

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE LA MER

Direction des routes

**Circulaire n° 89-64 du 10 octobre 1989
relative aux plantations le long des routes nationales**

NOR : *EQUR8910147C*

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer à Madame et Messieurs les préfets (directions départementales de l'équipement).

Sous leurs différentes formes, les aménagements paysagers réalisés le long des routes participent de façon évidente à l'intégration de ces voies dans leur environnement, rompent la monotonie des longs trajets et accompagnent, lorsqu'ils sont convenablement conçus, la signalisation des points dangereux.

Ils ont par ailleurs leur esthétique propre et sont de nature à valoriser le potentiel touristique des régions traversées.

Les plantations d'alignement en particulier ont constitué depuis plusieurs siècles un élément essentiel du paysage routier français. Le long des routes nationales les sections plantées représentaient à la fin du siècle dernier près de 50 p. 100 de la longueur du réseau national.

Pour des raisons diverses, parmi lesquelles figure la sécurité routière, cette proportion a fortement décliné, pour se situer actuellement à 12 p. 100 environ de la longueur de ce même réseau. Cette forme paysagère serait donc menacée de disparition si aucune mesure de redressement n'était engagée à bref délai.

C'est afin d'enrayer cette tendance qu'il m'apparaît nécessaire de mettre en œuvre une politique globale d'aménagement paysager des routes nationales dans laquelle les plantations d'alignement devront avoir leur juste place, qu'il s'agisse du soin à apporter à celles qui existent ou des plantations nouvelles.

Cette politique d'ensemble doit s'appuyer sur une vue hiérarchique claire des liaisons routières, selon leurs fonctions et leurs caractéristiques générales.

I. - Classification du réseau

Cette classification traduit pour l'essentiel une différence d'usages et donc de comportements dont les composantes sont la nature et l'intensité des trafics, les vitesses pratiquées, la longueur et la fréquence des trajets, le motif des déplacements, etc.

En cohérence avec les réflexions conduites actuellement sur le thème général de la hiérarchisation du réseau routier, et si l'on exclut les voies en agglomération, deux classes sont à distinguer, en ce qui concerne l'aménagement paysager des routes nationales.

A. - Première classe :

Cette première classe se compose des autoroutes, des routes express et des tracés neufs à 2 x 2 voies. Leur vocation est d'assurer à un trafic important des déplacements rapides, sur une longue distance, en toute sécurité. Les conducteurs y recherchent un niveau de confort élevé.

Les aménagements paysagers classiques peuvent trouver ici une place intéressante, que ce soit sur les terre-pleins centraux, les îlots, talus, aires ou délaissés de toutes sortes.

Par contre, et bien qu'il ne s'agisse pas évidemment d'une règle absolue, les plantations d'alignements paraissent moins indiquées.

En effet, la présence de cette forme paysagère n'est généralement pas en concordance avec les caractéristiques de ces routes (tracé en plan, profils) et aux règles de sécurité qui s'y rattachent.

Des exceptions sont toutefois possibles, par exemple lorsque les alignements font partie des particularités régionales, lorsqu'ils constituent le seul moyen de structurer et d'animer le paysage traversé (paysage nu de la Beauce ou de la Champagne, par exemple) ou lorsque les caractéristiques de la voie s'y prêtent (R.N. 12 au droit de Bois-d'Arcy-Les Clayes), notamment lorsque son profil en long est voisin du terrain naturel. Dans ce cas, l'échelle des plantations d'alignement devient essentielle, l'ombrage secondaire.

B. - Seconde classe :

Elle est composée des autres routes nationales. Ces routes complètent le réseau primaire en constituant un maillage relativement lâche qui ne dessert pas tous les pôles du territoire et offre une alternative lorsque les usagers préfèrent la notion de voyage au critère de rapidité.

L'attitude des conducteurs est tributaire des caractéristiques plus variées de la route (sinuosité, carrefours à niveau, traversées d'agglomération) et du trafic moins homogène (véhicules lents et parfois cyclistes).

La perception paysagère est plus localisée mais il y a toujours distinction entre paysage routier et paysage environnant. L'objectif est donc de créer un paysage routier spécifique tout en optimisant la perception des sites traversés. C'est en particulier un moyen de marquer la transition entre la rase campagne et le milieu urbain, élément essentiel d'une bonne lisibilité de la route.

C'est sur ce réseau que les plantations d'alignement trouvent une place privilégiée car elles sont en cohérence avec les caractéristiques et l'image de la route comme avec la perception paysagère, sous la condition absolue qu'elles ne soient pas génératrices d'insécurité.

Les autres aménagements paysagers y ont aussi tout naturellement leur place (haies-rideaux-tapis de végétaux sur talus...). Le choix à opérer est fonction des sites et de la variété des situations existantes.

II. - Approche globale du paysage routier

Les différents modes de plantations ne peuvent être définis concrètement que dans le cadre d'une approche globale du paysage routier.

Cette approche s'effectuera itinéraire par itinéraire tout en tenant compte naturellement du contexte paysager du secteur géographique donné dans lequel l'itinéraire s'intègre. Ceci permettra d'élaborer les objectifs généraux de traitement paysager à long terme (10 à 20 ans) de chacun des itinéraires en vue de l'établissement d'un plan de gestion.

On observera par ailleurs que les plantations d'alignement peuvent prendre des aspects et donc produire des effets très différents suivant les espèces utilisées (par exemple cyprès d'Italie ou platane) ou l'espacement des arbres. De même, les haies peuvent être régulières ou non, constituées d'espèces mélangées. Un arbre isolé peut avoir une forte signification.

III. - Les plans de gestion

Les différentes opérations induites par cette politique doivent être programmées.

Il est évident que cette action portera d'autant ses fruits au niveau national qu'une large information aura pu en être donnée aux élus locaux afin de les sensibiliser, voire les inciter à agir de concert.

A. - *Un plan de gestion doit donc être mis au point en se fondant sur un inventaire qui comporte quatre paramètres :*

1. Les plantations :

Nombre et âge des plantations, état sanitaire, durée estimée de survie, caractéristiques des sols et du terrain.

2° La sécurité :

Typologie des routes suivant leur mode d'utilisation (vitesse, trafic, largeur des accotements), diagnostic de sécurité, analyse des secteurs où des plantations pourraient jouer un rôle positif.

3° Le paysage :

Identification et caractérisation des différents types de paysages du département ; détermination des séquences de paysages correspondantes pour chaque itinéraire.

Évaluation des plantations existantes ; identification en particulier des plantations qui par leur beauté, leur notoriété ou leur symbolique ont acquis une valeur patrimoniale et pour lesquelles des mesures conservatoires pourront être prises pour prolonger leur vie le plus longtemps possible dans des conditions financières raisonnables compte tenu du fait que le problème du renouvellement se posera tôt ou tard.

4° L'état des emprises existantes.

Longueur, largeur, niveau d'entretien, possibilités d'aménagement.

B. - *Ce plan de gestion établit ensuite au niveau départemental un programme de réalisation à long terme des différentes actions prévues, réalisables par subdivision*

L'élaboration de ces plans nécessite le travail d'une équipe qui pour être efficace devrait se composer d'un paysagiste, d'un technicien arboricole, d'un spécialiste de la sécurité routière et des agents des subdivisions dont la motivation est, je le rappelle, à la base de l'avenir des plantations.

Ce travail conduira, pour les plantations d'alignement existantes, à recenser les sujets dangereux ou malades afin qu'ils soient abattus, à rénover ceux qui peuvent être conservés et à procéder à des replantations afin de tendre dans la mesure du possible au doublement du nombre d'arbres actuels sur le réseau national à l'horizon 2010.

Il s'agit d'un objectif visé au niveau national et non pas systématiquement au niveau départemental compte tenu des disparités existantes entre départements.

Les éléments et les propositions fournis par cette équipe vous permettront, en relation avec la commission des sites, les élus, les associations d'usagers de la route et de l'environnement et les agriculteurs de définir des priorités et de déterminer un programme.

Les travaux de plantations, d'entretien- et d'abattage doivent être répartis régulièrement dans le temps et dans l'espace. Le renouvellement des arbres abattus devra être prévu.

La gestion administrative (financement, programme échelonné d'acquisitions foncières, formation du personnel...) est également fixée par ce plan de gestion qui devra naturellement être actualisé annuellement.

IV. - *Moyens de réalisation*

Dans tous les cas de figure ci-dessous énoncés, il sera tenu compte des conditions techniques rappelées par la circulaire n° 84-81 du 28 novembre 1984 ainsi que des dépenses d'entretien engendrées.

A. - *Opérations nouvelles.*

Lors des travaux d'investissement (travaux neufs, doublement, aménagement sur place...), les plantations, d'alignement ou non, sont financées dans le cadre des aménagements paysagers résultant de l'étude paysagère qui fait partie intégrante du projet.

Les principes généraux doivent être définis dans le cadre de l'avant-projet, ou de l'A.P.S. pour les autoroutes, de manière à pouvoir chiffrer les coûts correspondants. Ces dispositions doivent être affinées avant l'enquête parcellaire de manière à réserver les emprises nécessaires.

Les parcelles comprises entre la nouvelle voie et les éventuelles voies latérales à créer paraissent pouvoir constituer un emplacement de choix pour les plantations et notamment celles d'alignement.

B. - *Renforcements coordonnés et aménagements qualitatifs.*

Les renforcements coordonnés d'itinéraires et les aménagements qualitatifs constituent une opportunité pour mettre en œuvre une action délibérée en matière de plantation.

Le calibrage de la largeur roulable et la reconquête d'emprise concomitante au renforcement d'une route nationale entraînent dans certains cas l'abattage de plantations saines mais trop proches de la chaussée ; ces travaux constituent une occasion privilégiée pour prévoir des replantations judicieuses dans des conditions optimales de sécurité.

A cette fin, je vous rappelle que, pour les renforcements coordonnés, par lettre circulaire REG 2 du 16 décembre 1987, je vous ai demandé de produire des sous-dossiers « aménagements paysagers » relatifs aux opérations de renforcements coordonnés à venir.

De même pour les aménagements qualitatifs, les travaux de plantations, voire d'abattages ou de remises en état, sont à prévoir dans le cadre de l'application des circulaires des 19 avril et 19 septembre 1988 relatives à ces opérations sur le réseau routier national.

Dans les deux cas une étude comparative devra être proposée dans l'avant-projet afin de définir le coût et l'intérêt des plantations envisagées.

C. - *Autres cas.*

Vous me ferez parvenir (sous-direction REG), sauf situation particulière, avec le plan de gestion ou sa mise à jour annuelle un état des nouvelles plantations qu'il vous paraît possible et souhaitable de réaliser dans votre département en distinguant les sections où la plate-forme suffisante est déjà disponible et celles où sont nécessaires des acquisitions d'emprises ou des remises en état des dépendances aux fins d'une dotation spécifique pour les plantations dignes d'intérêt, particulièrement intéressantes, non rattachées à une opération. Je rappelle que les acquisitions foncières en vue de plantations le long des routes sont parfaitement réalisables dès lors que leur intérêt en est démontré.

D. - *Entretien.*

Les dépenses d'entretien s'imputent sur la dotation annuelle globalisée d'entretien. Le compte rendu annuel d'utilisation des crédits de la dotation globalisée - elle-même fixée en conséquence - devra faire apparaître leur répartition entre les différents postes en individualisant ceux qui sont consacrés à l'entretien des plantations et autres aménagements paysagers.

Il convient de prévoir une visite annuelle de surveillance afin de détecter suffisamment à temps les arbres susceptibles de devenir dangereux et d'adapter le programme d'entretien en fonction des priorités.

Cette circulaire abroge et remplace les circulaires :

- n° 79-75 du 8 août 1979 relative à la plantation du réseau routier national ;
- n° 76-928 du 22 novembre 1976 relative au recensement des plantations du domaine public routier national.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

J.-C. SPINETTA