

Le grand livre blanc sur la sécurité routière 2025

18 - 6 - 2025

Jacques ROBIN

Ingénieur routier, accidentologue

La rédaction de ce livre blanc est ouverte à tous, à ceux qui désirent proposer des idées ou suggérer des modifications : experts de l'administration (CEREMA, DGITM, IFSTTAR) et autres services ou experts indépendants, ou membres d'associations ou tous autres particuliers dont déjà quelques-uns ont apporté leur collaboration et seront référencés dans la version finale.

Ce fichier est le chapitre sur le danger des arbres en bord de route.

L'ESSENTIEL. La présence d'arbres en bord de route, frôlés par les voitures à moins de 4 mètres à 80 km/h, est physiquement une aberration, et les maintenir est un potentiel homicide (article 221-6 du code pénal). Si ce sont des arbres isolés ou en petits groupes ils doivent être abattus ; si ce sont des alignements ils doivent être abattus en réalisant une nouvelle plantation 4 mètres derrière. En attente d'« abattage-replantation », ou pour les alignements exceptionnellement remarquables à conserver, la vitesse doit y être limitée à 60 avec des bandes rugueuses pour contraindre au respect du 60.



En 2 mots : la loi protège les arbres mais il faut un décret pour aussi protéger les Hommes

5 tués le 17 novembre 2024, 3 tués le 5 octobre 2024, 3 tués le 23 juillet 2024....Des jeunes

La loi du 21 février 2022 et le décret n° 2023-384 du 19 mai 2023 interdisent de façon draconienne l'abattage des arbres d'alignement. Il est justifié en contrepartie qu'également un décret soit pris fixant des dispositions aussi inflexibles et détaillées pour la protection de la vie des hommes.

Dans ce but, le présent chapitre du livre blanc préconise, pour un tel décret, des dispositions pour tous les arbres situés à moins de 4 mètres :

- primo pour les arbres d'alignement conservés ou en attente d'abattage avec nouvelle plantation à plus de 4 mètres, une limitation de vitesse à 60 avec bandes rugueuses.
- secundo pour les arbres irrégulièrement espacés situés dans la "zone de sécurité" de 4 mètres en bord des routes : un abattage

Historiquement : pourquoi y a-t-il des arbres en bord de route ?

Pour les affuts de l'artillerie : en 1552, c'est Henri II qui demanda de planter des ormes pour les affuts et remontage de l'artillerie.

Contre le grignotage par les cultures riveraines : en 1583, Henri III pour protéger l'emprise des chemins contre le grignotage par les cultures riveraines.

Pour préserver la largeur de 60 pieds : en 1720, Louis XV pour préserver une largeur de soixante pieds

Pour réduire la poussière : vers 1900. Dans le but de réduire la poussière soulevée par les véhicules, l'État intensifia les plantations d'arbres en bord des routes. Cette nécessité disparut par l'apparition du goudronnage des chaussées.

Pour la fabrication des allumettes : vers 1950 à la demande de la SEITA on planta des peupliers en bord de route dans le but de fournir le bois nécessaire à la fabrication des allumettes. Ces peupliers ne furent, en définitive, pas exploitée par la SEITA.

Dans les années 1930, un grand changement s'est opéré.

Les voitures à cheval qui circulaient à faible vitesse, compatible avec la présence des arbres proches, ont été remplacées par des voitures automobiles qui circulent à forte vitesse, un problème naissait, insidieusement, sans que nous acceptions d'en prendre conscience : l'incompatibilité des arbres avec les voitures, or il faut ouvrir les yeux : la présence d'arbres en bord de route, frôlés à 80 km/h par les voitures, est une aberration, les maintenir est un homicide potentiel.

Tu ne tueras pas

Tu ne tueras pas. Dès 2500 ans avant JC (Exode 20, 12, puis Deutéronome 5, 16) il est proscrit de tuer, puis, dans tous les âges, les lois ont interdit de tuer :

le code pénal le spécifie : article 221-6 « *Le fait de causer par maladresse, imprudence, inattention, **NÉGLIGENCE OU** manquement à une obligation de sécurité imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire.* »

Il s'avère que la « **négligence** » n'a pas été, jusqu'à présent, un élément moteur suffisant pour que certains gestionnaires de route fassent ce qu'il faut pour éviter de causer la mort des automobilistes, il faudra donc un décret qui atteindra deux buts :

- 1- il donnera aux présidents de départements, qui désirent faire leur devoir de sécurité, un moyen pour se prémunir contre des entraves abusives d'organisations qui voudraient les en empêcher. Ce décret leur permettra de dire : « je suis obligé, la loi m'y oblige ».
- 2- il renforcera la contrainte sur les présidents de départements qui ne veulent pas faire leur devoir de sécurité, à le faire, en les mettant dans l'« **obligation de sécurité imposée par la loi** », terme du code pénal pouvant les qualifier de négligence.

Les arbres tuent. Les arbres tuent et nous l'acceptons, aveuglés par l'habitude.

Les défenseurs outranciers des arbres répètent à l'excès que *"les arbres ne sont pas la cause des accidents de la route. Les arbres sont prévisibles, ils restent en place ; les voitures peuvent les éviter"* (Gila Altmann). Ces "outranciers" oublient (ou font semblant) qu'il y a maintes raisons pour que la voiture, VOTRE voiture, fasse un écart vers la droite : vent, chaussée glissante, éblouissement la nuit par des phares en face, fatigue, malaise, alcoolémie, évitement d'une voiture venant en face, éclatement d'un pneu, guêpe dans la voiture (c'est arrivé), etc. La "zone de récupération" latérale définie par le Guide des routes du CEREMA, est faite pour réduire le danger de ces écarts : *"permettre la récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale et l'évitement des collisions en autorisant des manœuvres d'urgence de déport latéral sur l'accotement"*. Or avec les arbres proches, il n'y a plus de "zone de récupération" : c'est l'arbre direct.

Les yeux grand-fermés, les conséquences des accidents contre arbres. Les yeux grand-fermés on ferme les yeux sur les 200 jeunes de 20 ans que l'on tuait chaque année, on excepte de penser que c'est un tribut, pas trop cher payé, **au charme de voir des arbres de près** et au plaisir de rouler vite en frôlant les arbres. On ferme les yeux sur les 3 milliards d'euros que nous coûtent annuellement les accidents contre arbres, ajouter à cela les "Allocations Adultes Handicapés" que l'État (nous) doit verser annuellement, pendant en moyenne 35 ans, à certains types de blessés graves en "Incapacité Permanente" de 50% ou 80%.

Les hôpitaux sont catastrophiquement engorgés, les finances publiques sont abysalement endettées, mais on continue à accepter que les arbres fassent des blessés graves engorgeant encore plus les hôpitaux et plombent encore plus la dette.

La suite détaillera ces préconisations.

Pourquoi s'émouvoir des tués contre arbres, pourquoi agir ?

Parce qu'il s'agit souvent de jeunes 18-20 ans qui ne sont pas conscients du danger des arbres, ils pensent que le 80 km/h est une sorte de "vitesse garantie"

Les jeunes pensent que tout est prévu, on leur a donné un permis après avoir vérifié qu'ils sont capables de rouler vite, ils savent que ceux qui roulent lentement sont recalés à l'examen du permis pour "défaut de maîtrise", ils ont compris que la norme est de rouler vite. Ils pensent que toute l'infrastructure est dans la norme d'une circulation à 80 km/h, que 80 km/h est en quelque sorte une "vitesse garantie" on ne les a pas assez prévenus que certaines situations sortent de la norme : les arbres ne sont pas dans la norme 80 km/h.

95% des tués contre arbres sont des hommes jeunes 16-26 ans



Il est de notre devoir de ne pas laisser se perpétuer de tels carnages.

68 millions de français comptent sur nous, nous ne devons pas faillir.



Quelques exemples d'accidents de jeunes contre arbres

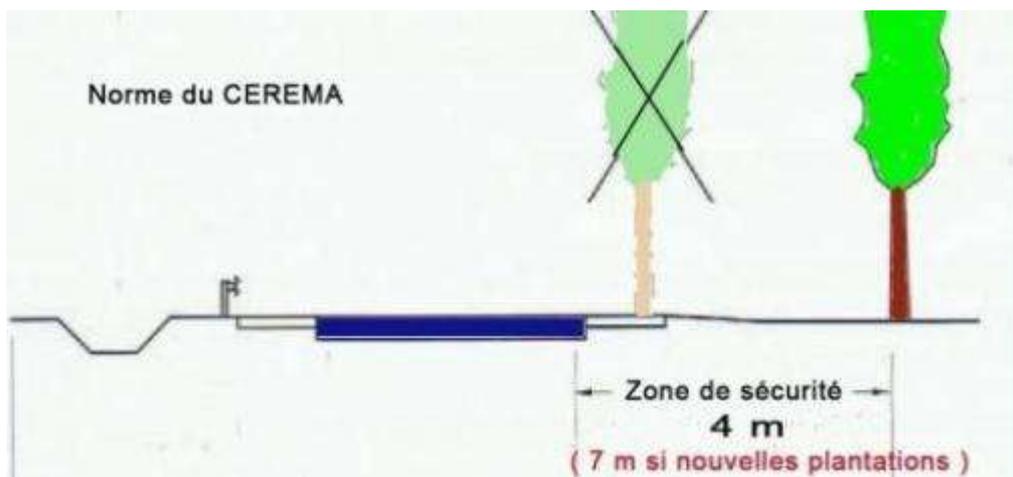
95% des tués contre arbres sont des hommes jeunes 16-26 ans

Un sondage sur un échantillon sur 15 ans fait ressortir une moyenne d'âge des tués est de 22 ans. Dans la liste des accidents que j'ai pu recueillir dans la presse sur 2010-2024 :

- Gaillac 17 novembre 2024 – contre 2 arbres **5 tués** jeunes - 4 carbonisées (feu) et un éjecté
- Teyssode (Tarn) 6 octobre 2024 - **3 tués** – frontal entre deux glissières devant les arbres
- Allègre-lès-Fumades 23 juillet 2024 – **3 tués -12 à 20 ans** perte de contrôle vers arbre à gauche
- Libourne- 2 juin 2024 – **4 tués – 16 à 20 ans** – perte de contrôle
- Aigueperse 30 mars 2024 – **1 tué 20 ans** - La voiture rebondit à gauche et percute un arbre
- Allier -16 janvier 2024 –Un **jeune tué** conducteur se tue - perte de contrôle.
- Oizon 30 décembre 2023 - **3 tués 20 à 23 ans**
- Crozon 10 déc 2023 – **3 tuées** - jeunes mères
- Barbaste 7 juillet 2023 – **2 femmes de 16 ans tuées** – conducteur 18 ans
- Montesquieu – Mossac 26 mars 2023 **1 tué 22 ans**
- Blacafort 4 mai 2022 – 1 h matin **1 tué 21 ans**
- Corse 7 mai 2022 - **3 tués** légionnaires 5 h matin –**20-25 ans**
- Villeneuve la Garenne 25 déc 2021 - **3 tués 17 – 21 ans**
- Saint-Michel Chef Chef 26 nov 2021 soir - **2 tués - 20 – 21 ans**
- Hontax 13 nov 2021 - 4 h matin – **1 tué 25 ans**
- Batzendorf 12 sept 2021 - **2 tués - 20 ans**
- Maringes 24 avril 2021- (Loire) - Deux jeunes hommes **2 tués 20 ans** – nuit
- Landes.- 28 février 2021 – 15 h 30 - **2 tués – 21-22 ans** s'encastre dans les arbres en contre-bas
- Massay - 8 novembre 2020 : **2 tués 35 et 34 ans**, H et F, ligne droite, arbre à **3,50 m**
- Chantesse 6 mars 2019 chute d'une branche sur la voiture **3 tués**, mère et 2 filles : **41, 12 ,16 ans**
- Yonne 2019 - trois accidents sur la même route en 2019 : **17 à 28 ans** : 3 tués – 2 tués – 1 tué
- Port-de-Lanne 25 décembre 2015 : **2 tués 16 et 20 ans** frère et sœur – nuit, alcool, vitesse
- Aillant-sur-Tholon 17 mars 2016 : **2 tués 20 ans et 23 ans** – conducteur éjecté
- Florange 4 février 2016 : **3 tués 19 à 22 ans** – dans la nuit - conducteur novice
- Thoisy-la-Berchère - 19 octobre 2018 – **2 tués 17 et 20 ans** choc puis feu
- Belligné - 6 août 2017- **3 tués 24 à 26 ans** - vitesse
- Eymeux - 7 août 2017 - **3 tués H28, H29 et F15 ans** - revenaient d'une rave party à Nîmes.
- Bohain - 13 août 2014 –**3 tués** : **20a, 21a, 29ans.** , permis depuis un an. Après une "soirée"
- Lieuran-lès-Béziers – 16 mars 2013 - **3 tués** : **29 ans 10 ans 12 ans**- longue ligne droite
- Nargis 24 novembre 2013 – 6 h : **3 tués** : **19, 19, 17 ans** - rentraient d'une soirée
- Antilly – 20 octobre 2012 – 23 h **2 tués :18 et 22 ans** Deux cousins – vitesse

Que demandent les règlements officiels concernant les arbres en bord de route.

Le règlement est qu'il faut établir, en bord de chaussée, une "zone de sécurité" de 4 mètres dépourvue de tout obstacle (arbres, poteaux, ...).



Ce règlement est extrait du Guide d'Aménagement des Routes Principales (ARP) du SETRA (CEREMA). L'ARP constitue une "Instruction", donc une obligation, pour Routes Nationales, et une « recommandation » pour les Routes Départementales, la vie de 68 millions de français impose que cela devienne une obligation, par décret.

La circulaire ministérielle 84-81 du 28 novembre 1984 interdit les plantations nouvelles à moins de 4 mètres de la chaussée pour les routes nationales. La sagesse impose que les gestionnaires des RD soient soumis à la même règle, par décret.



Préconisations N° - Assurer, en bord de toutes les routes ouvertes à la circulation, hors agglomération (RN, RD, VC), une ZONE de SÉCURITÉ de 4 mètres dépourvue de tout obstacle : arbres, poteaux, glissières, fossés abrupts et profonds (95% le sont) ...

Exemples d'arbres isolés, situés dans la zone de sécurité, à moins de 4 m, qui ont tué,



La loi qui interdit d'abattre les alignements d'arbres, sauf si...

La loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, puis la loi n°2022-217 du 21 février 2022, appelée « loi 3DS et le décret n° 2023-384 du 19 mai 2023 traitent de la protection et la gestion des allées et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique. Les dispositions sont reprises à l'article L -350 -3 du code de l'environnement. Ces textes stipulent que :

L'abattage d'un ou de plusieurs arbres d'un alignement d'arbres est interdit sauf si :

Dérogations possibles. Toutefois, il est possible de déroger à cette interdiction par une demande préalable faite à l'autorité administrative compétente pour délivrer des dérogations (le préfet), précisant les mesures compensatoires que le pétitionnaire s'engage à respecter.

Pour les Routes Départementales qui sont en fait les routes les plus concernées par la présence des arbres, le Président Départemental doit donc adresser au préfet la demande préalable d'abattage d'arbres d'alignement.

Trois cas de dérogation possibles sont prévus pour prétendre obtenir une dérogation à l'interdiction d'abattage :

1^{er} cas - lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes ou des biens. Cela pourrait être par exemple le cas où des branches, ou l'arbre lui-même, peuvent tomber sur la route, c'est-à-dire sur les voitures. Par exemple : le 1er août 2024 dans l'Ain, deux personnes à moto meurent écrasées par un arbre qui est tombé soudainement sur la voie ; le 3 août 2024 - un motard de 59 ans décède en percutant une branche tombée sur la route à Sury-ès-Bois ; le 22 février 2021 : un arbre tombe sur sa voiture à cause du vent dans le Lot : le conducteur décède.

2^{ème} cas- lorsqu'ils présentent un risque sanitaire pour les autres arbres ou 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. Ces sujets ne concernent pas la sécurité routière, donc on saute.

Le 3^{ème} cas très intéressant : **le préfet peut autoriser l'abattage lorsque cela est nécessaire pour les besoins de projets de travaux ou d'aménagements**. Nous verrons plus loin que cela peut concerner particulièrement la conjugaison d'opérations de recul des plantations à 4 mètres et de constitution d'une piste cyclable..

Un alignement c'est \geq 20 arbres. Raisonnablement et honnêtement, est considéré comme alignement à ne pas abattre, au sens de la loi du 21 février 2022: "*un minimum de 20 arbres régulièrement espacés, sans discontinuité*".

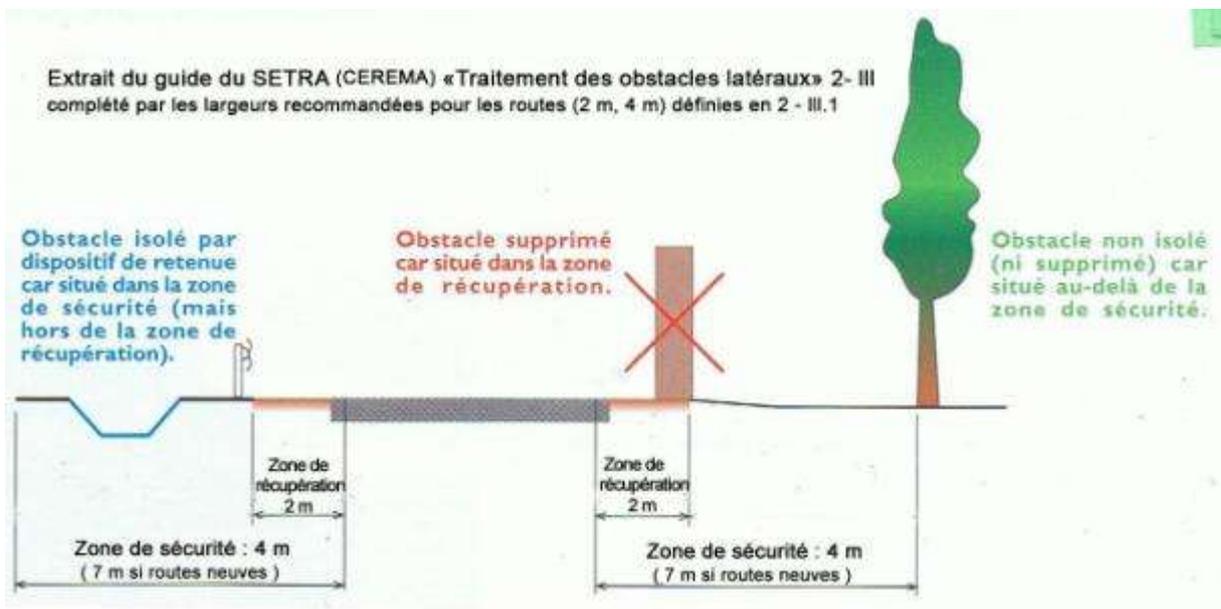
Préconisations N° - Rappeler aux Présidents de Conseil Départementaux qu'ils peuvent demander au préfet l'autorisation de procéder à des travaux d'aménagement de route nécessitant l'abattage d'arbres, en proposant en compensation de planter un alignement en recul de plus de 4 mètres de la chaussée.

La solution glissières ? Non.

Les glissières devant les arbres ne constituent pas une solution sécuritaire adéquate.

Le **Guide** d'Aménagement des Routes Principale (ARP) du SETRA (CEREMA actuel) stipule :

Les glissières doivent être implantées à distance des voies de circulation de façon à respecter les dégagements de sécurité nécessaires.



Le danger des glissières : prenons l'exemple de l'accident de Teyssode 6 octobre 2024, 3 morts :

la conductrice s'est déportée sur la gauche, vers une autre voiture qui venait en face dont le conducteur n'a pas pu l'éviter car il n'a pas pu s'échapper par l'accotement car la glissière l'en empêchait – 3 morts



Les voitures sont emprisonnées entre deux glissières, l'une venant vers l'autre à 80 km/h, or mille raisons, effectivement constatées dans des accidents, peuvent provoquer un **écart** d'une des voitures : coup de vent, problème de pneu, malaise, somnolence, alcool, drogue, coup de phare éblouissant, inexpérience, brouillard, etc. Et l'écart peut provoquer une collision frontale que le conducteur ne peut pas esquiver du fait de l'absence de zone de récupération latérale.



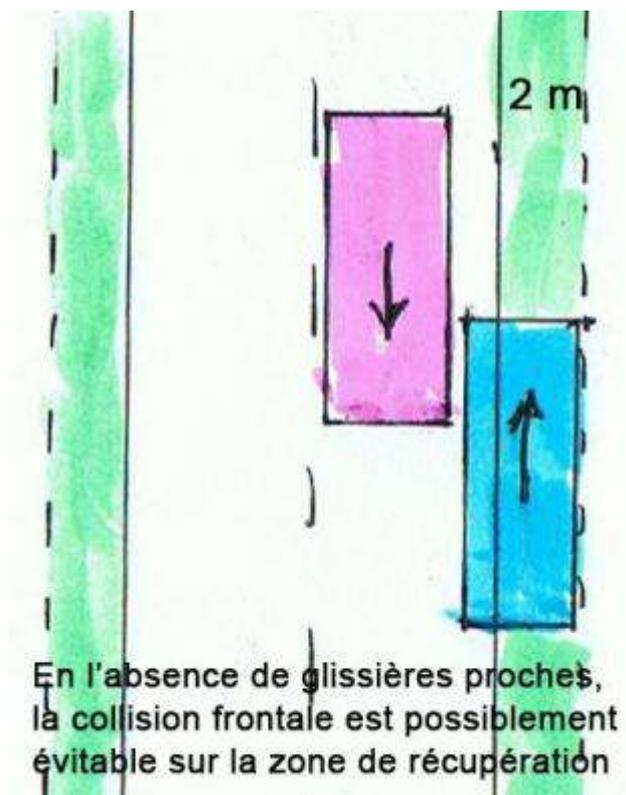
Préconisations N° - Rappeler aux Présidents de Conseil Départementaux que les glissières emprisonnent dangereusement les voitures et peuvent de ce fait favoriser des collisions frontales

Inversement, en l'absence de glissières proches, la collision frontale est possiblement évitable.

Je l'ai déjà fait 2 fois en 2 millions de kilomètres et vraisemblablement des milliers d'autres l'ont fait, mais comme cette manœuvre n'aboutit pas à un accident, ces "incidents" ne sont pas recensés.



. La **"zone de récupération"** définie par le Guide des routes du CEREMA, **est faite pour** "permettre la récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale et l'évitement des collisions en autorisant des manœuvres d'urgence de déport latéral sur l'accotement".



Les glissières devant les arbres situés à moins de 3 m suppriment le danger des arbres mais créent QUATRE dangers aussi grands.

Les glissières devant les arbres situés à moins de 3 m créent quatre autres dangers aussi grands car :

- **le manque d'accotement.** D'une part, les glissières réduisent fortement la largeur de l'accotement et de ce fait empêchent les voitures de serrer à droite sur l'accotement pour esquiver une collision frontale avec une voiture qui arrive en face et qui dévierait de sa trajectoire : accident relaté page précédente
- **le rebond.** D'autre part les glissières trop proches de la chaussée n'amortissent pas les voitures comme elles le devraient, car elles n'ont pas de place derrière pour se déformer, mais au contraire, par leur rigidité, elles font ricocher la voiture sur sa gauche générant le risque de collision frontale. Explication 2^{ème} page suivante
- **la glissière elle même.** troisième danger : les glissières constituent en elles-mêmes des obstacles dangereux : plus de 50 tués par an : **extraits du Bilans des accidents 2023 de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière** : *Les cinq types d'obstacles fixes les plus heurtés en 2023 dans les accidents qui s'avèrent mortels sont : les arbres (27 %), les dispositifs de retenue (14 %), les fossés, talus ou parois rocheuses (13 %), les murs ou bâtiments (11 %), ou encore les poteaux (8 %). Installés pour protéger d'un choc contre un obstacle, les dispositifs de retenue (glissières) constituent eux-mêmes des obstacles.*
- **Les piétons mais surtout les cyclistes.** Les cyclistes roulent à 25 km/h, les voitures arrivent par derrière à 80 km/h



Avec ou sans glissières, les arbres vraiment trop proches de la chaussée sont mortels.

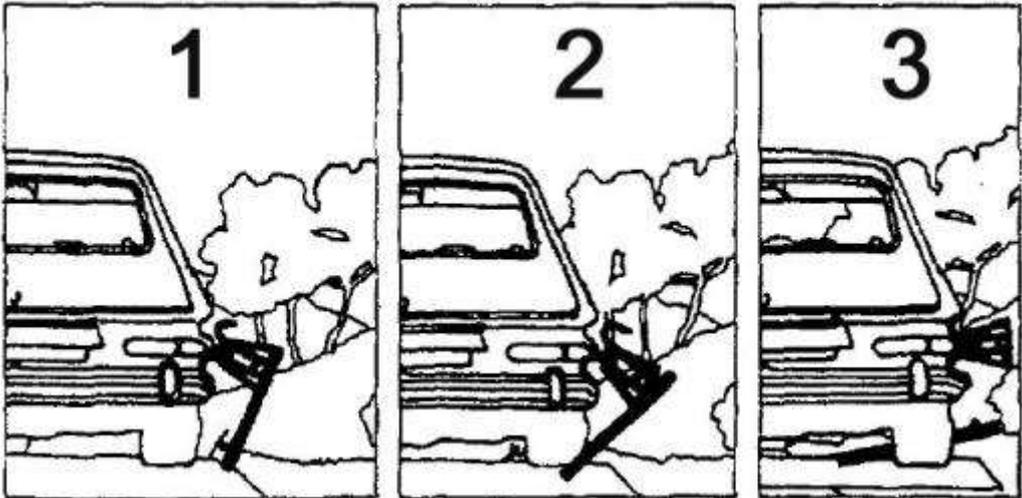
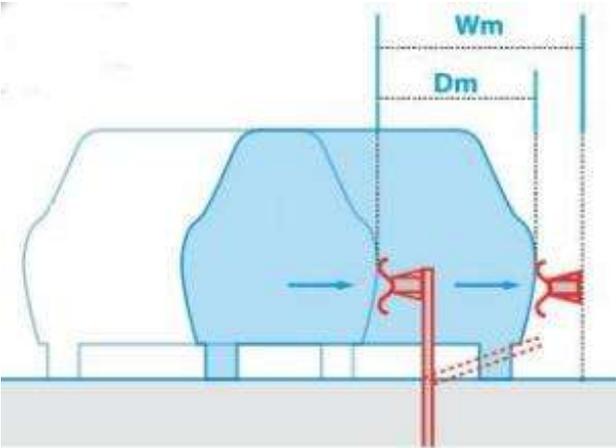


Pour comprendre le danger des glissières trop proches, il faut bien savoir comment fonctionne une glissière

Elle fléchit en arrière, il lui faut 1 mètre, puis elle se déboutonne des supports (là on voit, **flèches jaunes**, les deux supports déboutonnés) et forme une poche qui ralentit la voiture



Le besoin de disposer, derrière la glissière, d'une distance D_m d'environ 1 m pour que la glissière se "déboutonne" et puisse former une poche qui ralentisse la voiture et la maintienne à droite sans la projeter à gauche.



Pour la sécurité des usagers, il faut procéder, aux abattages qui sont autorisés et prendre des dispositions efficaces pour réduire la vitesse sur les alignements conservés.

Sans tergiverser

- 1 - Commencer immédiatement par abattre les arbres isolés situés à moins de 4 mètres de la chaussée



Préconisations N° Abattre immédiatement les arbres isolés (pas d'autre arbre à 50 m), situés à moins de 4 mètres de la chaussée. Donner une date limite par décret par exemple dans les 12 mois qui suivent la signature.

2 – Également, abattre les groupes irréguliers d'arbres situés à moins de 4 m de la chaussée
et les alignements de moins de 20 arbres non "remarquables"



Préconisations N° Abattre rapidement les arbres situés à moins de 4 mètres de la chaussée faisant partie d'un groupe irrégulier d'arbres, ou d'alignements de moins de 20 arbres. Donner une date limite par décret par exemple 1^{er} janvier 2030

3- Une solution pour les alignements situés à moins de 4 m : abattre et replanter à plus de 4 m

Abattre les arbres d'alignement non conformes aux directives de l'ARP c'est-à-dire situé dans la zone de sécurité de 4 mètres de la chaussée et en compensation replanter un alignement à plus de 4 mètres.

Officiellement la loi du 21 février 2022 le prévoit et le permet :
le gestionnaire (président du Conseil Départemental) demande l'autorisation au préfet en proposant des mesures compensatoires, par exemple de replantation à plus de 4 m de la chaussée, ou dans une parcelle proche.

Les alignements situés à moins de 4 mètres sont dangereux, qu'ils soient protégés ou non par des glissières



Exemples d'abattage réalisés d'un alignement trop proche et de remplacement par un nouvel alignement à plus de 4 mètres

Ci-contre un nouvel alignement que j'avais fait planter à plus de 4 m, en remplacement d'un alignement de peupliers trop proche, dangereux, qui a été abattu quelques années après, mais qui, de toutes façons aurait atteint sa limite de vie saine qui est de 50 ans pour les peupliers.



Pour avoir de beaux alignements SAINS pour le futur : abattre les alignements actuels, trop proches, par des alignements à plus de 4 m en distançant les arbres de 25 m. À cette distance les arbres ne souffriront pas, et seront moins dangereux pour les voitures.



ci-contre photo en 2005 de plantation nouvelle, que j'avais fait planter à plus de 4 m, après abattage : les arbres ne souffrent pas, ni du sel, ni des poussières, ni des chocs des engins de fauchage. Maintenant, en 2025, ils doivent faire un magnifique alignement



Préconisations N° - Pour supprimer un alignement proche, dangereux ou d'arbres vieillissants, planter un nouvel alignement à plus de 4 mètres derrière, puis quelques années plus tard, abattre l'alignement ancien.

Saisir l'opportunité de réaliser des pistes cyclables suite à l'abattage et replantation des arbres d'alignement trop proches (< 4 m)



La politique actuelle exprimée par les pouvoirs publics est de favoriser la construction de pistes cyclables sécurisées le long des voies interurbaines pour les touristes, les familles et les sportifs. La piste cyclable peut être bidirectionnelle (3,50 m comme le montage ci-dessus) d'un seul côté ou uni-directionnelle (une de chaque côté 2 m).

Les dimensions à compter du bord de chaussée sont : Zone de sécurité 4m, arbre, éloignement de la piste : 1,50 m ; piste cyclable :bidirectionnelle : 3,50 m. Total depuis le bord de chaussée : 9 mètres. Il faut bien sûr acheter du terrain mais il faut oser avoir le courage de concrétiser les politiques prônées à l'échelle gouvernementale

Préconisations N° - Saisir l'Opportunité de réaliser des pistes cyclables séparées suite à l'abattage des arbres d'alignement trop proches et à la replantation à plus de 4 m

**Solution pour les alignements
exceptionnellement remarquables
que l'on ne désire pas abattre ou pour les
alignements en attente d'abattage avec
replantation compensatoire :**

limiter à 60 km/h + 4 bandes rugueuses



**Ci-dessous, solution complémentaire efficace :
rétrécir visuellement la chaussée par marquage latéral**



Préconisations N° - Limiter la vitesse à 60 km/h pour les beaux alignements d'arbres que l'on ne veut pas abattre et Indiquer impérativement la raison "arbres", sur panneau. Doubler les panneaux à gauche et les répéter plusieurs fois sur la section. Réaliser des bandes **RUGUEUSES** sur toute la largeur de la chaussée, en début et tous les 500 m. Dans le décret complétant la loi du 21 février 2022, limiter obligatoirement la vitesse à 60 km/h sur les sections comportant des alignements conservés.

Nous venons de traiter des AIGNEMENTS, maintenant parlons des arbres irrégulièrement espacés, il faut les abattre s'ils sont à moins de 4 mètres, et en attente d'abattage, il faut :

placer des panneaux "arbre + ralentir"

afin de faire prendre conscience du danger au conducteur et donner aux passagers la légitimité d'influencer le conducteur



Ou
en attente de normalisation du panneau "arbres", prendre le A14 ci-dessous.



Pour les groupes d'arbres ou alignements plus longs, irréguliers ou plus distendus, placer à gauche **ET à droite**, et répéter tous les 500 m, des panneaux représentant un arbre, avec le panneau "ralentir", afin de faire prendre conscience du danger au conducteur car les jeunes conducteurs considèrent le 80 km/h comme une sorte de "vitesse garantie".

Cette signalisation donne en plus, aux passagers, la légitimité d'influencer le conducteur :

Ralentis ! c'est marqué RALENTIR !



**Ralentis !
C'est marqué
RALENTIR !**

Si l'on ne signale pas ainsi, les passagers, les passagères, qui souvent n'ont pas leur permis, n'osent pas dire de rouler moins vite du fait des arbres, car les réponses du conducteur fusent : "tu vois bien que je respecte le 80 !" **ou** "Oh ! j'ai eu mon permis !". Exemple d'accident : ils étaient 6 dans la voiture, le conducteur (20 ans) roulait à 180 km/h, on était tétanisés mais on osait rien dire (2 mortes). Noter qu'en Angleterre le mot "Slow" est souvent utilisé en signalisation

Préconisations N° - Pour les sections arborées irrégulièrement (pas alignement) poser des panneaux représentant un arbre et panneau "Arbres ralentir", afin de faire prendre conscience du danger, au conducteur, et pour donner aux passagers la légitimité d'influencer le conducteur.

En attente de normalisation du panneau « arbres », utiliser le panneau A14

Il est nécessaire de prendre un décret d'obligation d'abattage

Une loi protège les arbres dans des termes draconiens, prévoyant même des sanctions en cas de non respect, il est donc justifié qu'un décret protège aussi la vie des Hommes, dans des termes aussi inflexibles et précis.

Les Présidents départementaux gestionnaires des routes ont besoin d'un tel décret afin qu'ils soient soutenus dans leur mission de sécurité et d'abattage, vis-à-vis des diverses pressions abusives qu'ils pourraient subir.

Les justifications et les considérants du décret

Risques démesurés. Les risques démesurés d'accident mortel que présentent les arbres en bord de route sont incompatibles avec les principes de la société et demandent qu'un règlement soit établi par décret pour imposer l'abattage des arbres situés à moins de 4 mètres et à prendre des dispositions pour faire ralentir les sections où les alignements ne sont pas abattus.

Techniquement, la présence d'arbres le long des routes, à moins de 4 mètres des chaussées, est incompatible avec la sécurité de la circulation des véhicules à des vitesses couramment pratiquées, du fait qu'en cas de sortie de route pour de multiples raisons possibles, parfois imprévisibles, le conducteur n'a plus la distance de freinage disponible pour éviter la collision contre l'arbre.

Sociétalement, Exposer les automobilistes à un tel risque est à l'opposé des principes de la civilisation, les conséquences sont insoutenables pour les familles et le coût annuel pour la société, des accidents contre arbres, est de plus de trois milliards d'euros. (soit 200 € par an pour une famille de 4 personnes)

Contrepartie logique à la loi de conservation des alignements. L'abattage, pour des raisons sécuritaires, des arbres qui ne forment pas un alignement, constitue une contrepartie logique et indispensable aux prescriptions de la loi du 21 février 2022 qui interdit l'abattage des alignements d'arbres pour des raisons de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages..

Précision nécessaire de la loi du 8 août 2016. La loi ne précise pas le nombre d'arbres à partir duquel on doit considérer que l'on est en présence d'un alignement au sens où l'on interdit l'abattage. Cette absence de précision met les présidents départementaux et les préfets dans une grande difficulté d'application de la loi, et les usagers dans une difficulté de respect. Communément parlant, c'est à partir de 20 arbres régulièrement espacés qu'un alignement est considéré comme tel. Le décret devra le préciser.

Dispositions sécuritaires pour les alignements. Sur les sections composées d'alignements, du fait qu'on ne les abat pas le décret devra imposer que la vitesse soit impérativement limitée à 60 km/h si les arbres sont à moins de 4 m de la chaussée, qu'ils soient ou non protégés par des glissières, car le danger est du même niveau (voir l'accident de Teyssode : 3 morts), et imposer que des bandes rugueuses soient réalisées pour empêcher matériellement de dépasser le 60 km/h. Cette limitation à 60 km/h répond à deux buts sécuriser les usagers et inciter les gestionnaires à abattre certains alignements en les compensant par une plantation en recul de 4 m

Échelonner les abattages. Le décret gagnera à proposer d'échelonner les dates butoir des abattages selon quelques dates, sinon les gestionnaires attendront le dernier moment, et là, prétendront que les entreprises d'abattages ne sont pas suffisamment disponibles. L'échelonnement peut être par exemple : une première date les arbres isolés, puis les groupes peu nombreux d'arbres, puis les autres.

Plantations. Dès la publication du décret, la plantation d'arbres à moins de 4 mètres des chaussées est interdite, isolés ou groupés ou en alignement nouveaux.

Des bases formelles. Les bases d'un décret doivent être formelles afin d'exclure toute discussion. Pour cela, il est proposé ci-après de ne pas différencier l'éloignement de la chaussée et donc de retenir le seul critère de 4 mètres de la chaussée, constituant la "zone de sécurité" qui est fixé par le guide des routes du SETRA (actuel CEREMA), car le danger des arbres situés jusqu'à 4 mètres de la chaussée est avéré par les accidents mortels qui sont constatés à longueur d'année. De même, concernant les plantations, il est impératif de préciser "quelle que soit leur taille" car par le passé, les infracteurs de l'interdiction de planter proche de la chaussée, prenaient comme prétexte pour planter que l'arbre qu'ils plantaient ne grandira pas beaucoup. Or tous les arbres grandissent et ont un TRONC qui tuera.

Exemple de proposition de décret pour :

- 1 - l'abattage des arbres situés à moins de 4 m irrégulièrement espacés
- 2 - la protection des usagers au droit des alignements dont l'abattage est interdit.

Les dispositions du présent décret concernent les arbres, quelle que soit leur taille, leur hauteur ou leur espèce, situés hors agglomération en bordure de voies ouvertes à la circulation.

Les arbres isolés situés à moins de 4 mètres de la chaussée devront être abattus avant la fin du douzième mois qui suit la signature du présent décret.

Les arbres en groupes irrégulièrement espacés ou constituant un alignement de moins de 20 arbres régulièrement espacés, situés à moins de 4 mètres de la chaussée, ou à moins de 3 mètres s'ils sont équipés de glissières de sécurité, devront être abattus dans les 3 ans suivant la signature de présent décret pour les arbres faisant partie d'un groupe de moins de 10 arbres répartis sur une section de un kilomètre, dans les 5 ans tous les autres arbres situés à moins de 4 mètres de la chaussée.

En attente d'abattage, ces sections de route devront avant le douzième mois suivant la signature du présent décret, être pourvues tous les 500 m de la signalisation suivante : soit un panneau de danger de type A représentant un arbre avec le panonceau "Arbres -ralentir", soit un panneau A 14 avec un panonceau "Arbres – ralentir"

Le présent décret fixe à 20 arbres le nombre minimal d'arbres constituant un alignement dont l'abattage est interdit par la loi 2022-217 du 21 février 2022 et le décret 2023-384 du 19 mai 2023.

Les sections de routes bordées d'alignements d'arbres à moins de 4 mètres de la chaussée, équipés ou non de glissières, devront, avant le douzième mois suivant la signature de présent décret, être limitées à la vitesse de 60 km/h. La signalisation composée d'un panneau B14-60 avec des panonceaux "arbres" devra être accompagnée d'une série de quatre bandes rugueuses. L'ensemble signalisation et bandes rugueuses sera répété en rappel tous les 500 m dans la section comportant l'alignement.

La plantation d'arbres quelle que soit l'essence ou la prévision de taille future de l'arbre ou du tronc, est interdite dans la zone de 4 mètres bordant les voies ouvertes à la circulation, hors agglomération. Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de planter un arbre dans la zone de quatre mètres bordant la chaussée.

Préconisations N° - Les risques démesurés d'accident mortel que présentent les arbres en bord de route imposent qu'un règlement soit établi par décret pour imposer l'abattage des arbres situés à moins de 4 m de la chaussée, ne constituant pas un alignement, et la limitation de vitesse à 60 km/h sur les sections d'alignement d'arbres conservées.

Que les lecteurs qui s'offusquent des abattages n'oublent pas que les arbres qui sont trop près de la route (4 m) dépérissent et meurent, car ils souffrent aussi

Ils souffrent pour 4 raisons :

1^{ère} raison de la mort des arbres trop proches : le tassement du sol par les voitures :

Un sol tassé est très néfaste pour la croissance et la vie de l'arbre.

2^{ème} raison de la mort des arbres trop proches : les poussières produites

et soulevées par les voitures : particules de pneus, de gazole, de garniture de frein, poussière naturelle terreuses : les voitures qui passent entretiennent un brassage, peu visible, autour de la route,

et plus l'arbre est proche, plus ses feuilles reçoivent des dépôts : la pluie ne les enlève pas ! Ces poussières recouvrent les feuilles et empêchent ou réduisent la fonction chlorophyllienne.

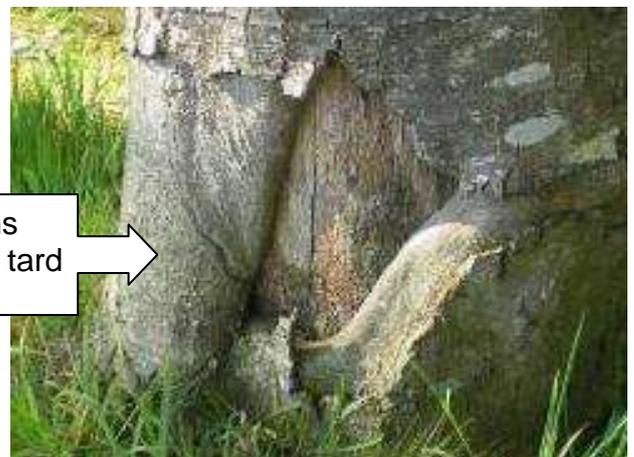
3^{ème} raison de la mort des arbres trop proches: le sel de déneigement : (chlorure de sodium). Le chlore attaque les feuilles, le sodium se bloque dans les parties colloïdales du sol et l'eau ne peut plus véhiculer les éléments fertilisants et nutritifs, vers les racines

4^{ème} raison de la mort des arbres trop proches : L'écorce des arbres trop proches de la chaussée est écorchée par les faucheuses et les chocs des véhicules accidentés :

Au début c'est juste une blessure de l'écorce, puis, 3 ans plus tard, par cette blessure entrent les infestations, les parasites.



3 ans plus tard



Les arbres qui sont à moins de 4 mètres de la route dépérissent et meurent, car ils souffrent aussi

Lorsque les arbres sont proches de la chaussée, le tronc subit des blessures des faucheuses et des voitures accidentées, puis le pourrissement progresse dans le tronc et les racines et les arbres meurent.



Préconisations N° - Les arbres trop près de la chaussée souffrent et meurent. Pour la santé et la longévité des arbres, dans l'intérêt des arbres il faut les planter à plus de 4 m.

Une solution parfois utilisée pour amoindrir le danger des arbres :
Peindre le tronc des arbres en blanc :



Cela les rend bien visibles **surtout la nuit**, comme cela se faisait il y a quelques décennies en France et comme cela se fait encore dans certains autres pays.



Préconisations N° - Peindre le tronc des arbres en blanc augmente leur prise en compte pour faire ralentir.

Pour protéger le futur :

Tenir un registre des planteurs afin de les responsabiliser pour le futur, lorsque l'arbre aura grandi et aura tué.

Tout arbre est dangereux quelle que soit sa grandeur, même si l'on prétend, au moment où on le plante, pour se donner bonne conscience, ou par hypocrisie, qu'il ne fera, dans le futur, que 5 m ou 6 m de haut.

Malheureusement, quelques gestionnaires de voirie, continuent à planter dangereusement trop près de la chaussée (< 4 m), argüant du manque de recul possible, ou que l'arbre ne grandira QUE jusqu'à 6 m.

Un encouragement à cette attitude vient du fait qu'au moment où on le plante, on n'a pas l'impression de placer un obstacle dangereux car le baliveau ne mesure que quelques centimètres de diamètre. L'arbre devient "anonyme". **C'est seulement 20 ans plus tard que l'arbre tue.**

La solution, pour éviter cet anonymat qui déresponsabilise le planteur, serait de tenir des registres de plantation sur lesquels le nom du responsable de la plantation d'un arbre ou d'un groupe d'arbres serait consigné.



Article 221 du code pénal : responsable d'un **homicide** par négligence ou manquement à une obligation de sécurité



Préconisations N° - Tenir, au niveau du préfet, un registre des planteurs afin de les responsabiliser pour les risques accidents mortels qui pourraient se produire 20 ans plus tard.

J'ai parfois lu : " les arbres font ralentir"

Une telle affirmation va à contre courant, et pour cette raison, ça plait, ça plait mais c'est FAUX.

J'ai de nombreuses fois fait l'expérience d'observer, lorsque j'étais en position de passager, que le conducteur ne modifiait pas sa vitesse en passant d'une section sans arbres à une section avec arbres. D'autre part, pour que cette assertion ait une certaine valeur il faudrait que ce ralentissement ait une influence sur le risque d'être tué c'est-à-dire qu'il fasse passer de 90 km/h à 80 km/h, ce qui n'est jamais le cas. Les expériences américaines à la base de ces affirmations avancent d'ailleurs une réduction constatée de seulement 2 km/h, c'est-à-dire dans la "marge d'erreur".



**Fin du chapitre
sur le danger des arbres en bord de route**

jacques-marie-robin@wanadoo.fr