

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

171-0

*Direction générale des collectivités locales.
Service de l'équipement.*

Non parue *J. O.*

Bureau du F. S. I. R.

453 (71-49)

**CIRCULAIRE N° 71-283 DU 27 MAI 1971
relative aux routes express et déviations de statut départemental
ou communal.**

Références :

Loi n° 69-7 du 3 janvier 1969 (*J.O.* du 5 janvier 1969) (1) ;
Décret n° 70-759 du 18 août 1970 (*J.O.* du 26 août 1970) (2).

*Le ministre de l'intérieur
à
Messieurs les préfets.*

La loi n° 69-7 du 3 janvier 1969 « relative aux voies rapides et complétant le régime de la voirie nationale et locale » comporte trois séries de dispositions qui concernent respectivement :

- les routes express (art. 1 à 4) ;
- les déviations de contournement des agglomérations (art. 5 et 7) ;
- le classement d'office dans le réseau départemental ou communal de certaines sections de routes nationales (art. 6).

Ces différentes dispositions offrent aux collectivités locales un outil juridique entièrement nouveau et permettent de remettre de l'ordre dans la procédure des transferts domaniaux. Faisant suite à la publication au *Journal officiel* du décret n° 70-759 du 18 août 1970, la présente circulaire se propose de vous préciser la portée et les modalités pratiques de cette réforme qui transforme le régime traditionnel de l'accès aux voies publiques.

La présente circulaire concerne exclusivement les « routes express » de statut départemental ou communal. M. le ministre de l'équipement et du logement vous adressera pour sa part ses directives pour le réseau dont il a la garde.

(1) *Bulletin officiel* n° 69-1, texte n° 16.
(2) *Bulletin officiel* n° 70-68, texte n° 509.

I. - Routes express.

A. - CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Au moment de l'intervention de la loi du 3 janvier 1969, les quatre catégories juridiques de voies publiques que compte le réseau routier français pouvaient être réparties en deux groupes :

- l'un de caractère traditionnel, comprenant, suivant leur classement domanial, les routes nationales, les chemins départementaux et les voies communales ;
- l'autre à destination spéciale, constitué par les autoroutes telles qu'elles sont définies par la loi modifiée du 18 avril 1955.

Leur différence fondamentale résidait dans le fait qu'il ne peut exister d'autoroutes qu'appartenant au domaine public de l'Etat et que les propriétés riveraines des autoroutes ne jouissent pas du droit d'accès. Elle explique l'adoption de normes sévères et uniformes, permettant de réaliser un réseau cohérent de voies spécifiques parfaitement adaptées à leur fonction. Mais les règles imposées aboutissent parfois à rendre, sinon impossibles, du moins extrêmement onéreuses les opérations projetées. Il devenait impérieux, aussi bien en milieu urbain qu'en rase campagne, de s'affranchir de l'ensemble des contraintes autoroutières, pour utiliser, au gré des circonstances, les seules caractéristiques propres à remédier aux difficultés rencontrées.

Dans le même temps, les départements et les communes pouvaient vouloir conserver la maîtrise d'ouvrage de certaines liaisons d'intense trafic, soit qu'elles s'insèrent dans le schéma de structure d'une agglomération, soit qu'elles irriguent une zone très localisée. En l'absence de moyens juridiques appropriés, force leur était jusqu'alors de recourir à divers expédients consistant soit à construire des voies de desserte latérales, soit à établir tout ou partie de la voie en tranchée, en viaduc ou en souterrain, soit à interdire l'accès riverain par le biais du règlement d'urbanisme, soit à acquérir les terrains en bordure du tracé pour supprimer toute riveraineté. Ces pratiques se révélant d'une efficacité limitée, d'une légalité contestable ou d'un coût inutilement élevé, la nécessité s'imposait de combler le vide juridique existant entre le réseau de type traditionnel et celui des autoroutes.

Pour satisfaire aux exigences de l'expansion urbaine et à l'accroissement de la circulation, les collectivités locales ont donc été, comme l'Etat, autorisées à construire et à gérer, sous la dénomination de « routes express » des voies publiques dotées de caractéristiques spécifiques répondant à leur destination spéciale.

B. - CARACTÈRES DES « ROUTES EXPRESS »

1. Les « routes express » entrent dans la catégorie des « voies rapides ».

Bien qu'elle soit devenue familière, depuis surtout que le V^e Plan l'a introduite dans la programmation des investissements routiers, la notion de « voies rapides » procédait moins jusqu'ici de textes formels que d'une appréciation subjective des critères devant normalement présider à une hiérarchisation fonctionnelle des voies. La loi du 3 janvier 1969 lui offre désormais un support juridique en indiquant que les voies rapides comprennent les autoroutes

et les « routes express ». C'est donc des caractères communs à ces deux catégories de voies que découle la spécificité du réseau rapide, celle qui témoigne de sa vocation et peut seule justifier de sa qualification au regard des mesures de tous ordres prises en sa faveur.

En fonction de ces traits communs, les « voies rapides » sont des voies :

- sur lesquelles les propriétés riveraines ne jouissent pas du droit d'accès ;
- accessibles seulement en des points aménagés à cet effet ;
- qui sont ou peuvent être à titre permanent interdites à certaines catégories d'usagers ou de véhicules ;
- au titre desquelles des servitudes peuvent être imposées aux propriétés riveraines en matière de publicité,

Les voies rapides correspondent ainsi à un régime juridique précis. Déjà, certains textes en font expressément mention ; c'est le cas par exemple de la loi n° 70-1263 du 23 décembre 1970 (*J.O.* du 29) (1) qui institue une procédure accélérée d'expropriation. Je vous demande instamment de veiller au bon usage par vos services de cette nouvelle terminologie. En matière de voirie départementale et communale, sont des voies rapides les voies auxquelles le caractère de route express a été régulièrement conféré ou est en instance de l'être.

2. Les routes express se distinguent des autoroutes.

Les routes express et les autoroutes présentent des traits communs. Il n'en existe pas moins entre elles cinq différences fondamentales qui doivent être soulignées :

a) Les routes express ne font pas obligatoirement partie du domaine public de l'Etat ; elles peuvent être indistinctement nationales, départementales ou communales et restent soumises, pour leur administration et leur gestion, aux prescriptions applicables au réseau auquel elles se trouvent incorporées. En d'autres termes l'octroi du caractère de route express n'emporte pas classement dans une catégorie nouvelle de voies ; il vaut simplement reconnaissance d'une spécificité qui se surajoute, sans en changer la nature, aux autres caractères des réseaux concernés ;

b) La construction et l'exploitation des routes express ne peuvent pas être concédées ; l'usage en demeure gratuit. Compte tenu, il est vrai, de l'observation qui précède, il n'y a rien là que de conforme au droit commun ;

c) Rien n'impose que les routes express soient réalisées suivant des normes rigoureusement définies. Les carrefours peuvent être à niveau, avec ou sans feux tricolores de signalisation, ou dénivelés. Les caractéristiques géométriques peuvent varier en fonction des circonstances. Le maître d'ouvrage dispose donc, à l'encontre de la rigueur qui préside à la définition des solutions techniques retenues pour les autoroutes, de la plus grande liberté d'adaptation à chaque situation particulière ;

d) Les routes express ne sont pas obligatoirement réservées aux véhicules à propulsion mécanique et le stationnement, bien que contraire à leur finalité, n'y est pas d'office interdit. Ici encore

(1) *Bulletin officiel* n° 70-104, texte n° 879.

le maître d'ouvrage reste juge des mesures discriminatoires à prendre quant aux composantes du trafic à écouler. C'est lui qui dresse, dans chaque cas, la liste des catégories d'usagers et de véhicules auxquelles l'usage de la route express sera interdit ;

e) Le choix des caractéristiques laissées à l'appréciation du maître d'ouvrage n'est jamais considéré comme immuable ; des modifications peuvent toujours intervenir dans le temps, notamment en ce qui concerne les accès ; cette latitude est en particulier destinée à permettre l'établissement de programmes à échéancier très souple, l'adaptation progressive à l'évolution des besoins, et, à la limite, la réalisation de voies intégrales au réseau autoroutier.

3. *Les « routes express » ont la qualité de « voies à grande circulation ».*

Cette particularité n'est pas formellement prévue par la loi du 3 janvier 1969 ; elle est énoncée par l'article 6 du décret d'application n° 70-759 du 18 août 1970 qui ajoute même que les « routes express » conservent la qualité de « routes à grande circulation à l'intérieur des agglomérations ». Il résulte de ces dispositions que dès l'octroi du caractère de « routes express » à une voie, celle-ci se trouve, de par ce seul fait et pour la totalité, même urbaine, de son tracé, inscrite sur la liste des « voies à grande circulation ».

Les conséquences d'un tel classement sont de plusieurs ordres :

a) Les servitudes instituées par le décret n° 61-1298 du 30 novembre 1961 (1) portant règlement national d'urbanisme s'appliquent de plein droit aux terrains situés en bordure des « routes express » ;

b) Les usagers circulant sur une « route express » ont priorité sur ceux venant d'une voie ordinaire ;

c) Lorsque l'autorité municipale est compétente, les arrêtés de réglementation de la circulation ne sont exécutoires qu'après approbation par un arrêté du préfet pris sur l'avis du directeur départemental de l'équipement (c. adm. com. art. 98 déc. du 22 avril 1939) ;

d) Par dérogation aux dispositions de l'article 98 du code de l'administration communale les pouvoirs de police des maires sur les routes express peuvent être transférés par décrets au préfet pour certaines de leurs sections (déc. loi du 24 mai 1938) ;

e) Le préfet peut, par arrêté pris après consultation du maire et sur avis du directeur départemental de l'équipement et du chef de police ou de gendarmerie territorialement compétent, relever, en agglomération, jusqu'à 80 km/h la vitesse limite des véhicules (c. route, art. R. 101, et c. adm. com., art. 98).

Certaines de ces dispositions feront en tant que de besoin l'objet d'une adaptation du code de la route et, s'il y a lieu, d'instructions particulières. Il ne m'a pas toutefois paru sans intérêt de les signaler d'ores et déjà à votre attention.

En marge, au surplus, de cette série d'observations et toujours dans le domaine de la police de la circulation, je vous invite à noter, qu'aux termes de l'article 7 du décret précité, vous avez pouvoir d'interdire sur tout ou partie d'une route express, les leçons de conduite automobile, les essais de véhicules à moteur ou de châssis et les courses, épreuves ou compétitions sportives.

(1) *Bulletin des textes officiels* n° 61-23, texte n° 649.

C. - PROCÉDURE

1. *Forme et contenu des décisions*
(déc. du 18 août 1970, art. 1, 2 et 9).

Le caractère de « route express » ne peut être conféré à une voie que par décret en Conseil d'Etat, après enquête publique et avis des collectivités locales intéressées. Ce décret est pris sur le rapport et sous le seul contreseing du ministre de l'intérieur lorsque la voie concernée est un chemin départemental ou une voie communale.

L'obligation de prendre un décret en Conseil d'Etat pour conférer le caractère de route express à une voie à créer est sans influence sur la détermination de l'autorité habilitée à prononcer la déclaration d'utilité publique.

Ce décret :

- fixe la liste des catégories de véhicules ou d'usagers auxquelles tout ou partie de la route express seront en permanence interdits ;
- prononce, s'il y a lieu, la déclaration d'utilité publique des travaux, plus précisément dans le cas où il s'agit d'une voie à créer.

Le retrait du caractère de route express est prononcé par un décret pris dans les mêmes formes que celui conférant ce caractère mais le dossier soumis à l'enquête est nettement plus sommaire.

2. *Enquête publique*
(déc. du 18 août 1970, art. 3 et 9).

Cette enquête est effectuée dans les formes définies au titre 1^{er} du décret du 6 juin 1959 modifié. Elle peut être, lorsqu'il s'agit d'une voie à créer, confondue avec l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux. Le commissaire enquêteur doit alors émettre des avis distincts pour chacun des deux objets de l'enquête.

Le dossier soumis à l'enquête comprend, outre les documents énumérés au I de l'article 1^{er} du décret précité :

- un plan général de la voie indiquant les limites entre lesquelles le caractère de « route express » doit lui être conféré ;
- l'indication des dispositions prévues pour l'aménagement des points d'accès à la route express et pour le rétablissement des communications ;
- la liste des catégories de véhicules ou d'usagers auxquelles tout ou partie de la route express sera en permanence interdite.

Lorsqu'il s'agit du retrait du caractère de route express, le dossier ne comprend plus que les seules pièces suivantes: une notice explicative, un plan de situation et un plan général de la voie indiquant les limites entre lesquelles s'applique la décision.

MEL 49/71.

453 (71-49)

3. Avis des collectivités locales (déc. du 18 août 1970, art. 1 et 10).

Suivant qu'il s'agit de chemins départementaux ou de voies communales, l'initiative relève du département ou de la commune. C'est donc moins un avis qui est attendu de la collectivité maître d'ouvrage qu'une délibération exprimant clairement sa volonté.

Le plus souvent d'autres collectivités se trouvent concernées par sa décision, soit en raison des conséquences que la route express ne peut manquer d'avoir sur l'environnement, soit qu'il convienne de réaliser un maillage rationnel du réseau rapide et, à cet effet, d'éviter les initiatives concurrentielles. En matière de voirie locale, le cas se présente, plus particulièrement en milieu urbain, chaque fois que le projet s'applique à un chemin départemental. L'avis doit donc être expressément demandé à toute collectivité dont la route express traverse le territoire.

Certes, cette collectivité se trouve informée par une enquête publique au cours de laquelle il lui est loisible de faire valoir son point de vue. Cependant, cette possibilité ne garantit pas une prise de position formelle et ne permet pas de ce fait d'écarter des difficultés toujours possibles d'interprétation.

L'avis attendu doit être délibéré par le conseil général ou le conseil municipal et officiellement notifié au maître d'ouvrage.

La délibération doit être prise dans les deux mois de la consultation. L'absence d'avis dans ce délai vaut avis favorable.

Il faut noter que les avis défavorables n'emportent pas par eux-mêmes le rejet du projet. Il est bien évident cependant que la décision à prendre serait compromise par la présence dans le dossier d'oppositions caractérisées. Je vous invite en conséquence à ne m'adresser que des propositions parfaitement étudiées et recueillant sinon l'unanimité, du moins une adhésion quasi générale.

4. Enquête parcellaire (déc. du 18 août 1970, art. 4).

L'enquête parcellaire permet de préciser les dispositions prévues pour assurer soit le désenclavement, soit le rétablissement de la desserte des parcelles privées d'accès. Cette distinction, contenue dans le décret du 18 août 1970, correspond aux deux situations qui peuvent se rencontrer sur le terrain suivant qu'il s'agit de construire *ex nihilo* une route express ou simplement de conférer ce caractère à une voie ou section de voie existante.

Dans le premier cas, l'exigence d'un désenclavement n'emporte pas novation dans la procédure ; ce sont les règles du droit commun qui s'appliquent.

Dans le second, il y a modification de la desserte riveraine et la nécessité s'impose d'une mesure spécifique. Le plan de rétablissement de cette desserte est approuvé dans les formes prescrites pour les plans d'alignement des voies de la catégorie domaniale à laquelle appartient la route express (cf. à ce sujet, pour les chemins départementaux, l'instruction du 30 mars 1967, *J. O.* du 30 mai, et pour les voies communales, ma circulaire du 29 décembre 1964, *J. O.* du 10 mars 1965) (1). Bien entendu, les interdics-

(1) *Bulletin des textes officiels* n° 65-5, texte n° 107.

tions applicables aux accès existants qui se trouvent supprimés ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.

Dans les deux cas toutefois, le dossier soumis à l'enquête doit comprendre, outre les documents énumérés à l'article 13 du décret n° 59-701 du 6 juin 1959, une notice accompagnée des plans propres à éclairer les propriétaires riverains et tous autres intéressés sur les dispositions prévues pour désenclaver ou desservir les parcelles privées d'accès.

Au bénéfice de ces remarques, l'enquête est effectuée dans les conditions définies au titre II du décret précité du 6 juin 1959.

5. Modification des accès.
(déc. du 18 août 1970, art. 4 et 5).

A dater de la publication du décret conférant à une voie existante le caractère de route express aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains.

En ce qui concerne les routes express à créer, le silence des textes ne dispense pas de faire application de la même règle. D'assez longs délais peuvent toutefois s'écouler entre l'intervention du décret conférant à la voie le caractère de route express et la mise en service de cette voie ; la réalisation des travaux risque d'enclaver certaines parcelles et d'en troubler la jouissance. Des accommodements temporaires pour les riverains peuvent donc être pris sur le terrain mais ceux-ci, exclusivement motivés par le calendrier des opérations élémentaires, ne peuvent en aucun cas s'analyser en un droit. L'interdiction d'accès posée par les articles 1 et 4 de la loi du 3 janvier 1969 ne supporte aucune exception. Il faut donc que le désenclavement soit assuré dans les meilleurs délais. Pour éviter des difficultés toujours possibles, la desserte des parcelles privées d'accès doit être au préalable rétablie et à tout le moins prise sérieusement en compte dans les études relatives au déroulement du chantier.

Il peut en revanche arriver que, sous la pression des événements, la collectivité maître d'ouvrage se trouve contrainte, ou se décide, à modifier les conditions d'accès à une route express. Témoignage supplémentaire de l'extrême souplesse du régime institué par la loi du 3 janvier 1969, l'aménagement de points d'accès nouveaux et la suppression de points d'accès existants peuvent être autorisés par arrêté ministériel après enquête publique. L'article 2 de la loi ajoute : « sans préjudice de l'application des règles d'urbanisme prévues notamment par les articles 13 à 18 du code de l'urbanisme et de l'habitation ».

Le décret du 18 août 1970 envisage donc deux hypothèses :

1. Absence de plan d'urbanisme ou d'occupation des sols rendu public ou approuvé, ou compatibilité des aménagements projetés avec les dispositions d'un tel plan :

- l'enquête publique est effectuée dans les formes prévues au titre I du décret n° 59-701 du 6 juin 1959 ; toutefois, le dossier mis à l'enquête comprend, outre les documents habituels (art. 1^{er} du décret en cause), l'indication de l'emplacement des accès, la description des mesures projetées et les dispositions envisagées pour assurer le rétablissement des communications ;

MEL 49/71.

453 (71-49)

2. Incompatibilité des aménagements projetés avec les dispositions d'un plan d'urbanisme ou d'occupation des sols rendu public ou approuvé :

- l'enquête publique doit porter à la fois sur l'utilité des aménagements projetés et sur la modification rendue nécessaire du plan ; la décision ne peut au surplus être prise qu'après l'approbation de cette modification.

Dans les deux cas, et dès lors qu'il s'agit de routes express départementales ou communales, la création et la suppression de points d'accès sont autorisées par un arrêté pris sous mon seul timbre. Il peut néanmoins être admis que toute approbation, au niveau du pouvoir central, de la modification d'un plan d'urbanisme ou d'occupation des sols rendu public ou approuvé, consécutive à un aménagement nouveau des points d'accès à une route express départementale et communale, peut dispenser de l'intervention d'un arrêté ministériel particulier et emporte approbation de cet aménagement.

Quant à l'avis des collectivités locales concernées par les modifications projetées, il doit être sollicité et émis dans les conditions rappelées ci-dessus. Sa production dans le dossier à me transmettre pour décision est une formalité substantielle.

6. *Publicité en bordure des routes express* (déc. du 18 août 1970, art. 8).

Comme pour les autoroutes, la loi du 3 janvier 1969 a prévu (art. 4) que des servitudes destinées à éviter les abus de la publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines des routes express. Pour l'application de cette disposition, le décret du 18 août 1970 établit une distinction entre la rase campagne et le milieu urbain.

En dehors des agglomérations, toute publicité, lumineuse ou non, est interdite, dès lors qu'elle serait visible de la route express, dans une zone s'étendant sur une largeur de 100 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée. Au-delà de cette distance, l'installation de tout élément lumineux ou réfléchissant, visible de la route express, doit d'une part être conforme aux prescriptions d'un règlement interministériel et d'autre part faire l'objet d'une autorisation préalable délivrée par vos soins. En attendant l'intervention du règlement précité, il vous appartient de veiller à ce qu'aucun motif publicitaire remplissant les conditions énoncées ne soit installé sans votre autorisation et d'instruire les demandes qui vous seront présentées. J'insiste toutefois sur le fait que les servitudes ainsi imposées procèdent d'un unique souci : celui de la sécurité routière. C'est donc cette considération qui doit guider vos décisions.

A l'intérieur des agglomérations, la gêne que peut créer pour les usagers la publicité visible est un problème de circonstances ; le décret du 18 août 1970 renvoie à un règlement interministériel et il invite à tenir compte, sans que l'énumération soit limitative, du tracé et du degré d'aménagement de la route express, de la vitesse de base retenue, du sens et de l'importance du trafic et de l'existence de panneaux réglementaires de signalisation. La réglementation à édicter doit être dans ces conditions appropriée à chaque cas. Il conviendra donc qu'à l'occasion de la transmission
MEL 49/71. 453 (71-49)

du dossier d'octroi du caractère de route express à une voie vous complétiez votre envoi par un rapport justificatif des dispositions que vous souhaiteriez voir intervenir.

Le décret du 18 août 1970 comporte deux autres séries de dispositions concernant respectivement :

- le sort à faire à la publicité existante : tout élément non conforme à la réglementation édictée pourra être maintenu pendant un délai de trois ans courant à compter de la mise en application de celle-ci ;
- le champ d'application des interdictions : celles-ci ne s'appliquent pas, sous réserve de la définition des types et conditions d'implantation par arrêté interministériel, aux panneaux destinés à l'information touristique des usagers et à ceux qui signalent la présence sur les emprises du domaine public d'établissements autorisés.

Pour être complet j'ai tenu à rappeler ces diverses dispositions relatives à la publicité, mais nombre de points restent à l'étude ; ils feront, en tant que de besoin, l'objet d'instructions ultérieures.

7. Transmission des dossiers.

Qu'il s'agisse de créer une route express ou de conférer le caractère de route express à une voie ou section de voie existante, les dossiers établis conformément aux règles susénoncées, devront m'être adressés, sous le présent timbre, en deux exemplaires.

Je vous demande de veiller avec une particulière diligence à ce que tous les actes de la procédure soient correctement accomplis et à ce que les documents transmis permettent une instruction complète et rapide de chaque affaire. Il en est ainsi notamment en ce qui concerne les procédures qui auraient pu déjà être engagées.

II. - Déviations.

A. - CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

La loi du 3 janvier 1969 prévoit, dans son article 5, que les riverains ne disposent pas, au droit de leur propriété, du droit d'accès à la déviation de toute voie publique qui figure sur une liste approuvée par décret et qui se trouve déviée en vue du contournement d'une agglomération.

Cette disposition étend aux chemins départementaux et aux voies communales, ainsi d'ailleurs qu'à l'ensemble du réseau national, le régime que le décret-loi du 24 mai 1938 rendait applicable aux déviations des seules routes nationales faisant partie des grands itinéraires.

Ce régime a un caractère supplétif par rapport à celui des « routes express ». Sa caractéristique juridique essentielle réside certes, comme pour lui, dans la suppression du droit d'accès pour les propriétés riveraines mais il procède de préoccupations différentes et ne recouvre pas la même réalité.

MEL 49/71.

453 (71-49)

L'octroi du caractère de « route express » répond à des considérations d'ordre fonctionnel visant à écouler dans les meilleures conditions de sécurité, de rapidité et de confort, des débits extrêmement élevés ; cet objectif n'a lieu d'être poursuivi que sur des sections relativement homogènes quant à la densité de la circulation qu'elles supportent et sans s'inquiéter *a priori* d'une coïncidence éventuelle de leurs limites avec celles de contournement des agglomérations.

En revanche, la déviation vise non seulement à assurer la sécurité de la circulation mais aussi et surtout à discipliner l'urbanisation. Sur nombre de voies, en effet, dont le trafic ne justifie pas qu'elles soient traitées en « routes express », des « traverses » malaisées ou dangereuses peuvent exister qui gagneraient à être déviées. Or, il ne faut pas, pour alléger la circulation intra-urbaine et éviter au trafic de transit les inconvénients de celle-ci, courir le risque que des constructions viennent progressivement transformer la déviation en rue et créer une nouvelle « traverse ».

L'octroi du caractère de « route express » se conçoit pour des axes à grand trafic et, en milieu urbain, lorsqu'il s'agit de voies de structuration des grandes agglomérations. Les déviations de l'article 5 précité ont pour leur part un champ d'application plus vaste mais limité au milieu urbain. Elles intéressent surtout les localités de faible ou moyenne importance et ne se conçoivent que sur des axes à trafic généralement plus modeste puisque rien n'impose qu'ils soient classés parmi les routes à grande circulation. C'est pourquoi, d'ailleurs, le législateur s'est borné, pour ce dernier type d'opérations, à prescrire l'établissement d'une liste des voies où l'interdiction d'accès aux riverains s'appliquera chaque fois qu'il y aura lieu de réaliser le contournement d'une agglomération.

Le choix entre la création soit d'une « route express », soit d'une déviation est affaire de circonstances, et relève de l'appréciation du maître d'ouvrage.

Accessoirement, je remarque que dans la terminologie classique, le mot « déviation » désigne, du moins en zone urbanisée, toute voie destinée à se substituer à une « rue traverse », c'est-à-dire à la section urbaine d'une route nationale ou d'un chemin départemental.

L'usage le réservait jusqu'ici aux opérations engagées par l'Etat ou par le département pour maintenir sur des tracés nouveaux d'évitement des agglomérations la continuité des itinéraires. Il semble que la loi du 3 janvier 1959 l'étende désormais aux rues « communales » alors que de toute évidence la création d'une voie nouvelle par la commune vise moins à remplacer telle ou telle de celles-ci qu'à compléter le maillage géographiquement limité de son réseau routier. En réalité, pour l'application de l'article 5 précité, ce n'est pas l'idée de déviation et, par extension, de substitution qui doit entrer en ligne de compte mais la caractéristique physique que constitue le contournement d'une agglomération.

B. - PROCÉDURE

La procédure relative aux déviations comporte deux phases nettement distinctes qui sont d'une part la détermination des voies soumises aux dispositions de l'article 5 de la loi du 3 janvier 1969 et d'autre part l'application de ces dispositions aux sections assurant le contournement des agglomérations.

MEL 49/71.

453 (71-49)

Sur le premier point, la loi n'impose que de dresser une liste, mais, à l'encontre de la solution retenue pour les routes express, le décret d'approbation de cette liste doit être pris, quel que soit le statut domanial des voies concernées, sous le contreseing conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre de l'équipement et du logement.

Pour l'établissement de cette liste qui peut à tout moment faire l'objet de modifications, la limitation du champ d'application de la loi du 3 janvier 1969 aux seules voies à grande circulation m'a paru trop restrictive, plus spécialement au regard des voies communales qui sont très rarement classées comme telles. Je suis donc disposé à accueillir toute proposition dont vous voudrez bien me saisir à la demande des collectivités locales intéressées.

Il va de soi, cependant, qu'une telle décision doit être prise avec mesure.

Pour éviter d'avoir à revenir sur des décisions trop hâtives ou inconsidérées, il convient de s'appuyer au départ sur le caractère des itinéraires, les conditions de leur insertion dans le schéma de structure des agglomérations rencontrées, l'évolution prévisible de celles-ci et l'importance des trafics écoulés. En fonction de l'expérience acquise et des résultats obtenus, la liste initialement établie pourra être complétée ultérieurement. Les délibérations du conseil général et des conseils municipaux devront être dans cet esprit étayées d'un rapport motivé.

Bien que les textes n'en fassent pas obligation, j'estime souhaitable que vous consultiez les collectivités intéressées par le tracé des chemins départementaux à inscrire sur la liste. Il vous suffira toutefois, pour la constitution du dossier à m'adresser de m'indiquer que leur avis a été recueilli et le sens dans lequel elles se sont prononcées.

Sur le second point, le décret du 18 août 1970 reprend la distinction établie, en ce qui concerne les routes express, entre le désenclavement (voies à créer) et le rétablissement de la desserte (voie existante) des parcelles privées d'accès. Je vous renvoie donc à ce sujet aux développements ci-dessus relatifs à l'enquête parcellaire.

III. - Transferts domaniaux.

Le sort des rues-traverses des routes nationales déviées en vue du contournement des agglomérations peut être tranché dans les conditions prévues par les articles demeurés en vigueur du décret n° 53-1172 du 27 novembre 1953 « relatif à l'autorisation et à la déclaration d'utilité publique des travaux concernant les routes nationales ainsi qu'au classement de celles-ci ». L'analyse de ce texte a toutefois révélé la nécessité de lui substituer des dispositions nouvelles qui seraient à la fois moins contestables sur le plan juridique et plus simples dans leur application. C'est à quoi répond l'article 6 de la loi du 3 janvier 1969 ; il autorise à passer outre, par décret en Conseil d'Etat, à l'avis défavorable des collectivités locales saisies d'une proposition de classement dans leur propre réseau des sections de voies dont le maintien dans le réseau national ne se justifie plus en raison de l'ouverture d'une

MEL 49/71.

453 (71-49)

27 mai 1971

- 12 -

voie nouvelle ou du changement de tracé d'une voie existante. Mais il se borne, ce faisant, à confirmer une pratique fort ancienne dont le fondement pouvait être en droit strict contesté depuis notamment l'adoption de la Constitution du 4 octobre 1958.

*
**

Les présentes directives vous permettront d'assurer correctement l'application de la loi du 3 janvier 1969 et du décret du 18 août 1970.

Compte tenu du caractère novateur de la politique routière ainsi engagée et de son importance, j'accueillerai avec intérêt les observations que vous seriez amenés à me faire sur la mise en œuvre de ces textes.

Pour le ministre et par délégation :
Le préfet directeur adjoint du cabinet,
CHARLES SCHMITT.

MEL 49/71.

453 (71-49)