



HAL
open science

Plantations aux abords des routes

Guy de La Fouchardière

► **To cite this version:**

Guy de La Fouchardière. Plantations aux abords des routes. Revue forestière française, 1968, 6, pp.411-413. <10.4267/2042/24956>. <hal-03390101>

HAL Id: hal-03390101

<https://hal.science/hal-03390101v1>

Submitted on 21 Oct 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

PLANTATIONS AUX ABORDS DES ROUTES

PAR

G. de la FOUCHARDIÈRE

Saint-Brieuc

Que ressort-il de la controverse entre les partisans des routes plantées et ceux, au contraire, qui voudraient voir dégagés les abords de nos chaussées? Les uns et les autres ont d'ailleurs des arguments parfaitement valables. Les arbres empêchent la chaussée de sécher, mettent de l'ombrage en été, les arbres forment la nuit et par temps de brouillard un excellent balisage mais, par contre, ils transforment en accident mortel ce qui n'eût été qu'une culbute dans le fossé. Les feuilles tombées en masse à l'automne rendent la chaussée glissante. Les racines arrivent à déformer cette chaussée. Les plantations rompent la monotonie du trajet mais sont fatigantes si elles sont trop prolongées.

Actuellement, les partisans du contre semblent être les plus nombreux, à commencer par le Service des Ponts et Chaussées et l'on voit supprimer beaucoup de plantations qui ne sont pas remplacées. Il est évident qu'outre leur intérêt esthétique indéniable et quelques fois même leur rentabilité, les arbres en bordure des routes sont gênants et peuvent présenter un danger: s'ils diminuent le nombre d'accidents dus à la mauvaise visibilité ou à la lassitude du paysage uniforme, ils représentent des obstacles contre lesquels une voiture risque des accidents beaucoup plus graves que n'en aurait provoqué la sortie de la route dans un champ, même si elle était suivie de quelques tonneaux. La route plantée est une vieille tradition française qui se justifiait beaucoup plus au temps de la traction hippomobile et il serait dommage de ne pas la continuer. Malheureusement, les arbres doivent être obligatoirement loin de la chaussée, la règle actuelle étant de 3 m au minimum, ce qui risque d'augmenter beaucoup l'emprise de la route, son prix de revient et stérilise inutilement des surfaces importantes, soit directement occupées, soit par le préjudice que les arbres peuvent apporter aux cultures avoisinantes. Par contre, elles sont parfaitement justifiées lorsque l'emprise déjà très large représente une surface inutilisée, ce qui est le cas notamment des talus des autoroutes et qui devrait l'être lorsque se trouvent des zones abandonnées résultant par exemple de la recti-

fication d'un virage et qui sont laissées en l'état se recouvrant peu à peu de broussailles alors qu'elles auraient pu être mises en valeur aussi bien au point de vue esthétique qu'au point de vue économique par une plantation faite avec des essences judicieusement choisies.

A propos de ces essences, il est frappant de constater que l'on a parfois été d'un excès à l'autre dans l'uniformité ou la diversité de certaines régions. C'est automatiquement le platane ou le peuplier qui ont été uniformément employés. Il est vrai que ce sont des arbres qui peuvent facilement être mis en place alors qu'ils ont déjà des dimensions importantes, qu'ils ont une très bonne reprise et qu'ils prospèrent bien dans des conditions très variables de sols ou de climat.

Ailleurs, les Services des Ponts et Chaussées ont fait preuve d'une imagination débordante et, dans le Département où je réside, je me suis amusé à relever la liste de celles qui ont été ou sont employées. On y trouve pratiquement de tout : des peupliers, soit peupliers de rapport, soit peupliers d'Italie, des chênes, des ormes, des frênes (surtout dans les plantations déjà anciennes), et il y a une cinquantaine d'années, ce catalogue s'est largement augmenté puisque l'on peut trouver toute la série des chênes américains : coccinéa, palustris, rubra, des érables, platanes ou sycomores, des châtaigniers, des tilleuls, voire même des résineux tels que le pin sylvestre, le weymouth ou le douglas, soit purs, soit en mélange et sur plusieurs kilomètres d'une route que je parcours assez souvent, j'admire au printemps ou à l'automne tout particulièrement un heureux mélange pied à pied de hêtres pourpres et de chênes d'Amérique extrêmement réjouissant à l'œil. Enfin aux entrées des villes et en ce qui concerne les plantations récentes, on voit mettre des essences ornementales telles que le cytise, le cerisier à fleurs doubles, le prunier rouge, le tamaris, le robinier inerme, l'arbre de Judée, le bouleau, le micocoulier, le noyer, etc... (et tous les fonds de tiroirs invendables dont les pépiniéristes voulaient se débarrasser) qui sont parfois implantés avec beaucoup de bonne volonté de la part des Ponts et Chaussées ou des Municipalités mais dont la réussite est le plus souvent très irrégulière pour ne pas dire plus, surtout que ces plantations sont faites en vue de l'esthétique, mais dans une ignorance complète des conditions écologiques que réclame chaque essence.

Il semble cependant qu'il y aurait un effort à faire et qu'il serait bon d'étudier la chose, car il est facile de réussir des plantations si l'on a réfléchi un peu aux diverses conditions et avec un choix judicieux permettant de planter même des routes à grandes circulations sous réserve d'utiliser des arbres de très faibles dimensions dont la masse ne risque pas de devenir un obstacle mortel. Je ne parle évidemment pas des plantations qui ont été faites il y a un certain temps par le Fonds forestier national lui-même dans le cadre d'un contrat avec les Ponts et Chaussées, l'expérience que j'en ai ayant été vraiment trop malheureuse car pratiquement 10 % seule-

ment des arbres ont été mis là où leur plantation était prévue et tout le reste, pour des raisons les plus diverses, telles que la prévision d'un élargissement ou de l'installation d'une ligne électrique, dispersé aux quatre coins du Département, parfois même en dehors de la voirie nationale. C'était d'ailleurs d'une mauvaise politique d'avoir, dans ce contrat, deux maîtres d'œuvre et qu'une administration travaille pour une autre administration car s'il y avait accord au sommet de la hiérarchie, il y a eu bien souvent des conflits au niveau du personnel d'exécution; mais il serait souhaitable que sans se charger des travaux, les Services forestiers soient automatiquement prévus comme Conseillers des Ponts et Chaussées ou des Municipalités pour éviter des erreurs coûteuses.



Nous avons annoncé dans le numéro de mai que nous commencerions en juin une série d'articles sur l'Enseignement forestier en France.

Les événements nous contraignent à reculer quelque peu la parution successive des trois articles en cause.

D'une manière plus générale, ils ont entraîné un certain retard dans la parution de la Revue Forestière Française: nous prions nos Lecteurs de bien vouloir nous en excuser.