

## Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage

### Road infrastructures: tree avenues in the landscape

Chantal PRADINES

Déléguée générale de l'association ALLEES-AVENUES / allées d'avenir - [Managing Director, ALLÉES-AVENUES / allées d'avenir /](#)

#### Code de l'environnement, Article L350-3

« Art. L. 350-3. – Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité, et à ce titre font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques. Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures.

« Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction.

« Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres donne lieu, y compris en cas d'autorisation ou de dérogation, à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur.

#### French Environmental Code, Article L350-3

“Art. L. 350-3. – Tree avenues and alignments along the sides of ways of communication constitute a cultural heritage and a source of enjoyment, in addition to their role in the preservation of biodiversity, and for this reason shall be afforded special protection. This duty of protection calls for special conservation measures, i.e. maintenance and renewal, and promotion. Felling, damaging, comprising the conservation of or radically modifying the appearance of one or more trees in an avenue or alignment is prohibited unless it can be shown that the health or strength of the trees entails a risk for the safety of persons and assets or a health hazard for other trees, or when the aesthetics of the composition can no longer be guaranteed and preservation of biodiversity can be achieved by other means..

“Derogations may be granted by the competent administrative authority for the requirements of construction projects.

“Felling, damaging, comprising the conservation of or radically modifying the appearance of one or more trees in an avenue or alignment shall, including in the event of authorization or derogation, give rise to local offset measures that shall include a component ‘in kind’ (planting) and a financial component for subsequent maintenance.

Le Conseil de l'Europe, en publiant le rapport « Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage » dans le cadre des travaux de la Convention européenne du paysage, souligne la place particulière des allées d'arbres dans le paysage européen. L'Europe aurait-elle le monopole des allées d'arbres ? Non, mais c'est en Europe que l'histoire des allées présente la plus grande continuité dans le temps - près de 5 siècles aujourd'hui -, qu'elle présente la plus grande cohérence - avec une codification précise dans les traités des jardins, comme celui de Jacques Boyceau en 1638 -, et qu'elle a connu la plus grande diffusion, couvrant la Pan-Europe.

Balbutiante dans les jardins italiens du milieu du 15<sup>ème</sup> siècle, l'histoire des allées d'arbres se développe véritablement en Europe à partir du milieu du 16<sup>ème</sup> siècle : les allées surgissent aux portes des villes sous forme de promenades et de mails, sur les remparts, le long des routes, dans les jardins.

L'histoire des allées d'arbres est une histoire de circulation des idées qui s'appuie sur la circulation des hommes (visites privées, unions, embauche de jardiniers, d'architectes ou d'ingénieurs, Grand Tour des aristocrates, colonisation), sur la circulation des écrits (traités d'architecture et de jardinage), et sur la circulation des arbres. Les rencontres, les échanges et le franchissement des frontières sont indissociables de cette histoire.

La France y occupe une place particulière. Il semble que le premier texte européen imposant de planter au bord des routes soit l'ordonnance française du roi Henri II en 1552. Surtout, le jardin « à la Française » assurera à cette forme d'aménagement de l'espace son rayonnement en Europe, que viendront renforcer les ingénieurs et l'emprise de l'administration napoléonienne. L'utilisation des termes allée et avenue pour désigner les voies - quelle que soit leur nature, route, rue, chemin - bordées d'alignements d'arbres dans plus de 10 pays européens en atteste encore aujourd'hui...

Dans le jardin, en même temps qu'elle fait fonction de « promenoir », l'allée sert à guider le regard vers l'entrée de la demeure ou un élément du jardin que l'on veut mettre en valeur ; elle indique aussi l'étendue des possessions du maître des lieux. Dans le cas des plantations des routes, des rues ou des remparts, ces considérations d'agrément et de prestige viennent se superposer à des considérations techniques et pratiques - production de bois, de feuilles, de fruits, ombrage, guidage, assainissement de la chaussée, assainissement de l'air, etc.- Jardins, villes, campagnes : l'histoire des allées s'est poursuivie sur tous les fronts jusqu'à aujourd'hui, où cette double vocation, utilitaire et esthétique, reste toujours d'actualité. Au besoin de produire du bois s'est substituée l'importance de stocker le carbone ou de dépolluer et la nécessité de préserver la biodiversité - les allées constituant des biotopes et des corridors écologiques à haute valeur<sup>1</sup>.

La deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> siècle est une période d'intenses plantations en Europe, en ville comme à la campagne. Les fortifications non encore transformées en boulevards plantés le sont comme à Genève ou à Bruxelles. Les aménagements haussmanniens déploient les plantations le long des rues, faisant doubler le nombre d'arbres d'alignement à Paris, qui atteint près de 100 000. L'arbre en alignement est présent partout, accompagnant les édifices publics qui se construisent, les gares, les écoles, et même les cimetières. Avec le régénérationnisme espagnol, des centaines de milliers d'arbres sont plantés le long des routes d'Espagne. Le Luxembourg se couvre d'allées fruitières, tout comme l'Autriche ou la Suisse – les arbres fruitiers le long des routes cantonales du Neuenburg se comptent par milliers.

À l'aube du 20<sup>ème</sup> siècle, lorsqu'éclate la 1<sup>ère</sup> Guerre mondiale, la France compte environ 3 millions d'arbres le long de ses routes de rase campagne. Les routes royales belges en alignent 800 000. C'est ce vieux paysage où l'arbre et l'allée sont omniprésents que découvrent les soldats australiens qui viennent de quitter un continent où les entrées de villes ont, elles aussi, commencé à être plantées - sous l'impulsion des associations de tourisme, et dans le but de « civiliser » l'espace à la manière européenne.

La Grande Guerre achevée, et dans certains cas même pendant celle-ci, un chapitre nouveau vient s'ajouter à l'histoire des allées : celui des centaines, peut-être un millier, d'allées mémorielles plantées en l'honneur des soldats, principalement dans le Commonwealth. La nécessité de disposer d'un espace de souvenir personnel lorsque les tombes, à des centaines voire des milliers de kilomètres, n'étaient pas accessibles, s'était imposée.

Les paysages européens ne sont certainement pas étrangers à cette pratique. Planter des arbres en allées pour ses fils et ses filles morts à la guerre, c'est, pour l'Australie par exemple, s'inscrire dans ce mouvement d'euphorisation de l'espace déjà engagé dans les villes. Les paysages européens ont joué aussi un rôle plus direct, souligné dans certains discours d'inauguration : ces monuments arborés devaient rappeler ce cadre « exotique » que leurs enfants avaient découvert d'abord depuis les fenêtres du train et qui les avait charmés, comme en témoignent leurs lettres ; ces routes qu'ils avaient ensuite parcourues à pied dans leur montée au front, inlassablement bordées d'arbres au garde-à-vous.

Le choix de réaliser des allées pour honorer les disparus s'était inscrit dans un débat sur l'opportunité d'opter pour un monument qui soit esthétique - pour les morts -, ou utile - bénéficiant à la communauté qui se reconstruisait. Les allées, de fait, dépassaient ce débat, situées comme elles le sont toujours à la croisée de l'utile (ici, la route) et de l'esthétique (la cathédrale végétale).

« Une belle allée d'arbres » est un symbole de « l'éternelle victoire de la vie sur la mort, reposant l'oeil et l'âme du passant reconnaissant » écrivait, au Canada, le *Saskatoon Daily Phoenix* en 1923. Cent ans plus tard, n'est-ce pas encore la beauté qui transcende le souvenir, comme l'exprime une habitante de Bacchus Marsh, en Australie : bien qu'ayant vécu toute sa vie à proximité de l'allée où plusieurs arbres sont dédiés à des membres de sa famille, elle reste émue : « Chaque fois que je passe en voiture, que ce soit une fois par semaine ou trois fois, je me dis : cette allée n'est-elle pas magnifique ? ». Ces allées, toutes les allées, ne sont-elles pas magnifiques ?

## Notes

1. En France, l'article L350-3 du code de l'environnement justifie la protection des allées par leur triple intérêt, biodiversité - culture - aménités. Il suit ainsi les recommandations du rapport « Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage » publié par le Conseil de l'Europe, recommandations qui découlent de l'analyse et de la synthèse des meilleures pratiques européennes. Il scelle ainsi la nature multiple des allées d'arbres.





## Chantal PRADINES

Déléguée générale d'ALLÉES-AVENUES / allées d'avenir/, France

Managing Director of ALLÉES-AVENUES / avenues of the future /, France

Chantal Pradines, ingénieur de l'École Centrale de Paris, est déléguée générale de l'association ALLEES-AVENUES / allées d'avenir/. Expert auprès du Conseil de l'Europe, elle est l'auteur du rapport "Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage". Elle est intervenue comme conseillère scientifique du projet « La mémoire du paysage - Le rapatriement des Chênes de Vimy » pour le Parc du Centenaire du mémorial canadien. Elle intervient régulièrement dans des conférences en France et à l'étranger sur la thématique des allées d'arbres et a à son actif une cinquantaine d'articles sur le sujet dans des revues ou ouvrages français ou étrangers. Elle préside le jury du "Prix des allées" de Sites & Monuments et elle a œuvré à faire évoluer la législation française en matière de protection des allées.

Chantal Pradines, graduate engineer of the École Centrale, Paris, is the Managing Director of the association ALLÉES-AVENUES / avenues of the future /. She is an Expert appointed to the Council of Europe, and she authored the report "Road infrastructures: tree avenues in the landscape". Chantal was involved as scientific advisor on the "Landscape memory – Repatriation of the Vimy Oaks" project for the Canadian Centennial Park memorial. She participates regularly in conferences on tree avenues, in France and abroad, and has written around fifty articles on the subject in French and other books and magazines. Chantal chairs the jury of the "Tree Avenue Prize" of Sites & Monuments, and she has been behind changes to French legislation on protection of tree avenues.

