

FORÊT • NATURE

OUTILS POUR UNE GESTION
RÉSILIENTE DES ESPACES NATURELS

Tiré à part de la revue **Forêt.Nature**

La reproduction ou la mise en ligne totale ou partielle des textes
et des illustrations est soumise à l'autorisation de la rédaction

foretnature.be

Rédaction : Rue de la Plaine 9, B-6900 Marche. info@foretnature.be. T +32 (0)84 22 35 70

Abonnement à la revue Forêt.Nature :
librairie.foretnature.be

Abonnez-vous gratuitement à Forêt.Mail et Forest.News :
foretnature.be

Retrouvez les anciens articles de la revue
et d'autres ressources : **foretnature.be**

Dans l'axe de l'allée, l'entrée du château de Bierwart (province de Namur).



UNE « FORÊT » LINÉAIRE
VRAIMENT PAS COMME LES AUTRES : L'ALLÉE

CHANTAL PRADINES

Les allées d'arbres font partie du patrimoine naturel, culturel et paysager d'un territoire. À ce titre, le Conseil de l'Europe a publié des recommandations afin de les préserver. Mais au-delà des aspects patrimoniaux, les allées sont appelées à répondre à certains défis du 21^e siècle. Par exemple : la sécurité routière, les économies d'énergie ou le développement des savoir-faire locaux.

Lorsque nous parcourons les villes et les campagnes européennes, il nous arrive de le faire à l'abri de ce que d'aucuns qualifient de « forêt » linéaire : des alignements d'arbres bordant une route, une rue, un chemin. Si l'arbre évoque la forêt, ce sont toutefois les « allées » d'un jardin que nous parcourons, un espace à la croisée de la culture, de la na-

ture et de la technique. Plus que jamais, il garde toute sa pertinence et doit être préservé. C'est ce que nous montrons ici. Pour assurer une préservation efficace de ce patrimoine, il convient de suivre les recommandations que l'on trouvera dans le document édité par le Conseil de l'Europe sous le titre « Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage »¹.

Une de ces recommandations est appliquée ici : l'usage du terme « allée » pour toute voie bordée d'arbres plantés délibérément de part et d'autre à intervalles réguliers, chemin, voie urbaine ou route de campagne. Nous en verrons la justification.

DANS LE JARDIN... ET HORS DU JARDIN

Dès le milieu du 15^e siècle, les traités de construction et de l'art des jardins – le premier sera celui d'Alberti – recommandent d'agrémenter les « jardins de plaisir » de chemins bordés d'alignements réguliers d'arbres, en énonçant des règles pour leur disposition.

Ces plantations s'imposent dans les jardins des châteaux, petits et grands, qui s'aménagent, se transforment, se rénovent partout en Europe à partir de la Renaissance. Leur admirable capacité à appuyer les perspectives, à souligner les axes de composition des jardins, à guider le regard vers un élément que l'on veut mettre en valeur, les rend indissociables du jardin à la française, où on les désigne par les termes « avenue » ou « allée ».

Ces allées d'arbres suscitent d'autant plus d'engouement qu'elles montrent la magnificence de celui qui fait planter, et rendent perceptible l'étendue de ses possessions. Pour cela, les allées n'hésitent pas à s'échapper des jardins pour embrasser la campagne environnante, dans une illusion d'infini.

Le jardin du premier château de Mariemont, réaménagé au tournant du 17^e siècle, comporte alors huit allées d'arbres. Il

s'inspire du domaine espagnol d'Aranjuez, où l'on compte 30 km d'allées datant du 16^e siècle. Sur un tableau de Breughel l'Ancien de 1612 conservé au musée de Dijon (France), on voit l'une des allées de Mariemont parcourir le jardin et se poursuivre loin au-delà de celui-ci, jusque dans la campagne, au-delà de la clôture. Était-elle aussi longue que l'allée des Tuileries aménagée par Le Nôtre à Paris en 1667 – près de 2 kilomètres – ou que la double allée de hêtres – 4 km – que comptait le château de Beloeil quelques années plus tard ?

DANS LA CAMPAGNE

En 1552, une ordonnance du roi de France Henri II impose que l'on plante des arbres le long des grandes voies de circulation. Toute l'Europe connaîtra, au fil des siècles, des règlements analogues.

Les raisons de ces plantations sont, pour une part, utilitaires : fourniture de bois d'œuvre, de bois de chauffage, de bois pour l'industrie, fourniture de fourrage ou de fruits, assèchement et stabilisation des voies et accotements dans les régions humides, protection des terres contre l'érosion due au vent. Les plantations servent aussi à délimiter l'espace public de l'espace privé, permettent aux voyageurs et aux troupes de circuler à l'abri du soleil et du vent, les guident dans leurs déplacements.

Ces raisons utilitaires se doubleront également d'une volonté d'esthétique qui, comme pour les jardins, fera partie intégrante du projet de plantation. Le secrétaire général de la Direction des Ponts et Chaussées français, Courtin, rappelle en 1812 – d'autres l'ont fait avant lui ou le

feront après – qu'« *aux moyens de conservation des routes, on a voulu aussi ajouter ceux d'embellissement* ».

Le caractère d'ornement de la route que revêtent les plantations d'alignement est une évidence pour les ingénieurs du 18^e et du 19^e, tout comme il l'est au début du 20^e siècle pour le ministre belge des Travaux publics, Delbeke, à qui l'on prête d'avoir déclaré protéger les arbres pour leur beauté, et d'ajouter : « *Est-ce que je suis marchand de planches ? Non ! Je suis l'intendant des routes de l'État et, comme tel, je*

dois demander que les routes de l'État gardent leurs ornements ». Le caractère d'ornement est encore une évidence pour le président de la République français Pompidou ou le directeur des routes Fève, dans les années '70-80, il l'est pour la direction des routes danoises en 2004, et surtout, il l'est pour les représentants politiques du Land de Mecklembourg-Poméranie occidentale, en Allemagne, qui, en 1993, choisissent de protéger les « allées » dans la constitution du Land en raison de leur beauté.

Les jardins et leurs abords ne sont donc pas seuls à être agrémentés d'allées d'arbres : à la fin du 19^e siècle, 17 000 km de routes nationales françaises étaient ainsi plantés ; deux-tiers au moins des routes nationales et régionales bavaroises l'étaient à la fin des années '50, tandis que l'on estime à quelque 18 000 km le linéaire de routes plantées au début des années 2000 dans les Länder de l'ex-RDA.

DANS LES VILLES... PARTOUT

Si les jardins et campagnes d'Europe se couvrent d'allées, les villes ne sont pas en reste. À leurs portes, promenades et mails sont aménagés – telle la Maliebaan d'Utrecht, plantée en 1637. Sur les fortifications aussi, et sur les boulevards qui les remplaceront, on plante. On plante également des alignements d'arbres pour accompagner le percement d'avenues destiné à lutter contre les incendies – à Hel-



1



2

1. Allée s'annonçant telle un cocon (province de Luxembourg).

2. Platanes de la fin du 19^e siècle, boulevard d'Avroy, Liège.



sinki en 1817, par exemple –, ou contre l’insalubrité et les difficultés de circulation – dans le Paris haussmannien de la seconde moitié du 19^e siècle.

L’élégance sobre des allées séduit bien au-delà du cercle restreint de l’aristocratie ou de la bourgeoisie. Les allées s’imposent partout, investissent jusqu’aux cimetières. Elles se démocratisent. Les cités-jardins – Auderghem en 1921 – se parent à leur tour de rues plantées d’arbres tandis que, à la même époque, des « allées d’honneur » sont plantées dans les villes et les campagnes d’Australie, du Canada, des États-Unis, en mémoire des combattants alliés fauchés par la Première Guerre mondiale au bout des longues routes du continent bordées d’arbres.

L’ESTHÉTIQUE DES JARDINS...
LES CARACTÉRISTIQUES
D’UNE ARCHITECTURE

L’esthétique des routes bordées d’arbres est à mettre en relation directe avec l’es-

thétique des jardins, nous disent les contemporains de ces plantations. Les routes françaises « *ressemblent plus aux allées d’un jardin qu’à un grand chemin* » écrit par exemple Arthur Young.

C’est bien aux allées des jardins – et non aux forêts – que les routes bordées d’arbres sont apparentées, quand elles ne sont pas simplement d’anciens prolongements d’allées de jardins. Leurs commanditaires – et leurs gestionnaires – sont, longtemps, issus des mêmes milieux. Surtout, leur aménagement se fait selon les mêmes codes précis, énoncés dans les traités de jardin, qui fixent les caractéristiques géométriques et les proportions des allées comme on le ferait d’un bâtiment.

En donnant à la route la troisième dimension qui lui manque, c’est une véritable architecture, vivante et rythmée, que les arbres font en effet surgir. D’ailleurs, pour parler des allées, on utilise couramment des termes d’architecture – comme déjà Price en 1794 – : on parle de la voûte formée par les houppiers, de colonnade, de

La « drève de Mariemont » maintenue au fil des siècles, double allée de hêtres qui ont remplacé des ormes.



© M. Cléda

« cathédrale végétale ». Et dans les allées doubles – à quatre rangs d’arbres –, les proportions recommandées par les traités sont bien celles des nefs des églises avec leurs bas-côtés.

Nous trouvons dans cette parenté avec les allées des jardins à la française la justification de la recommandation d’user du terme « allée »* pour toute voie bordée d’alignements d’arbres, quelle que soit sa nature, un usage qui s’est d’ailleurs maintenu depuis le 17^e siècle dans de nombreux pays européens.

Disparition programmée dans un paysage de poteaux.



© C. Pradines

LE 20^e SIÈCLE

Certaines allées, dont le caractère de patrimoine historique et culturel a été reconnu, se sont maintenues intactes au fil

* On pourrait de même utiliser uniformément le terme « drève », usité en Wallonie, mais on perd notamment le caractère universel (européen) et le lien direct avec le jardin à la française.

des siècles, moyennant, le cas échéant, des replantations et une évolution de leur environnement et de leur statut : liées à l'origine à un château, elles sont aujourd'hui de simples voies de circulation publiques. C'est le cas par exemple de l'allée principale d'Övedskloster, en Suède, toujours bordée des tilleuls plantés en 1770, ou de l'allée de tilleuls de Commercy, dans l'Est de la France, plantée vraisemblablement vers 1750 sur près de 5 km de long entre le château et la forêt, et renouvelée depuis.

Pour les autres, dont le caractère de patrimoine culturel a été généralement ignoré, la situation n'est souvent pas brillante. Beaucoup ont disparu, beaucoup perdent chaque année quelques arbres supplémentaires, jusqu'à disparaître complètement.

Dans l'Europe de l'ouest, après la Seconde Guerre mondiale, faire face à la croissance du trafic automobile et intégrer de nouvelles priorités liées à la vitesse et la sécurité conduit à élargir les routes existantes, rectifier les virages et abattre les arbres. On ne plante plus, ou peu.

Cette évolution s'accompagne d'une perte de compétences qui aggrave encore la situation : élagages effectués au mépris des règles de l'art, blessures occasionnées dans le cadre de la gestion courante de la voirie ou lors de chantiers plus importants (pose de la fibre optique, par exemple) affaiblissent les arbres et favorisent l'intrusion d'agents pathogènes. La pollution du sol (sel de déneigement ou excès d'azote ammoniacal d'une agriculture intensive) est également préjudiciable aux arbres. Maladies et ravageurs, enfin, font payer un lourd tribut au patrimoine.

Certains départements français comme la Meuse, la Haute-Marne ou la Seine-et-Marne, ont perdu 80 % de leur patrimoine au cours du 20^e siècle. Le même chiffre est avancé pour la région du Jura Souabe, en Allemagne, tandis qu'on estime la perte pour la Suisse aux deux tiers de son patrimoine. Pour l'ensemble de l'ex-RFA, plus d'un million d'arbres auraient ainsi disparu.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En 2013, le Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité routière publiait une série de recommandations basées, pour les alignements d'arbres, sur le concept de « route qui pardonne » : abattage des arbres et replantation au-delà d'une zone dite « de sécurité », ou isolement au moyen de glissières. La longue expérience française en la matière montre que ces mesures condamnent les allées à la disparition. Un exemple emblématique : la Seine-et-Marne qui, en appliquant ce concept et en dépit d'une volonté affichée de préserver son patrimoine arboré, en a perdu plus de 40 % depuis 1987. Les raisons : impossibilité de placer des glissières de sécurité efficaces lorsque les arbres sont trop proches de la chaussée d'une part, impossibilité de planter au-delà de la zone « de sécurité », liée aux problèmes d'acquisitions foncières, d'autre part. Ces difficultés sont les mêmes ailleurs en Europe, avec les mêmes effets : on ne replante plus, ou alors de manière anecdotique.

Pour améliorer la sécurité routière, on peut et doit agir sur d'autres leviers que le patrimoine naturel, culturel et paysager. En effet, à l'échelle d'un territoire, le risque d'être tué sur les routes n'est pas corrélé à sa richesse en arbres d'alignements⁶. Au contraire, les arbres d'alignement jouent même un rôle positif pour la lisibilité de la route, le guidage et la perception de la vitesse et plusieurs études ont montré un effet d'abaissement des vitesses et de prudence accrue des conducteurs, c'est-à-dire une « conduite apaisée »².

LE 21^e SIÈCLE A BESOIN DES ALLÉES

Le 21^e siècle a pourtant besoin des allées. Les enjeux des sociétés et des territoires ne cessent d'évoluer. Ils ne sont plus ceux du 17^e ni de l'aube du 20^e siècle, des déplacements à cheval ou des balbutiements de l'automobile. Mais ils ne sont plus aujourd'hui, non plus, ceux du milieu du 20^e siècle, du développement forcené, du technicisme à tout crin, de la vitesse. La

situation a évolué, y compris en matière de sécurité routière : en France comme en Belgique, le nombre de tués par milliard de véhicules-kilomètres parcourus est passé de près de septante dans les années '70 à moins de dix aujourd'hui (et il continue à baisser), en même temps qu'émergeait la notion de « violence routière » et une autre vision de la sécurité, celle d'une « conduite apaisée »*. Demain, les véhicules circuleront, guidés par des systèmes analogues à l'écholocation des chauves-



En Suède, les allées sont protégées au titre de biotopes.



Allée de frênes (atteints de chalarose) constituant un corridor écologique.

* Avec ce concept, il s'agit d'inciter les conducteurs à réduire leur vitesse et à aiguïser leur vigilance par la perception qu'ils ont de la route et de son environnement. Ce concept, repris en 2006 par la Direction Générale des Routes française, est également associé à la notion de respect et de responsabilité sociale.

ALLÉE ET BIODIVERSITÉ

Diverses études ont permis d'apprécier le rôle des allées pour la biodiversité : 254 espèces de coléoptères, dont 49 de la liste rouge allemande, ont été identifiées sur une route bordée d'alignements de peupliers noirs, 84, dont 10 de la liste rouge sur une allée de platanes centenaires en milieu urbain ; sur les allées du réseau routier national de la Dalécarlie, ce sont 8 lichens de la liste rouge suédoise qui ont été identifiés. Les papillons de nuit utilisent les allées comme repère linéaire pour le vol ou comme espace de repos, avec jusqu'à 123 espèces identifiées dans une allée, dont 8 de la liste rouge allemande³.

L'utilisation des allées comme routes de vol, terrain de chasse et gîte par les chauves-souris a également été confirmée. La Belgique, qui compte aujourd'hui moins de 200 petits Rhinolophes, contre 500 000 dans les années '50, a tout intérêt à maintenir ses allées (ces chauves-souris évitent le franchissement de trouées d'une longueur supérieure à quelques mètres).

souris et auront besoin de repères réguliers au bord des routes.

Les grands enjeux du 21^e siècle se nomment préservation de la biodiversité, limitation du réchauffement climatique, gestion du pic pétrolier, lutte contre la pollution atmosphérique – le nombre annuel de décès prématurés dus à la pollution atmosphérique était évalué en 1996 à environ 32000 cas (il a progressé depuis) pour la France, dont environ 18000 attribués au trafic routier.

En ville comme en rase campagne, les allées répondent parfaitement à ces enjeux :

- les conditions d'éclairage et le microclimat qui y règnent en font des habitats spécifiques pour diverses espèces animales et végétales ;
- soustraites à l'exploitation forestière pour remplir leur fonction culturelle et d'ornement, elles peuvent atteindre une longévité devenue rare par ailleurs, pourtant indispensable à certaines espèces ;
- par leur géométrie linéaire et par leur dimension verticale (permettant un franchissement au-dessus des véhicules), elles contribuent à la connectivité entre biotopes ;
- elles abaissent les températures, avec un bénéfice annexe : la réduction des consommations de carburant (moins de climatisation, moins d'évaporation des réservoirs) ;
- elles constituent des puits de carbone et ce d'autant plus qu'elles sont anciennes, comme cela vient d'être montré récemment ;
- elles précipitent les poussières et réduisent les concentrations en oxydes d'azote, CO₂, ozone et PCB dans l'air.

L'ÉCONOMIE A AUSSI BESOIN DES ALLÉES

Toute la filière économique de l'arbre – pépiniéristes, élagueurs-grimpeurs, spécialistes en arboriculture ornementale, mais aussi balayeurs – contribue à l'économie des territoires, avec des emplois non délocalisables.

Le tourisme bénéficie lui aussi de l'apport majeur des allées au paysage. Les aligne-





ments d'arbres y soulignent la route avec douceur. À qui les parcourt, le paysage, mis en scène, s'offre comme une succession rythmée de vues, encadrées par les troncs. La colonnade, de jour comme de nuit, contraste élégamment avec le paysage ouvert ou les taillis.

Constituant un ensemble cohérent, les allées n'ont pour autant rien de monotone. L'ambiance diffère totalement selon la géométrie de l'allée, les essences plantées, l'âge des arbres, la saison, l'heure. La région, l'époque, l'histoire, font de chaque allée un aménagement singulier, marqueur d'identité. Les allées de hêtres pourpres sont aussi caractéristiques de la Belgique que les allées de platanes le sont de la Provence ou celles de bouleaux de la Dalécarlie.

Planter des allées, c'est apposer sa marque sur le territoire. Et c'est donner au territoire une image de marque qui sert son rayonnement. Partant de ce constat, les acteurs du tourisme allemand et l'ADAC, troisième automobile club mondial,

ont élaboré, il y a 20 ans, un itinéraire touristique de 2900 km, la « *Deutsche Alleenstraße* ».

L'AVENIR DES ALLÉES WALLONNES ?

Patrimoine culturel et naturel fort, élément marquant des paysages, les allées d'arbres, en dépit de l'intérêt avéré que leur portent les populations, ne bénéficient pas partout de l'attention qu'elles méritent.

Certains pays ou certaines régions, toutefois, qui ont pris conscience de l'intérêt de ce patrimoine, ont entrepris des actions positives pour sa préservation. Ces bonnes pratiques ont servi à l'élaboration des recommandations publiées par le Conseil de l'Europe dans le cadre de ses réflexions et propositions pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage.

La Wallonie, avec son Code de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, dispose déjà d'un pré-



© C. Pradines



© C. Pradines

cieux outil pour la protection de ses allées, ce qui n'est pas le cas de la France, par exemple. On observe néanmoins que les plantations nouvelles sont rares et les actions de communication semblent inexistantes. Ceci, de fait, condamne à terme le patrimoine. Une préservation efficace des allées wallonnes passera nécessairement par la mise en œuvre des recommandations publiées par le Conseil de l'Europe, notamment en matière de communication et de plantations. Un chantier à ouvrir.

UNE CONCLUSION EN FORME DE VISION ?

« La sauvegarde des arbres plantés au bord des routes [...] est essentielle pour la beauté de notre pays, pour la protection de la nature, pour la sauvegarde d'un milieu humain. [...] La vie moderne dans son cadre de béton, de bitume et de néon créera de plus en plus chez tous un besoin d'évasion, de nature et de beauté. L'autoroute sera utilisée pour les transports qui n'ont d'autre objet que la rapidité.

1. La « Deutsche Alleenstraße », inspiration du projet d'itinéraire culturel européen ;
2. Promesse d'avenir (Grand-Duché du Luxembourg) ;
3. Regarni dans le Land de Mecklembourg-Poméranie occidentale ;
4. Projet « Aleje zamiast granic » (« des allées, pas des frontières ») entre la Pologne et l'Allemagne.

La route, elle, doit redevenir pour l'automobiliste de la fin du vingtième siècle ce qu'était le chemin pour le piéton ou le cavalier : un itinéraire que l'on emprunte sans se hâter, en en profitant pour voir la France. Que l'on se garde de détruire systématiquement ce qui en fait la beauté ! » (Georges Pompidou, président de la République française, 1970)

La fin du 20^e siècle est derrière nous. Le vœu ne s'est pas réalisé. Reste une vision à concrétiser pour le 21^e siècle. Et pas seulement en France. ■

LA PROTECTION DES ALLÉES EN ALLEMAGNE

Le Land de Mecklembourg-Poméranie occidentale protège ses allées (et les alignements simples) dans sa constitution. Les compensations en cas d'abattage sont déclinées en une partie plantations et une partie abondement d'un fonds *ad hoc* (compensation allant jusqu'à 3,5 pour 1). Les distances de plantation à la chaussée sont modulables en fonction du trafic : 1,5 mètre jusqu'à un trafic de 2500 véhicule par jour, voire moins si regarnis. L'intérêt des regarnis est multiple : ils maintiennent le sens de l'allée, améliorent la sécurité routière (ce qu'ont montré des statistiques du Land de Brandebourg voisin) et juxtaposent des arbres d'âge différents, au bénéfice de la biodiversité.

La communication est indispensable. Le ministre de l'environnement du Land de Mecklembourg-Poméranie occidentale, Backhaus, y veille activement.



BIBLIOGRAPHIE

¹ PRADINES Ch. [2009]. Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage. Conseil de l'Europe, 2009. In : *Facettes du pay-*

sage. Réflexions et propositions pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage. Éd. Conseil de l'Europe, p. 117-196. Disponible sur : www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/landscape/Publications/Facettes_fr.pdf (11/08/2014).

- ² PRADINES Ch. [2013]. *Les arbres de bord de route et la sécurité routière.* Texte intégral de la présentation au Congrès Belge de la Route, 2013. Disponible sur : www.wegencongres.be/documents-cbr.php (11/08/2014).
- ³ PRADINES Ch. [2014]. La route bordée d'arbres – entrée et sortie de la Grande Guerre. *Rétro Tourisme - Automobilisme, Patrimoine & Transports 2* : 60-61.
- ⁴ PRADINES Ch. [2014]. Le Manifeste européen pour les allées d'arbres. *Maisons Paysannes de France 191* : 36-37.
- ⁵ PRADINES Ch [2014]. Les allées d'arbres, voies royales pour la biodiversité. *La Revue Durable 52* : 58-61.
- ⁶ PRADINES Ch., Marmier F. [2011]. Infrastructures. Alignements d'arbres et sécurité routière. *RGRA 891* : 55-63

CHANTAL PRADINES

chantal.pradines@wanadoo.fr

Ingénieur Centrale Paris,

Cabinet All(i)ée,

Expert indépendant

auprès du Conseil de l'Europe

4 Rue Morée

F-88350 Trampot