

Dynamiques autour d'un patrimoine

Chantal Pradines

Déléguée générale d'ALLÉES-AVENUES
Managing director of ALLÉES-AVENUES

COLLOQUE INTERNATIONAL
LES ALLÉES D'ARBRES - DE LA GUERRE À LA PAIX

INTERNATIONAL SYMPOSIUM
TREE AVENUES - FROM WAR TO PEACE

12 - 13
Novembre
2018

Liffol-le-Grand
> VOSGES



2018 ANNEE EUROPEENNE
DU PATRIMOINE
CULTUREL
#EuropeForCulture



WWW.ALLees-AVENUES.eu





COLLOQUE INTERNATIONAL
LES ALLÉES D'ARBRES - DE LA GUERRE À LA PAIX

12 - 13
Novembre
2018

INTERNATIONAL SYMPOSIUM
TREE AVENUES - FROM WAR TO PEACE

Liffol-le-Grand
> VOSGES



2018 ANNEE EUROPEENNE
DU PATRIMOINE
CULTUREL
#EuropeForCulture



WWW.ALLees-AVENUES.EU





COLLOQUE INTERNATIONAL
LES ALLÉES D'ARBRES - DE LA GUERRE À LA PAIX

12 - 13
Novembre
2018

INTERNATIONAL SYMPOSIUM
TREE AVENUES - FROM WAR TO PEACE

Liffol-le-Grand
> VOSGES



2018 
ANNÉE EUROPÉENNE
DU PATRIMOINE
CULTUREL
#EuropeForCulture



WWW.ALLees-AVENUES.EU





COLLOQUE INTERNATIONAL
LES ALLÉES D'ARBRES - DE LA GUERRE À LA PAIX

12 - 13
Novembre
2018

INTERNATIONAL SYMPOSIUM
TREE AVENUES - FROM WAR TO PEACE

Liffol-le-Grand
> VOSGES



2018 
ANNÉE EUROPÉENNE
DU PATRIMOINE
CULTUREL
#EuropeForCulture



WWW.ALLEES-AVENUES.EU





Concours « Sauvegarde du patrimoine »
Prix « Allées d'arbres »



Règlement
www.sppef.org/prix/



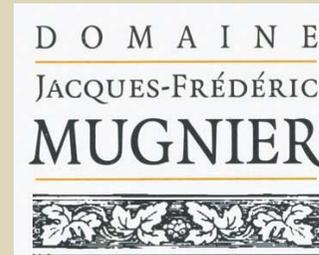
Date limite
 30 avril 2016



Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France



Remise des prix



Lyon 31 août 2016

Side Event



Integrating
 Transport Infrastructure
 with Living Landscapes
 IENE

COLLOQUE INTERNATIONAL
LES ALLÉES D'ARBRES - DE LA GUERRE À LA PAIX

INTERNATIONAL SYMPOSIUM
TREE AVENUES - FROM WAR TO PEACE

12 - 13
 Novembre
 2018

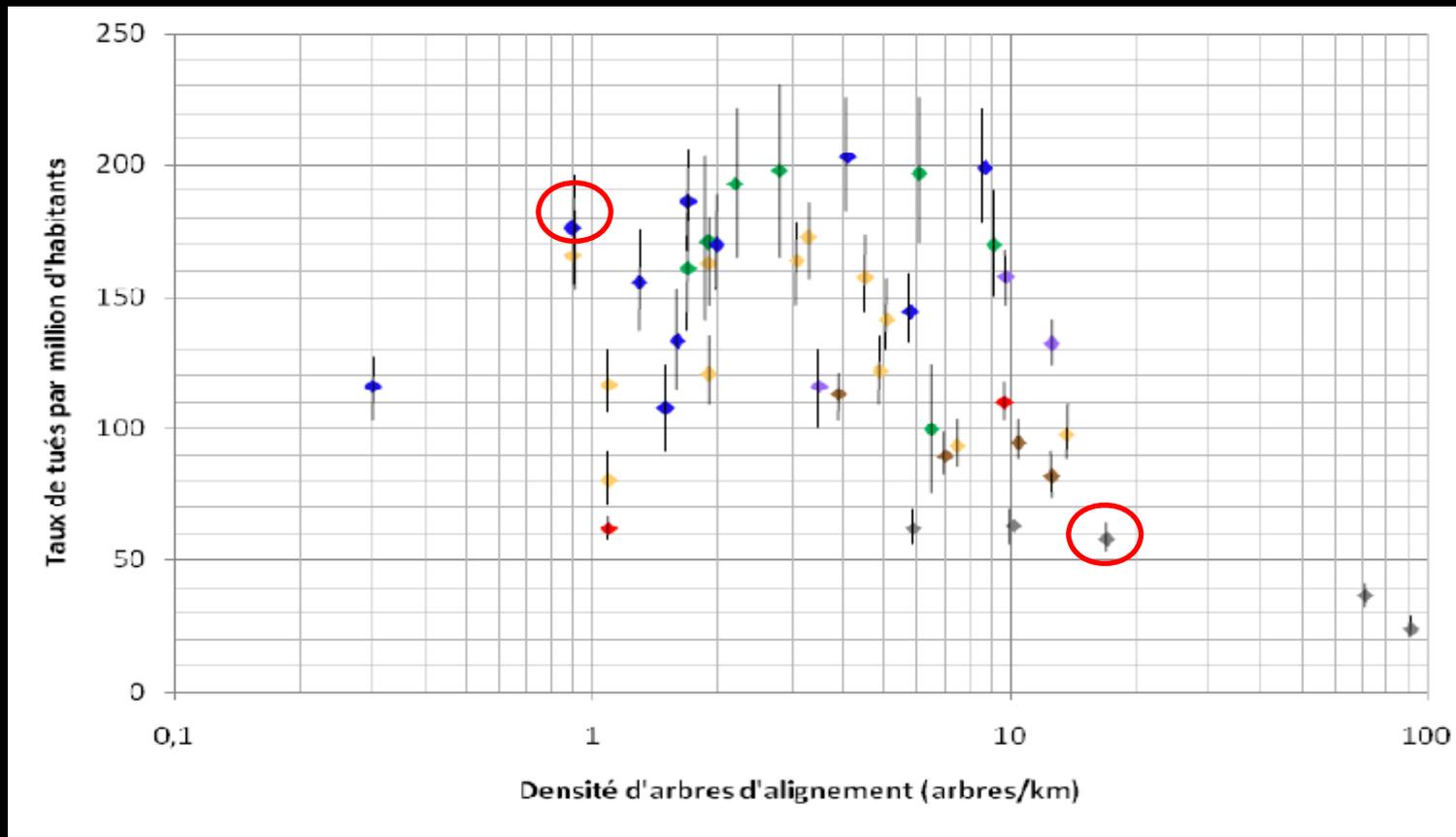
Liffol-le-Grand
 > VOSGES



WWW.ALLEES-AVENUES.EU



Risque en fonction de la richesse des départements en arbres d'alignement



(Pradines, Ch., Marmier, F. : *Infrastructures. Alignements d'arbres et sécurité routière*. RGRA n° 891, 2011, p. 55-63)

AUTEURS

Chantal Pradines
Ingénieur Centrale Paris
Cabinet All(ée)
Expert auprès du Conseil de l'Europe
Françoise Marmier
RGRA



Les alignements d'arbres suédois sont protégés au titre de biotopes. Ici un tronc y finit même sa vie. In Sweden, "avenue" trees are protected by virtue of being biotopes. Here, a trunk is left to finish its life

Infrastructures

Alignements d'arbres et sécurité routière

Les arbres d'alignement et la sécurité routière constituent un sujet de polémique récurrent. Une sortie de chaussée avec un choc contre un arbre a des conséquences dramatiques. Les politiques actuelles basées sur le concept de la « route qui pardonne » donnent-elles les bonnes réponses ? Ce n'est pas certain. L'analyse des données d'un échantillon de 43 départements français montre qu'il n'apparaît pas de corrélation entre les données de risque de ces départements et la richesse de leur patrimoine arboré. Ce résultat ouvre des pistes nouvelles pour appréhender un patrimoine culturel, naturel et paysager auquel la population est attachée, et qui intéresse de nombreux acteurs de la route et du paysage.

Les limites de la « route qui pardonne »

En matière d'arbres de bord de route et de sécurité routière, les politiques de la « route qui pardonne » préconisent la suppression des arbres, leur isolement au moyen de glissières ou leur plantation au-delà de la zone dite « de sécurité ».

Du fait de contraintes foncières, les plantations à une distance de 4 m ou plus du bord de chaussée sont extrêmement difficiles et rares. Certains départements ont quelquefois la chance de bénéficier d'emprises historiques importantes, liées aux anciennes voies royales. Mais cette situation est peu fréquente. Des opérations d'aménagement foncier permettent parfois à des gestionnaires prévoyants de sécuriser des surfaces pour des plantations ultérieures. Là aussi, les opportunités sont limitées (photo 1). En fait, dans la plupart des cas, des acquisitions foncières sont nécessaires. Mais celles-ci se heurtent au refus de vente des riverains. Elles ont un coût non négligeable, à l'heure où les

contraintes budgétaires sont partout fortes, auquel s'ajoutent encore les frais d'entretien annuels. Ces difficultés sont reconnues par les gestionnaires : « il est exclu de faire des acquisitions de bord de route » peut-on entendre en France ; « ce qui m'intéresse le plus, c'est comment les pays (...) gèrent les problèmes des acquisitions foncières » demande-t-on par exemple en Allemagne.



Photo 1 Les contraintes d'espace ont imposé de planter près du bord de la chaussée (Suède)
Space constraints have made it necessary to plant close to the pavement (Sweden)

L'isolement des plantations au moyen de glissières de sécurité pourrait sembler une réponse raisonnable au problème des accidents contre arbres. Cette mesure aussi a ses limites. Elle n'est pas praticable lorsque les arbres sont très proches de la chaussée, soit par manque d'espace pour l'implantation des glissières, soit parce que la largeur de fonctionnement de celles-ci est supérieure aux distances disponibles. L'isolement par des glissières devient également impraticable en cas d'accès riverains nombreux et rapprochés, du fait de la longueur minimale nécessaire pour que le dispositif puisse remplir sa fonction. Enfin, son coût élevé réserve généralement cette option à une portion congrue des alignements existants. En outre, les glissières introduisent un nouvel obstacle latéral qui, bien que moins agressif, n'en fait pas moins aussi des victimes. La suppression de l'obstacle, c'est-à-dire l'abattage, a été pratiquée massivement dans la deuxième moitié du 20^e siècle. Elle persiste largement dans toute la France. On citera pour exemple l'Aude et la Meurthe-et-Moselle

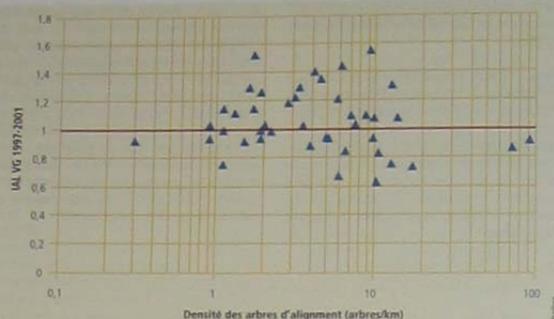


Figure 3 IAL victimes graves (VG) global (1997-2001) en fonction de la densité d'arbres d'alignement des départements IAL VG global (1997-2001) (risk ratio - all roads - killed and severely injured) versus density of "avenue" trees in the departments

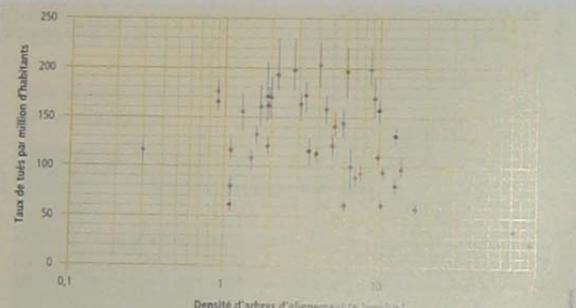


Figure 4 Taux de tués par million d'habitants en fonction de la densité d'arbres d'alignement des départements Taux moyen sur la période 2001-2005, avec indication de l'intervalle de confiance à 95%
Fatality rates per million inhabitants versus density of "avenue" trees in the departments
Average rate over the 2001-2005 period, with indication of 95% confidence interval

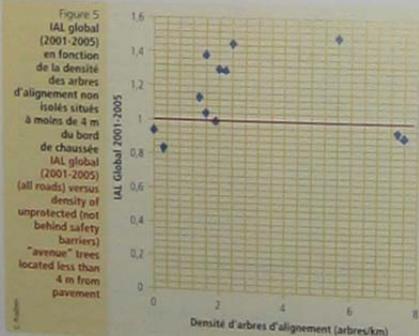


Figure 5 IAL global (2001-2005) en fonction de la densité des arbres d'alignement non isolés situés à moins de 4 m du bord de chaussée IAL global (2001-2005) (all roads) versus density of unprotected (not behind safety barriers) "avenue" trees located less than 4 m from pavement

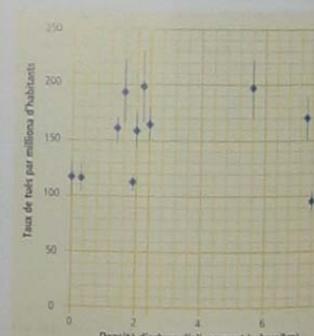


Figure 6 Taux de tués moyen par million d'habitants sur la période 2001-2005 en fonction de la densité des arbres d'alignement non isolés situés à moins de 4 m du bord de chaussée Average fatality rates per million inhabitants over the 2001-2005 period versus density of unprotected (not behind safety barriers) "avenue" trees located less than 4 m from pavement

Risque et arbres : taux de tués rapportés à la population

Si, au lieu du parcours, prépondérant dans l'IAL, on utilise comme donnée d'exposition la population générale et que l'on reporte le taux de tués en fonction de la densité d'arbres d'alignement des départements, on obtient le graphique de la figure 4. On voit que le fait d'exprimer le risque en taux de tués par million d'habitants ne change rien au constat même en excluant les départements exclusivement urbains que sont le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine (les points à l'extrême droite du graphique), une densité d'arbres dix fois plus importante n'empêche pas d'avoir un risque trois fois plus faible. Cela est également vérifié à l'intérieur des familles de départements de caractéristiques comparables.

Risque et arbres : les autres facteurs ?

Les données prises en compte ne permettent pas d'identifier de corrélation entre la densité d'arbres d'alignement d'un département et le risque d'être tué dans ce département. La présence de glissières ou des distances à la chaussée plus grandes expliquent-elles les bonnes performances obtenues dans certains départements, en dépit d'un patrimoine d'arbres d'alignement important ? Les données sur les distances ne sont pas toujours disponibles. Celles concernant la proportion d'arbres placés ou non derrière des glissières résultent souvent d'estimations. A partir des données dont nous disposons, nous pouvons, comme précédemment, tracer les graphiques des figures 5 et 6 en nous restreignant à la densité d'arbres d'alignement non isolés situés à moins de 4 m du bord de chaussée. Les figures montrent que, pour l'échantillon limité considéré, il n'est pas possible d'établir de corrélation entre le risque, considéré du point de vue du parcours

merci de votre attention

Allée canadienne (c) Inventaris Onroerend erfgoed

COLLOQUE INTERNATIONAL
LES ALLÉES D'ARBRES - DE LA GUERRE À LA PAIX

12 - 13
Novembre
2018

INTERNATIONAL SYMPOSIUM
TREE AVENUES - FROM WAR TO PEACE

Liffol-le-Grand
> VOSGES



2018 ANNEE EUROPEENNE
DU PATRIMOINE
CULTUREL
#EuropeForCulture



WWW.ALLEES-AVENUES.EU

