



ASSOCIATION POUR LA PROTECTION DES ARBRES EN BORD DES ROUTES

Association Loi 1901
À Sénac, 32450 SÉMÉZIES-CACHAN

AVIS de l'ASPPAR dans le cadre de l'enquête publique

Objet : projet d'élargissement de la RD 610, au niveau de Puichéric (Aude)

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique au sujet des futurs travaux d'élargissement de la RD 610 au niveau de Puichéric, vous êtes chargé de recueillir les avis du public sur ce projet. Veuillez ajouter celui de l'ASPPAR que je préside.

L'ASPPAR est une association dont l'objet est la préservation, sur tout le territoire national, des allées et alignements d'arbres qui accompagnent les voies de communications.

Un ouvrage public qui fait l'objet d'un arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique doit bien entendu respecter l'ensemble des lois de la République. Le préfet le rappelle d'ailleurs au début de son arrêté (le Code de l'environnement est d'ailleurs le premier de la liste des textes cités en appui de cet arrêté).

L'ASPPAR demande instamment que la déclaration d'utilité publique de ces travaux ne soit pas prononcée en l'état du projet. Les raisons de cette demande sont que le projet ne respecte pas le Code de l'Environnement et qu'il est donc notoirement entaché d'illégalité.

AU MOTIF QUE

La principale caractéristique du tronçon de RD 610 dont les travaux sont soumis à enquête publique est d'être une voie bordée de platanes (plus de 190 arbres) de façon quasi continue, principalement du côté sud. La deuxième caractéristique de cette route est d'être dans le périmètre du site classé du Canal du Midi. Et le fait que cette route soit bordée d'un alignement de platanes, très visible dans cette plaine, n'est certainement pas indifférent dans la délimitation du site classé qui inclut incontestablement la route et son alignement typique de platanes, (c'est d'ailleurs souligné dans le dossier présenté en CDNPS).

Depuis le 8 août 2016, les alignements et allées d'arbres sont explicitement protégés par la loi en tant que tels. Le Code de l'environnement a intégré ce texte dans son article L350-3.

Article L350-3

[Création LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 172](#)

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 ou 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.

() la jurisprudence considère qu'un projet routier ne peut être considéré comme une « construction », toute dérogation est donc impossible.*

Après un examen détaillé des pièces du dossier d'enquête publique, nous n'avons trouvé nulle part mention de cet article et du fait que l'application de ce dernier aurait dû orienter le projet routier dans une direction différente de ce qui a été choisi et mis à l'enquête.

Le travail de conception du projet d'élargissement aurait dû être mené selon la méthode « éviter, minimiser, compenser » avec plusieurs scénarios, la nécessité de respect du L350-3 devant inmanquablement orienter le projet vers une solution de type « éviter », la configuration de la route rendant tout à fait possible l'élargissement uniquement du côté nord en conservant une grande majorité d'arbres au sud.

Ce qui est totalement incompréhensible dans ce dossier, c'est que, pour d'autres sujets, le Code de l'Environnement est parfaitement respecté, en particulier pour l'hydraulique et le milieu naturel (on va même jusqu'à déplacer des plantes qui sont hôtes d'un papillon protégé !). Y aurait-il donc dans le Code de l'Environnement des textes qui seraient plus à respecter que d'autres ? Le maître d'ouvrage, ses bureaux d'études, les services de contrôle de l'Etat et, in fine, le Préfet ont donc tous commis une grave erreur en méconnaissant l'article L350-3 qui concerne la caractéristique principale de cette route qui est d'être bordée d'arbres protégés au titre de cet article du Code de l'Environnement. Peut-être que les principales études de ce projet datent d'avant le 8 août 2016, mais il aurait été dans ce cas impératif de mettre à jour le sujet des arbres. Comment la DDTM - dont les observations datent du 2 mars 2020 - a-t-elle pu ignorer cet aspect fondamental du droit de l'environnement ?

Quand aux mesures de compensation qui apparaissent dans le dossier paysager soumis à cette enquête, elles ne sont absolument pas rattachées au respect de l'article L350-3. Le bureau d'étude a, lui aussi, fait comme si cet article n'existait pas ou ne s'appliquait pas au cas mis à l'enquête. Si des mesures compensatoires apparaissent et concernent les arbres, c'est un peu par hasard (tel groupe d'arbres est utile aux chiroptères, tel groupe d'arbres est préservé, sans que l'on sache vraiment pourquoi). Des plantations diverses sont présentées comme des mesures compensatoires, mais elles ne sont absolument pas en phase avec l'esprit même de l'article. Le ministère a pourtant produit une note explicative très claire à ce sujet en novembre 2017 : les plantations compensatoires doivent obligatoirement prendre la forme de plantations d'alignement destinées à prolonger dans le temps (et l'espace) le « motif paysager » associé à l'alignement

concerné ». Le maître d'ouvrage et son bureau d'étude ont totalement ignoré cette notice : ils

proposent de compenser les arbres d'alignement détruits soit par des haies, soit par des plantations « variées » en bosquets ou pseudo alignements, soit encore par des alignements d'Erables champêtres qui comme chacun sait ne sont pas du tout des arbres de même grandeur ou de même forme que les platanes qui constituent l'essence exclusive des arbres d'alignement de la route. Le concept même de « continuité du motif paysager » est totalement ignoré. Le non respect de l'article L350-3 est donc total et se retrouve même dans les détails du projet.

La lecture attentive du dossier présenté en CDNPS en juillet 2020, nécessité par la situation des travaux en périmètre de Site Classé, permet de noter plusieurs remarques :

- Il n'est nulle part fait mention que les alignements accompagnant la voie sont, en plus de la protection « site classé », protégés de manière spécifique par le Code de l'Environnement (article L350-3). Or le principe juridique d'appliquer en priorité à un sujet l'article de loi le plus restrictif ou le plus spécifique aurait dû s'appliquer automatiquement (la jurisprudence est claire à ce sujet : il existe un cas où le juge a reconnu que l'article L350-3 l'emportait sur le Code Civil à propos d'un alignement bordant une parcelle privée dont le propriétaire exigeait que les arbres d'alignement fussent élagués à l'aplomb). Pourtant le dossier CDNPS est complet sur un autre point du Code de l'environnement qui traite des espèces patrimoniales.
- Le dossier présenté en CDNPS ne fait qu'entériner les dispositions prévues par le projet et s'efforce juste de démontrer que le projet d'élargissement de la RD 610 est bien conforme au cahier des charges du Site Classé. La seule critique figure page 50 :

2050. Les arbres ont grandi. Le canal est à nouveau accompagné de ses alignements d'arbres et la route retrouve son rôle accompagnateur. Mais la monumentalité du XXème siècle est perdue du fait de l'utilisation d'arbres à développement moindre que le platane

2020. Les nouvelles plantations des deux ouvrages ébauchent la configuration du XXIème siècle

La description des replantations qui figure dans les pages 47 et 48 du dossier DDNPS est trompeuse car le tableau qui fait le bilan est imprécis : 87 platanes sont conservés, 89 abattus et 172 arbres sont replantés. On peut donc croire que la compensation est bien prise en compte. Mais le texte dit plus loin que 115 de ces arbres seront implantés en bosquets sur délaissés. Et c'est principalement pour éviter ce cas de figure que le ministère a rédigé la note de novembre 2017 : les compensations **ne** peuvent prendre **que** la forme de plantations d'alignement qui, seules, permettent la pérennisation du motif paysager. Le bilan de la compensation doit donc être révisé : 87 platanes conservés, 89 abattus et 57 arbres d'alignement replantés.

La CDNPS avalise donc dans son rapport la méconnaissance que le maître d'ouvrage a de la protection des arbres d'alignement par le L350-3 et des consignes données par le Ministère pour l'application de cet article. La CDNPS cite une définition des alignements tirée de WIKIPEDIA page 29, mais l'oublie dans ses conclusions puisqu'elle avalise un projet de plantation qui est le contraire même de la définition de WIKIPEDIA (elle admet des essences variées). Il faut noter également une contradiction entre le dossier de la CDNPS et le projet paysager de l'ouvrage qui prévoit, par endroits, des plantations d'érables champêtres en alignement en remplacement des platanes (on ne sait pas ce qui sera in fine mis en œuvre).

CONCLUSIONS

L'étude du dossier mis à l'enquête démontre clairement que le projet d'élargissement est contraire à la loi (article L350-3 du Code de l'Environnement) et, de ce fait, ne doit absolument pas être déclaré d'utilité publique.

Le maître d'ouvrage ne démontre jamais que sa solution soit la meilleure ni du point de vue de la sécurité pure, ni du point de vue économique, ni du point de vue du respect de la loi. Aucune étude de scénarios contrastés n'est présentée pour argumenter son choix technique et financier.

Les mesures compensatoires présentées sont valables du point de vue du respect de la loi sur l'eau et de la protection des espèces patrimoniales mais totalement contraires à ce qui serait obligatoire dans le cas du respect de l'article L350-3.

Le dossier présenté à la CDNPS est incomplet et ne fait qu'avaliser un projet routier pourtant notoirement impactant dans un site classé extrêmement « patrimonial ».

Nous vous demandons donc, au nom de l'ASPPAR, de conclure que ce projet d'élargissement de la RD 610 ne peut être déclaré d'utilité publique dans son état actuel. Le projet doit être complètement revu pour respecter l'article L350-3 et être enfin conforme à la loi.

Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire dont vous pourriez avoir besoin.

Je vous prie de recevoir nos respectueuses salutations,



Chantal Fauché
présidente