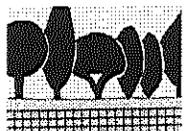
Mr DIEUDONNE, Conseil Général du Bas Rhin.



Je pense qu'on a à peu près toutes les données pour faire cette évaluation. La seule difficulté, c'est qu'on considère qu'on est en phase de rattrapage. On n'est pas encore arrivés à une phase de stabilisation de coût d'entretien par arbre. Dans le domaine des plantations le long des pistes cyclables, on commence à avoir un peu plus de recul. Nous avons entre 200 et 300 kilomètres de parcours

cyclables (dont 100 kilomètres correspondant à des voiries existantes) pour lesquels nous avons des programmes de plantation. Mais les coûts des plantations nouvelles n'ont rien à voir avec les traitements d'alignements existants.

Pascale HANNETEL, paysagiste conseil du Calvados.



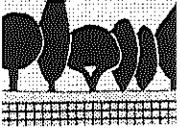
Même si ce sont des plantations nouvelles, ce serait intéressant de connaître les chiffres et l'organisation que cela suppose. Il y a des réseaux qui existent déjà et c'est le cumul des expériences qui est intéressant, si on s'apprête à planter 5 millions d'arbres. A ce titre là, la vôtre, même si elle a ses limites, met ça en chiffres avec des hommes en face.

Marc SVETCHINE, directeur départemental de l'équipement de l'Ariège.



Vous signalez, à juste titre, que le problème des responsabilités a pris le pas sur l'environnement depuis 10 ans. Quand on voit que, lorsqu'il y a quelques listérioses dans une boîte de rillettes, on jette tous les produits, on ferme l'usine et on met les gens à la porte. C'est le même enjeu de sécurité ; il y a 10 morts par an. Là on est dans le débat des arbres où il y a 850 morts.

Pascale HANNETEL, paysagiste conseil du Calvados.



Je me suis trouvée dans une situation où on abattait des arbres à l'entrée d'un agglomération et deux ans après on me rappelait sur le même site en me disant : "Il y a un problème de vitesse, qu'est-ce qu'on fait ?"

Marc SVETCHINE, directeur départemental de l'équipement de l'Ariège.



Par rapport à ce qui se passe à l'étranger, il y a des échanges importants au sein de notre ministère. C'est vrai qu'au niveau de l'Europe, on est très mauvais, il doit y avoir le Portugal et la Grèce derrière nous. Mais il faut voir que les pays où il y a les meilleurs résultats sont aussi les plus répressifs. Celui qui se fait prendre en Angleterre avec un excès d'alcool, il s'en rappelle, et il ne fait pas sauter son PV par un tel ou un tel.

Ils ont un réseau dense avec des routes extrêmement étroites où on frotte tout le temps la voiture sur les haies. Ils ont des dispositifs agressifs de dos d'âne, de ralentisseurs et de radars, y compris des faux radars. Il y a un état d'esprit et une culture différents.

En Italie, il y a moins d'accidents que chez nous. Il ya des autoroutes avec beaucoup de monde, donc avec des vitesses moins fortes. Et puis un réseau secondaire avec un bric à brac de circulation, beaucoup de petites voitures vieilles qui roulent lentement, ça fait des bouchons et ça ne roule pas vite sur les petites routes. Alors que nous, nous roulons vite presque partout.

Jean-Louis MIGNARD, Direction de la sécurité et de la circulation routières.

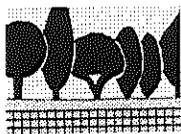


Nous avons effectivement des échanges avec tous nos partenaires européens. On constate que les comportements, les contextes sont différents et cela conduit à des infrastructures à des équipements qui sont différents, on vient de le voir pour la Grande Bretagne.

L'expérience montre que si on raisonne sur les équipements routiers en tant qu'objets et qu'on dit "ça marche, il faut le transposer", dans ce cas-là, le pays dit : "non, il faut que je change toutes mes habitudes, mes normes". Il n'y a effectivement aucune chance pour que ça marche. Par contre l'idée de poser les questions en terme d'usage en disant par exemple que sur cette voie-là, il faut répondre à tel type de fonction, là on va pouvoir trouver de l'expérience chez les partenaires européens sur la bases d'usages comparables.

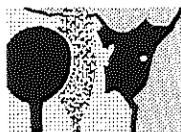
L'exemple des cours urbaines qui existait en Hollande a été transposé petit à petit en France dans les années 30 a bien fonctionné. Le giratoire aussi.

Catherine MOSBACH, paysagiste conseil dans la Moselle.



Une question un peu spécifique à Mr Dieudonné. Il y a quelques années, en Alsace, le conseil général louait les fruitiers en bord des départementales à des particuliers, en l'occurrence pour la distillerie. Je trouvais que c'était un moyen très fin de mettre en commun un patrimoine collectif avec un intérêt privé. Je voulais savoir si cette pratique avait toujours cours. C'est vrai qu'au moment des récoltes les gens étaient au milieu de la route en train de ramasser les fruits...

Didier DIEUDONNE, Conseil général du Bas Rhin.

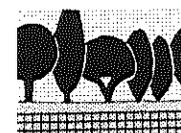


C'est une pratique qui n'a plus lieu pour plusieurs raisons. La première, c'est la sécurité, je crois. Il faut savoir que dans le Bas Rhin, la moindre petite route départementale connaît un trafic de plus de 1000 véhicules/jour. Il n'y a donc plus un seul gestionnaire de la voirie qui se risque à autoriser les gens à cueillir des fruits le long des routes.

Deuxième raison, les bouilleurs de cru sont en voie de disparition. On voit quand même des gens aller récolter des fruits mais ça relève de l'exploit du point de vue sécuritaire.

On espère avoir un jour des arbres en retrait sur ces routes, ça contribuerait peut-être à la reprise de cette pratique.

Jean Marc L'ANTON, paysagiste conseil de la Saône et Loire.



Je félicite le Conseil général du Bas Rhin pour sa démarche. On voit bien la différence entre une maîtrise d'ouvrage appuyée politiquement et une qui ne l'est pas. Notre vraie difficulté en DDE c'est que sa force est de dire : "je fais ce projet si vous voulez bien, si vous ne voulez pas, je ne le fais pas". On se retrouve dans une situation extrêmement délicate à gérer puisque nous n'avons aucun appui politique.

La décentralisation a inversé le système et l'homme le plus légitime en France, au lieu d'être le président de la République comme autrefois, c'est le maire; c'est celui qui est élu aujourd'hui par le moins grand nombre d'électeurs.

Sur la sécurité routière, je trouve que votre démonstration est parfaite et je n'avais pas compris que la sécurité routière était vraiment le projet de territoire du 21ème siècle. Il va falloir qu'on range les villages un peu dans les virages, qu'on mette un peu de végétation pour signaler les courbes. On va se retrouver effectivement à inverser la relation au paysage : au lieu d'avoir un élément d'usage qui se glisse à l'intérieur d'un site, c'est le site qui va devoir se caler aux usages.

Dans ma pratique, je travaille beaucoup sur des voiries qui vont de 17 000 à 61 000 véhicules/jour et je peux vous dire qu'on sait résoudre les problèmes de sécurité autrement qu'en regardant la sécurité passive. Notre métier consiste à

arbitrer les contradictions d'usage qu'il doit y avoir à l'intérieur d'un site à partir du site lui-même. C'est le site et non pas la sécurité, qui nous dicte les aménagements qu'on doit proposer : faire ralentir, garder une voie de circulation, mettre des cyclistes.

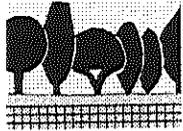
Aujourd'hui, nous sommes victimes d'une politique qui va à l'envers de l'intérêt du patrimoine culturel français. Si on se bat sur les arbres d'alignement, c'est parce que c'est un des premiers flambeaux auquel on doit s'accrocher. Finalement, le projet que vous nous proposez, c'est de garder 4000 chauffards sur les 8 000 qui se tuent chaque année et qui sont en infraction. Vous nous dites : "il y a des gens qui meurent sur les arbres", mais, est-ce qu'on sait combien de gens ne meurent pas le long des routes où il y a des arbres ? Est-ce qu'on a comparé les routes bordées d'arbres avec celles qui ne le sont pas ? On hérite de réglementations qui viennent d'en haut avec des gens de la DDE qui se retrouvent à abattre des arbres parce qu'ils doivent être à 4 mètres du bord.

Le travail du paysage, c'est de mettre en relation les éléments les uns avec les autres. On se trouve avec des sommes de contraintes qui ne fonctionnent pas comme ça. Pour cette raison, je loue l'initiative qui a été exposée ce matin de regarder les projets de route de façon novatrice.

Il ne reste que les sites pour arbitrer tout ça. Quand on prend le site avec nous et qu'on va au devant des gens, on arrive à faire passer des discours qui sont quand même beaucoup plus ouverts. Qu'il y ait des problèmes parce que quelqu'un se tue contre un arbre, c'est compréhensible, mais c'est aussi parce que le DDE est tout seul sur son territoire et ne peut pas s'appuyer sur le conseil général en l'occurrence.

Il faudrait se poser la question de savoir si le paysage doit être rangé le long des routes ou si les routes doivent être rangées un peu le long du paysage.

Marc SVETCHINE, directeur départemental de l'équipement de l'Ariège.



J'ai dû mal m'exprimer si vous avez compris ça.

Un point sur les règles. Il n'y a pas tant de règles que ça, il n'y a que les règles de l'art.

Sur les routes, il y a 700 000 kilomètres de routes en France, pas plus de 1 000 kilomètres par an font l'objet de modifications importantes. Donc, l'essentiel des routes sont comme elles sont, en tracé et en largeur et elles le resteront. L'objectif, qu'on n'est pas sûr d'atteindre, c'est de maintenir en état le patrimoine de routes, de murs, et de ponts. Il y a des pays puissants comme les Etats Unis qui ont un patrimoine routier en très mauvais état.

On peut marquer et recréer un paysage routier en fonction de ce qui s'est passé autour. Beaucoup de choses ont évolué autour de la route, notamment le paysage agricole. Recréer un nouveau paysage où l'arbre a toute sa place, ce n'est pas du tout mettre de la choucroute à certains endroits, c'est au contraire redonner un rôle bien adapté aux routes qui, pour la plupart d'entre elles, vont garder leurs caractéristiques techniques.

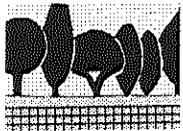
Valérie CHAPELLIÈRE.

Un élément ressort très fortement du débat. C'est le fait que la sécurité doit être prise comme un élément de programme en amont, et donc digérée, assimilée. Il faut cesser de la considérer comme un élément de sanction qui vient en fin de projet neutraliser la plupart des réflexions qu'on peut avoir à propos de la route.

On avance pas à pas ; on a vu l'idée d'avoir des états des lieux. On sait aussi qu'on a un outil comme l'Atlas qui est en cours dans chaque département..

On a vu qu'avant de se lancer dans des solutions , il faut avoir une démarche de projet qui doit être soutenue par une doctrine et une démarche conceptuelle globale.

Yves DESHAYES, paysagiste conseil de l'Aine.



Pour prolonger ce qui vient d'être dit ; dans l'Aine, où le terme de rase campagne est parfaitement illustré du fait de deux conflits mondiaux et de soi-disant mises en sécurité récurrentes, il n'y aurait plus que 600 arbres le long des routes nationales et il est prévu d'en abattre 300 d'ici 3 mois. Je l'ai appris par inadvertance dans les services.

J'aimerais qu'on puisse me répondre, car à chaque fois on m'objecte qu'on ne pourra pas replanter d'arbres à moins de 7 mètres de l'accotement, soit 9 mètres du bord du bitume. Est-ce que vous pouvez confirmer ?

Jean-Louis MIGNARD, Direction de la sécurité et de la circulation routières.



Cette mesure vient d'un document technique qui s'appelle "Aménagement des routes principales" et qui concerne les projets neufs et dans lequel il est défini plusieurs zones :

- la première zone qui va de 0 à 4 mètres, sur laquelle il est demandé qu'il n'y ait strictement aucun obstacle. En cas de sortie de chaussée d'un véhicule, les conséquences doivent être le plus faibles possible.
- la zone de 4 à 7 mètres, celle à laquelle vous faites référence, sur laquelle tout obstacle doit être isolé ou protégé par un dispositif de sécurité.

Yves DESHAYES, paysagiste conseil de l'Aisne.



Lorsque vous dites 7 mètres, c'est à partir de l'accotement ou à partir du bitume ?

Jean-Louis MIGNARD, Direction de la sécurité et de la circulation routières.



Ça doit être 7 mètres à partir du bord de la chaussée.

Pierre SCHMELTZ, Direction des Routes.



La zone de 0 à 4 mètres s'appelle la zone de récupération. C'est une application du principe de précaution. L'idée c'est de dire que lorsque l'automobiliste perd le contrôle de sa voiture parce qu'il a éclaté et pas forcément parce qu'il a trop bu, il faut lui donner une chance et c'est pour cela qu'il ne doit pas y avoir d'obstacle.

Valérie CHAPPELLIERE.

Il faudrait pouvoir se dégager de la règle et retrouver l'esprit

Yves DESHAYES, paysagiste conseil de l'Aisne.



Dans l'Aisne, il y a une agriculture intensive très forte. On me dit, jusqu'à 9 mètres on ne va pas planter de toute façon et on est effectivement d'accord pour planter ailleurs. Mais quand on sait que l'agriculteur laboure pratiquement la chaussée déjà, on a du mal à trouver des emprises.

Une autre réflexion : journal de 20 heures, France2, hier soir. Deux minutes sur la sécurité, grande cause nationale. Conclusion du groupe interministériel : 90% des accidents mortels sont dus à des comportements déraisonnables des conducteurs.

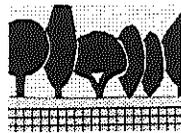
Quitte à apparaître peut-être réactionnaire, tant que les chauffards, les ivrognes etc., passeront en correctionnel et pas en cour d'assises, je pense qu'on aura du mal à faire baisser les chiffres.

Jean-Louis MIGNARD. *Direction de la sécurité et de la circulation routières.*



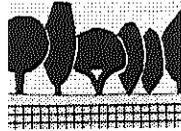
Les gens qui commettent une infraction routière ne sont pas tous des multirécidivistes. J'ai dépouillé un certain nombre d'enquêtes concernant des accidents contre obstacles latéraux. Il y en a une qui me vient à l'esprit, c'était une femme qui emmenait ses enfants en vacances, les enfants chahutaient derrière, elle s'est retournée et a perdu le contrôle de son véhicule. Pour ma part, j'ai déjà connu ça !

Marc SVETCHINE, *directeur départemental de l'Ariège.*



On ne peut pas progresser en matière de sécurité routière si on considère que ce sont les autres qui conduisent mal. Dans cette salle, est-ce qu'on a toujours roulé à 50km/heure en ville ? Est-ce qu'on a toujours tout respecté ? Ce n'est pas vrai. On dit tous bien conduire et on dépasse les limitations de vitesse.

Michel VIOLLET, *paysagiste conseil du Bas Rhin et de la Haute Savoie.*



Je souhaite revenir sur deux points, on n'arrivera pas à sortir de ce débat si on ne change pas d'attitude.

Première chose : chez les ingénieurs des ponts et chaussées, il y a une culture qui a toujours voulu gommer le paysage. Les routes nationales, anciennement royales, étaient tracées droites et ne prenaient en compte ni le paysage ni le parcellaire. On continue ce système avec nos autoroutes. Par ailleurs, nos routes vicinales respectaient davantage le nivellement, le parcellaire etc. et nous avons une grande variété de tracés.

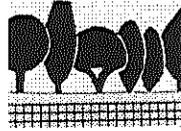
Deuxième chose : je suis très choqué de la façon dont le représentant de la sécurité routière présente les choses en disant qu'il faut sensibiliser les urbanistes, les paysagistes, les gens, à la sécurité. Moi, je demande la réciprocité : sensibiliser les gens qui s'occupent de la sécurité routière aux problèmes du paysage et des sites.

Marc SVETCHINE, directeur départemental de l'équipement de l'Ariège.



Je prétends qu'au XIX^e siècle, ceux que vous appelez les ingénieurs d'antan ont créé un paysage en affirmant la ligne droite et les alignements. C'est classique, mais c'est quand même créer un paysage.

Pierre GIRARDIN, paysagiste conseil du Morbihan et de l'Yonne.



Je voudrais parler de prospective, voire d'utopie. On raisonne dans ce débat selon une pratique de l'objet routier qui est fonction d'une situation technologique donnée et d'habitudes de comportements de notre société. On parle des arbres qui ont un pas de temps de l'ordre du demi-siècle ou du siècle.

Tout le monde sait que les constructeurs de voitures travaillent sur des véhicules qui seront capables d'éviter automatiquement les obstacles. La question de l'obstacle va donc se poser bientôt de façon très différente.

Par ailleurs, je suis convaincu que, demain, la circulation des personnes et des biens ne se posera plus de la même façon. Nous n'avons aucune capacité actuellement à intégrer ces mutations.

Vous venez d'évoquer, Monsieur le Directeur, les grands équipements linéaires hérités du passé. On a tous l'expérience d'avoir travaillé sur la réutilisation des voies navigables ou des voies ferrées pour en faire des circulations douces ou des outils de connaissance du territoire.

Est-ce que la route, avec sa totale irréversibilité, la puissance avec laquelle elle s'imprime dans le paysage, aura sa propre capacité à évoluer ?

Jean-Paul DUMONTIER, directeur adjoint du CERTU.



J'ai une petite inquiétude sur le milieu urbain. On travaille sur ces questions depuis longtemps. On sait bien que l'effet de paroi, ça ralentit la vitesse.

Aujourd'hui, vous prenez des dispositions qui s'adaptent peut-être à la rase campagne, mais en milieu urbain, vous faites erreur complète.

Si on met des arbres à 7 mètres du bord de la voie en milieu urbain, il n'y a plus de ville, ou alors, il va falloir enlever les maisons; nous sommes en train d'alerter nos directeurs des routes sur ce sujet. Si on veut réduire la vitesse en ville, ce n'est pas en mettant les arbres à 7 mètres qu'on va y arriver. Et là, Monsieur le Directeur, c'est vous qu'on attaquera parce que vous avez enlevé les alignements d'arbres en entrée de ville.

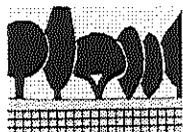
Marc SVETCHINE, directeur départemental de l'équipement de l'Ariège.



C'est exactement l'inverse que j'ai essayé de dire : marquer y compris les entrées de ville. Le seul système qui marche, en dehors du gendarme, c'est le rétrécissement de la route. J'ai parlé tout le temps

de route et de paysage. On parle depuis ce matin de planter 5 millions d'arbres, on ne dit surtout pas d'en couper en ville, au contraire.

Thierry LAVERNE, paysagiste conseil du Gard.



Ce qui est difficile, c'est qu'on se situe dans des positions où l'un défendrait les arbres et l'autre les enfants. Moi, je préfère mes enfants aux arbres du Gard. Il est évident qu'on ne peut pas continuer à opposer les deux. On pense, en tant que paysagiste, que le traitement du cas particulier doit faire des réponses qui donnent de la sécurité.

La grande inquiétude qu'on a, c'est que les règles qui ne sont finalement que des bruits de couloirs enflent considérablement et débouchent sur une attitude systématique qui serait supposée régler définitivement la question de la sécurité routière sur l'ensemble du territoire français. Nous sommes fondamentalement opposés à ça.

Pour que la question du paysage s'installe, il faut que soient définies très efficacement selon les unités de territoire urbain, péri-urbain ou ouvert, des emprises minimum pour faire en sorte que, effectivement le-paysage puisse gérer les questions qui se posent. Des emprises minimales mais pas des règles à 7, 9 ou 4 mètres qui me semblent complètement déraisonnables. Il faut qu'on trouve un accord minimum qui allie la question de la sécurité avec celle du territoire pour qu'ensuite on puisse se mettre au projet de paysage.

Dominique GRENEL, chargé d'études paysage à la DDE de l'Ain.



Une remarque par rapport à ce que disait Monsieur Schmeltz : la mise en conformité de la route avec la vitesse autorisée. Ça me pose question. A notre niveau, je ne vois pas ce que cela peut donner.

Pierre SCHMELTZ, Direction des Routes.



Si on veut que les gens ralentissent dans les entrées de ville ou de bourgs, il va falloir agir. Les plantations doivent avoir un rôle signalétique important. S'il y a un endroit où il faut des plantations d'alignement, c'est là. Mais en même temps, il faudra jouer sur la géométrie de la route et obliger les gens à lever le pied.

Quand je réalisais des déviations de villages il y a 30 ans, je demandais déjà aux maires de réduire la chaussée et d'élargir les trottoirs.

J'aimerais bien qu'il y ait ce genre de démarche sur le réseau secondaire qui domine notre pays quantitativement. C'est là qu'on a une marge de manoeuvre pour maintenir les plantations ou les supprimer et avoir une action sur la géométrie. C'est pas là qu'on va planter à 7 mètres, bien sûr.

Dans l'Hérault, il y a une route entre Montpellier et Sète, tous les 3 ou 400 mètres, il y a un panneau qui signale les morts. Il n'y a pas beaucoup d'arbres, mais on s'aperçoit que les accidents ont lieu toujours sur le même petit tronçon d'alignement.

Il faut qu'on procède au coup par coup, sans avoir cette espèce d'attitude de dire, hop ! toutes les têtes qui dépassent de 0 à 2 mètres, on les coupe.

Dominique GRENEL, chargé d'études paysage à la DDE de l'Ain.



A priori, le sentiment qui domine c'est le souci de prise en compte générale du paysage. Je ne sais pas quand ça va démarrer cette chose-là ni par qui elle va être initiée et avec qui ça va être mis en concertation. Un projet de paysage, ce n'est pas au niveau d'une route nationale qu'on peut le faire. On a vu que ça marchait bien avec les départements ; il faut associer les agriculteurs, avec quel outil on va faire ça ?

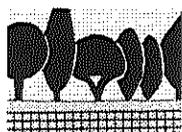
Pierre SCHMELTZ, Direction des routes.



Il est clair qu'on ne se pressera pas. Il faudra effectivement qu'à un moment ou à un autre on mette en place des financements originaux. Aujourd'hui, nous avons le 1% Paysage et Développement. On réfléchit, à la direction des routes sur la mise en place d'un financement de ce type, notamment pour les voies existantes. Cette démarche-là ne pourra pas se faire sans un partenariat avec les collectivités locales.

On veut accompagner cette volonté que je résume en "planter autrement", par la mise en place d'un fonds. Ce n'est pas avec les maigres crédits d'entretien dont disposent les DDE qu'on va résoudre ce genre de problème.

Joël RICORDAY, paysagiste conseil Alpes de Haute Provence et Hautes Alpes.



A propos de la sécurité et des 90% d'accidents dus au comportement, il y a une sorte d'acceptation de ce fait. Ça me semble un peu grave. Si 90% des causes sont dans le comportements, il devrait y avoir au moins 90% des moyens mis en oeuvre pour agir sur le comportement. Dans les autres pays européens, on agit sur le comportement. Je pense que tout ne passe pas par l'aménagement.

C'est un problème qui est du même ordre que le tabagisme. On a l'impression qu'il y a une sorte d'impossibilité des pouvoirs publics à agir vis à vis d'un lobby très puissant. Face au mètre linéaire de gondole des marchands de journaux proposant la presse automobile, il n'y a pas de pression de la sécurité routière qui pèse quelque chose en matière de communication.

C'est l'occasion de retomber dans le travers des professionnels de l'aménagement qui ne croient trouver les solutions qu'au travers de l'investissement, des aménagements. On sait qu'aujourd'hui, il y a d'autres moyens.

J'ai une petite question : cette politique de replantation, de 5 millions d'arbres, est-il prévu qu'il y ait des retombées budgétaires, les crédits d'entretien vont-ils augmenter ? La politique d'entretien depuis 20 ans, c'est de plus en plus sur la chaussée et de moins en moins sur les abords.

Pierre SCHMELTZ. Direction des routes.



Il est évident qu'on ne pourra pas mettre en place une démarche si ambitieuse sans moyens. Nous sommes entrain de mettre ça en place. L'idée, c'est d'avoir une démarche un peu similaire à celle du 1% pour les projets neufs.

Jean-Louis MIGNARD. Direction de la sécurité et de la circulation routières.



Deux mots sur la question de la communication "accidents et comportements". Je ne peux pas laisser dire qu'il n'y a pas d'efforts qui sont faits sur le comportement des usagers. Si vous avez écouté la presse qui a commenté le dernier CISR, la mesure qui ressort, est celle qui concerne la confiscation du permis de conduire sur les usagers qui dépasseraient la limitation de vitesse de plus de 40km/heure.

Nous développons toute une action sur l'apprentissage de la conduite pour permettre des formations continues de conducteurs. Nous travaillons sur le registre de la prévention, sur celui du contrôle. Nous sommes extrêmement présents et nous regrettons de ne pas avoir plus de résultats.

J'ai parlé aujourd'hui de sécurité des infrastructures parce que je pense que, par votre activité professionnelle, vous pouvez y être des acteurs efficaces. Un des slogans de la sécurité routière, c'est "si chacun fait un peu, c'est la vie qui gagne", c'est la condition pour que la sécurité routière progresse.



Pierre SCHMELTZ, chargé de mission environnement à la direction des routes. M.E.T.L.

Plusieurs départements sont impliqués dans les démarches de paysage. La doctrine générale va être synthétisée sous la forme d'une circulaire qui doit paraître prochainement. Pour faire évoluer les routes avec les données de notre société, il faut sortir de ses emprises strictes et ne pas se sentir prisonnier des traditionnels alignements. Il sera nécessaire également de réduire les contradictions qui existent entre la géométrie de la voie et la signalisation.

Des opérations pilotes.

La démarche du Bas Rhin n'est pas la seule. J'anime un groupe de travail depuis le début de l'année qui rassemble un certain nombre de gens du métier et qui a auditionné plusieurs DDE sur les pratiques liées au paysage.

• un groupe de travail

La DDE de la Seine et Marne, elle, bénéficie d'un spécialiste mis à disposition par le Conseil général et qui a pour mission d'assurer une cohérence entre ce que fait le département et ce que fait l'Etat sur les réseaux.

• dde pilotes

En 1984 ou 85, Le ministère de l'équipement avait lancé un programme de DDE pilotes en matière de plantations et de paysage. Les DDE qui sont aujourd'hui les plus en pointe sont celles qui s'étaient lancées dans cette aventure.

Une circulaire pour la marche à suivre.

Depuis le début de l'année, le Gers et beaucoup d'autres départements se sont lancés, à la suite d'un certain nombre d'accidents, dans des opérations d'abattages vraiment sauvages sans aucune réflexion préalable, et qui ont amené, évidemment, des tas de réactions.

• abattages dans le gers

Je crois que le Bas Rhin a anticipé sur ce que nous allons mettre en pratique à l'occasion d'une circulaire, ou d'une instruction aux DDE, pour le début de l'année 2001. Quelle que soit la problématique, il faut commencer par le commencement, c'est-à-dire faire un recensement de tout ce qui existe en matière de plantations le long des routes. Ensuite, il faudra établir un diagnostic et une réflexion sur

• recenser

• diagnostic

les entités paysagères, la qualité ou la valeur du paysage et à partir de là, regarder sur les routes existantes s'il y a effectivement des plantations d'alignement qui peuvent poser des problèmes.

Une conduite française.

Ce qu'on a également demandé aux DDE, c'est d'avoir une réflexion sur le côté accidentogène, qui n'est pas systématique, des plantations situées très près de la route. Alors, il faudra sans doute procéder à certains abattages, même si le souhait de l'équipement est d'en faire le moins possible.

• *près de la route*

Il n'y a pas que les chauffards qui se tuent contre les arbres, mais le vendredi et le samedi soir, on connaît tous l'augmentation forte des accidents sur le réseau secondaire. On n'a pas le comportement anglo-saxon. Quand je vais aux Etats-Unis, je mets le pied sur la chaussée, les voitures s'arrêtent. Mettez un pied sur la chaussée en France et vous vous faites écraser, c'est tout !

• *accidents*

• *je vais aux Etat-Unis*

Ne pas être prisonnier du schéma "alignements".

Quand nous avons fait ces constats, nous devons alors mettre une véritable réflexion sur le paysage, établir un programme et ne pas nous limiter au fuseau de la route. Il faut avoir une vision du territoire, de ce qu'on va planter dans une interaction avec ce qu'il y a autour. Mettre en place un vrai projet de paysage, cela comprend à la fois l'abattage et la replantation. L'alignement a un côté culturel, hérité du passé, pour nous. Nous ne sommes pas obligés aujourd'hui d'être prisonniers de ce schéma d'alignement. Une démarche plus globale sur le paysage aboutira peut-être à planter autrement.

• *près de la route*

• *alignement culturel*

Agir sur la géométrie de la voie.

Nous souhaiterions également, afin d'agir sur la vitesse, agir sur la géométrie de la voie. Il faudrait peut-être que la géométrie de la route soit cohérente avec le panneau de signalisation qui va être mis. Quand la route est large et confortable et qu'il y a un panneau 50 ou 60, il y a hiatus.

• *hiatus*

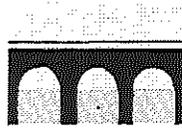
Planter hors des emprises de la route.

Pour terminer, nous voudrions qu'il y ait aussi une problématique de "rattrapage".

• *rattrapage*

Pour les projets neufs, c'est beaucoup plus facile de mettre en place une vraie politique. Nous ne sommes pas obligés de planter dans l'emprise de la route, nous pouvons aussi planter au delà des emprises de la route au titre des mesures compensatoires, voire exproprier à l'occasion. C'est une idée que nous sommes entrain de développer de façon que la route s'insère dans un paysage que nous aurons recomposé.

• *planter hors emprise*



Jean FREBAULT, président de la 5ème section - affaires d'aménagement et d'environnement-
du Conseil général des ponts et chaussées. M.E.T.L.

Au Conseil général des ponts et chaussées, il y a de fortes sensibilités au paysage avec une approche pluridisciplinaire au sein du pôle paysage . "Faire du paysage" repose plus aujourd'hui sur une logique économique que sur les projets des paysagistes. Comprendre ce qui existe, avoir des réflexions à l'échelle du territoire et en même temps pouvoir s'adapter à chaque cas précis, voilà sur quoi repose une approche contemporaine qui donne du sens aux projets . Dans le domaine du végétal, les alignements ne sont plus les seules réponses possibles aux aménagements routiers. Planter 5 millions d'arbres va être un énorme chantier à ouvrir avec en tête aussi, les préoccupations de sécurité qu'il faudra manipuler avec intelligence.

L'origine de la création des paysagistes-conseils.

Depuis ce matin, trois ministères sont là et chacun a pu commencer à entendre les arguments des autres. J'ai entendu des moments de dialogue, des moments de choc frontal. Il faut que chacun reparte dans sa propre maison pour en faire son profit et qu'on fasse la proposition d'organiser de nouvelles rencontres comme celle d'aujourd'hui. C'est important que dans un ministère il puisse y avoir, en interne, des débats forts et libres de ce type auxquels on souhaite une suite.

• choc frontal

Je connais bien certains d'entre vous et je n'ai pas oublié que j'ai été avec Annie Sauvage, mon adjointe à l'époque, un peu à l'origine de la création des paysagistes-conseils. On avait, à l'époque, arraché très difficilement les budgets pour la création d'une première expérience de paysagistes-conseils dans un quart des départements français. Ensuite, il y a eu mes successeurs, et vous existez dans presque tous les départements.

• la création des paysagistes conseils

François Delarue a utilisé le terme de "poil à gratter". Vous avez ce rôle d'alerte, d'interpellation avec aussi le sens des responsabilités.

• rôle d'interpellation

Le pôle paysage au conseil général des ponts et chaussées.

Daniel Laroche a bien voulu m'interpeller sur le pôle paysage qui existe au conseil général des ponts. Dans ce pôle paysage, où on a des débats riches, il y a quelques membres du CGPC, il y a des ingénieurs des Ponts qui sont passionnés de paysage, il y a des paysagistes, Daniel Laroche en fait partie, qui sont tout à fait extérieurs à l'administration. Il y a un ancien directeur des routes qui, je crois a planté beaucoup d'arbres le long des routes. C'est un lieu parmi d'autres dans lequel on peut vous apporter peut-être de la sagesse, en tout cas une vision pluridisciplinaire et un débat de très haut niveau.

• *pôle paysage*

• *vision pluridisciplinaire*

Vous allez vous lancer dans l'exercice de rédaction d'un "manifeste". Ce n'est pas facile à rédiger un texte à la fois fort, responsable, qui va être soumis aux critiques. Je vous invite donc à faire ce travail avec beaucoup de rigueur.

• *beaucoup de rigueur*

Les cahiers du CGPC sur le paysage.

Avant de parler de sécurité, j'ai envie de vous dire des choses sur le paysage. Le conseil général des ponts sort, d'ici 15 jours / 3 semaines, sous l'impulsion de Georges Mercadal qui préside notre instance, le premier « cahier du CGPC » qui portera sur le paysage.

• *vous dire des choses sur le paysage*

Un des thèmes forts dont nous avons débattu au sein du pôle concerne une vision sur ces politiques du paysage. Vous êtes au cœur de ces enjeux-là.

La France est un pays exceptionnel pour ses paysages. C'est la première destination touristique du monde. Il y a tous les paysages sublimes, les grands sites, les secteurs sauvegardés dans les villes, le patrimoine architectural. Et puis, il y a le paysage des territoires ordinaires, parfois magique, parfois dégradé, amputé, très fortement abîmé. Il est un peu le reflet de la culture de notre société qui est très complexe.

• *première destination touristique*

• *territoires ordinaires*

Des projets qui se font.

Finalement, ce paysage, comment se fabrique t il? Ce n'est pas pour l'essentiel à travers des commandes et des paysagistes. C'est d'abord à travers tous les projets qui se font, projets routiers, d'urbanisation, projets des agriculteurs, de l'équipement, de l'EDF. Donc c'est à travers une éthique de la production de ces projets qu'on peut faire des avancées sur la qualité de ce paysage.

• *une éthique de la production*

Le thème “faire du paysage par les projets”, invite à réfléchir sur ce qu’est le paysage comme valeur collective. Pour moi, le paysage c’est le lien entre les composantes du territoire. Ce n’est pas la juxtaposition des objets mais une démarche plus large, plus globale qui suppose une appréhension, une culture du paysage de l’ensemble de notre territoire. Cette approche est très ambitieuse. Un proverbe chinois dit : “la façade de la maison appartient à celui qui la regarde”.

• la façade de la maison appartient à celui qui la regarde

Comment avoir cette approche sur laquelle les maîtres d’ouvrages ou les particuliers ne sont pas spontanément portés et qu’ils voient plus la fonctionnalité de leur projet, son financement, l’urgence à le réaliser.

• l’urgence à réaliser

Donner du sens aux plantations par rapport au paysage global.

Si j’applique cette façon de voir les choses au thème *routes et paysage*, je pense que le problème des plantations n’est qu’un élément. Jean Pierre Thibault a dit : “il ne faut pas que ce soit du cache-misère”. Fabriquer une route, choisir un tracé, c’est transformer fondamentalement le paysage, l’agresser ou le révéler. Souvent les plantations n’ont du sens que par rapport à une démarche conceptuelle qui se situe bien à l’amont.

• transformer
• agresser
• révéler

Quand on voit en Provence ces magifiques routes bordées d’arbres depuis l’extérieur, cela donne du sens au paysage global. Il y a aussi des exemples inverses qu’on a du mal à corriger et à compenser. D’ailleurs, l’aspect végétal n’est peut-être pas à voir seulement sous l’angle de l’alignement.

• magnifiques routes

Le challenge des 5 millions d’arbres nous pose des questions beaucoup plus larges. Je n’ai pas manqué de faire des rapprochements avec la question des ronds-points. Il y a des ronds-points assez réussis et d’autres qui me laissent très perplexe. L’approche paysagère du rond-point consiste à faire quelquefois une espèce d’oeuvre d’art parfois très contemporaine, parfois très marquée par la commune péri-urbaine qui cherche son identité. J’ai en tête un village en Auvergne qui a mis une presse à fromage au sommet d’un rond-point. Il y a là une approche qui est révélatrice de cette espèce de fragmentation du territoire qui est le contraire d’une approche globale du sujet.

• challenge

• ronds-points

• fragmentation

J’ai vu des ronds-points, très beaux comme objets végétaux venir casser l’alignement d’allées forestières. Les ronds-points, ça pourrait être pour vous le thème d’un prochain séminaire !

Paysage et sécurité

Sur l'aspect sécurité, j'ai entendu des propos très forts aujourd'hui. Il faut les méditer et sortir aussi des visions manichéennes : faut-il choisir entre le paysage et la sécurité ? Entre les arbres et les enfants ?

• *propos très forts*

Abattre les arbres n'est-il pas un moyen de refuser d'agir sur les comportements ? On voit bien à quel point en France, nos mentalités sont en retard par rapport aux pays anglo-saxons.

• *pays anglo-saxons*

La sécurité, c'est une question qui s'adresse à nous tous en tant que citoyens. On ne peut pas la traiter seulement en tant que paysagiste ou fonctionnaire de la DDE ou de l'administration centrale. Elle comporte aussi l'aspect identité de nos paysages. Personne ne peut l'ignorer mais il y a une nécessité d'approche plus scientifique et moins incantatoire sur le sujet.

• *moins incantatoire*

J'ai en tête des exemples concrets ; dans un village on a abattu des arbres parce qu'il fallait élargir la voie pour des questions de sécurité. Aujourd'hui, on dit qu'il faut rétrécir la voie pour des questions de sécurité. C'est terrible de voir des choses comme ça !

• *élargir/rétrécir*

En Grande-Bretagne, les arbres sont très proches du bord des chaussées et pourtant il y a moins d'accidents.

• *grande-bretagne*

Adapter les réflexions à chaque secteur, trouver une méthode d'approche

Il ne faut pas raisonner en général même s'il est normal que le débat sur les routes nationales occupe l'Etat. Les voiries départementales sont aussi très concernées. Il est clair que, le long des routes nationales ce ne sont pas les 400 000 arbres qui sont générateurs de problèmes, d'après ce que dit Patrick Gandil, c'est peut-être 5%, ça fait 20 000 arbres. Je ne dis pas qu'il faut en abattre 20 000 parce qu'on va en replanter 5 millions.

Il faut regarder secteur par secteur quelles sont les combinaisons des facteurs d'insécurité et, ensuite, avoir des conclusions dépassionnées, très différentes sans doute d'une section à l'autre

• *facteurs d'insécurité*

Madame Bréhier a dit ce matin qu'il ne fallait surtout pas d'approche normative mais une approche en terme de méthode. Je pense que cela vaut aussi bien pour la gestion des arbres le long des voies existantes que pour la conception de voies nouvelles ou pour l'élargissement de voies anciennes. Je pense qu'il faut planter le long des voies nouvelles et le long des voies élargies, mais il ne faut pas planter n'importe comment et intégrer aussi la sécurité

• *pas d'approche normative*

Les règles de l'intelligence

Je ne peux pas manquer de réagir sur le point suivant : on a présenté une recommandation, on n'a pas dit d'où elle venait. C'est un projet de recommandation qui émane, je crois des travaux du SETRA. Le CERTU s'en était un peu démarqué. Cette histoire des 0 mètres, 4 mètres, 5 mètres, ça me met vraiment en colère. Il y a un processus d'excès de zèle, et en général, c'est quand une règle n'est pas officialisée qu'elle commence à se répandre.

• recommandations

• excès de zèle

Patrick Gandil, dont on ne suspectera pas qu'il défend mordicus les questions de sécurité, m'a fait un commentaire beaucoup plus subtil que celui que j'ai entendu évoqué ici. Il m'a dit :

• entre 0 et 4 mètres, je distingue 0 et 2 mètres et 2-4 mètres. Entre 0 et 2 mètres, c'est très difficile, même avec une glissière de sécurité. Si on la met, elle renvoie en face et c'est terrible. Entre 2 et 4 mètres, on peut commencer à discuter.

• glissière renvoie en face

• entre 4 et 7 mètres, tout dépend du profil en travers. La règle de 7 mètres, je ne l'accepte pas en tant que règle générale. Si par exemple, il y a un fossé, des talus, mettre un arbre à 7 mètres n'a pas de sens parce que l'accident va se passer bien avant.

• l'accident va se passer bien avant

Toutes ces questions appellent de l'intelligence et non pas une application stupide et primaire.

• intelligence

5 millions d'arbres : un projet ambitieux à débattre

Pour terminer, je trouve qu'il y a, au delà de ces débats durs mais nécessaires, un formidable défi sur ce projet de 5 millions d'arbres. Il faut féliciter la direction des routes d'avoir un projet de cette ampleur. J'ai compris que le projet n'existait pas encore tout à fait, ça veut dire qu'on peut le mettre en débat. Pour moi, c'est un véritable projet d'aménagement du territoire. Il va donner une autre lecture du paysage de la France et les 5 millions d'arbres ne vont pas passer inaperçus. Il faut donc une vraie réflexion nationale et locale : comment on se greffe sur le paysage existant, quel est son rapport à la route ?

• formidable défi

• comment on se greffe ?

Dans les transformations du paysage en France, il y a des logiques qui sont souvent plus économiques que paysagères. Voyez l'exemple des forêts.

• logiques économiques

J'appelle à un vrai débat sur les conceptions paysagères de ce projet. Je pense que les paysagistes-conseils ne peuvent pas être absents de ça et j'ai compris que la direction des routes était demandeuse.

• conceptions paysagères

Un vrai chantier à ouvrir

Je pointe aussi la grande question du foncier déjà évoquée. Madame Bréhier a fait des ouvertures et a dit clairement qu'il fallait réfléchir à d'autres emprises que celles du maître d'ouvrage routier. Il ne faudra pas non plus que ce soit les délimitations du foncier qui déterminent la géométrie des projets paysagers, ce serait grave. On a parlé d'autre foncier public, peut-être des accords avec les propriétaires forestiers, avec les propriétaires privés, avec les agriculteurs, et là, ça va être dur.

- *questions du foncier*

- *là, ça va être dur*

Il y a un vrai chantier à ouvrir et je pense qu'il faut un plan de bataille sur ce projet qui pourrait mobiliser tout le ministère avec ses paysagistes-conseils et les autres administrations, les ministères de la culture et de l'environnement

- *plan de bataille*

Quelques conclusions à tirer

Il y a quelques conclusions à tirer sur le chantier à ouvrir, la question des compétences des services, et la question des moyens.

- *compétences des services*

C'est vrai qu'il n'y a pas assez de compétences de paysagistes. Et d'ailleurs, les agents sont les premiers à réclamer des formations dans le domaine de la gestion des plantations.

Je crois aussi qu'il y a une méthodologie à trouver qui combine les orientations fortes au niveau national avec l'importance d'avoir des approches locales qui doivent être suffisamment larges et ambitieuses pour ne pas virer à l'anecdotique.

- *approches locales ambitieuses*

Je crois en tout cas que, là où nous convergeons, c'est que je sens que pour l'administration publique, il y a un véritable défi culturel à relever. Il faut qu'on essaie de le relever ensemble. Pour ça, la tempête a été bénéfique parce qu'elle a sensibilisé l'opinion à cet enjeu du paysage.

- *défi culturel*

- *la tempête bénéfique*

