

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DU LOGEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DES TRANSPORTS

Direction des routes

*Sous-direction de la politique routière,
du budget et de la planification
R/PR-CM*

**Circulaire n° 87-76 du 22 septembre 1987
relative à la déconcentration des procédures
d'aménagement des autoroutes en service**

NOR: EQUR8710160C

Références:

Décret n° 87-160 du 9 mars 1987 modifiant le décret n° 56-1425 du 27 décembre 1956 pris pour l'application de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 sur le statut des autoroutes (*J.O.* du 11 mars 1987);

Décret du 9 mars 1987 modifiant l'article R. 11-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (*J.O.* du 11 mars 1987);

Circulaire n° 74-125 du 25 juillet 1974 relative aux procédures de classement et de déclassement des autoroutes et des routes nationales (*B.O.* n° 74-64).

Circulaire abrogée : néant.

Le ministre

à

*Madame et Messieurs les préfets,
commissaires de la République
(directions départementales de l'équipement).*

Deux décret relatifs à la procédure de déclaration d'utilité publique des aménagements complémentaires à réaliser sur autoroutes en service et à leur classement dans la catégorie des autoroutes sont publiés au *Journal officiel* du 11 mars 1987.

Ces textes ont essentiellement pour objet de vous confier la compétence de prendre les arrêtés préfectoraux nécessaires à l'aménagement et au classement de ces ouvrages.

La présente circulaire vous précise le champ d'application de ces nouvelles compétences et les modalités de leur mise en œuvre.

Les instructions ci-après se substituent à la circulaire n° 74-125 du 25 juillet 1974 relative aux procédures de classement et de déclassement des autoroutes et des routes nationales en tant que celle-ci concerne la procédure de classement des ouvrages supplémentaires réalisés sur autoroutes en service.

Cette circulaire reste inchangée en ce qui concerne les commentaires apportés pour le classement et le déclassement des autoroutes à créer ou des routes existantes à incorporer dans la catégorie des autoroutes.

*
* *
*

1. Le champ d'application de la déconcentration de la déclaration d'utilité publique des ouvrages annexes sur autoroutes

La déclaration d'utilité publique de la création de l'autoroute nécessite dans tous les cas un décret en Conseil d'État.

Le décret du 9 mars 1987, en modifiant l'article R. 11-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, supprime cette obligation en ce qui concerne les aménagements à réaliser sur autoroutes déjà existantes.

Le droit commun de la procédure de déclaration d'utilité publique s'applique donc à ces aménagements qui peuvent, en application des articles L. 11-2 et R. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, être déclarés d'utilité publique, lorsque les conclusions du commissaire ou de la commission d'enquête sont favorables:

- par arrêté pris par vos soins dans le cas où le projet d'aménagement s'étend sur un seul département;
- par arrêté interpréfectoral dans le cas où le projet d'aménagement s'étend sur deux départements;
- par arrêté ministériel dans les autres cas.

Votre compétence s'étend alors:

- aux travaux d'élargissement d'autoroutes;
- à la création d'échanges supplémentaires raccordés à des voiries publiques ou à la modification d'échanges existants;
- à la création ou à la modification d'ouvrages annexes (aires de service ou de repos, centres

d'entretien, gares de péage, postes de police et de douane, etc.).

Vous noterez que votre compétence ainsi définie ne peut s'exercer que pour les travaux d'aménagement à réaliser sur autoroutes déjà en service. C'est ainsi qu'il faut entendre les termes <<autoroutes existantes>> utilisées dans le décret du 9 mars 1987 modifiant l'article R. 11-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral d'un ouvrage supplémentaire sur une autoroute en projet ou même en construction serait ainsi illégale car prise par une autorité incompétente.

Il convient d'admettre, toutefois, que ce dernier principe ne peut être rigoureusement appliqué dans l'hypothèse où une collectivité territoriale prend l'initiative de réaliser un projet routier nouveau qui croise avec échange l'autoroute projetée ou en travaux. La déclaration d'utilité publique de l'ouvrage neuf portera alors également sur le nouvel échange créé avec l'autoroute, même si celle-ci n'est pas encore en service.

Dans ce cas, en application du statut particulier des autoroutes, les bretelles d'échange entre la voie nouvelle et l'autoroute devront faire l'objet, en tant que de besoin, d'une enquête complémentaire de classement dans la catégorie des autoroutes afin de leur conférer le statut autoroutier avant leur mise en service, procédure qui est alors de votre compétence.

Par ailleurs, j'attire votre attention sur le fait que la déclaration d'utilité publique de la création d'échanges desservant à titre exceptionnel une installation privée reconnue d'intérêt général reste du niveau du décret en Conseil d'État.

D'autre part, je vous précise que tout projet d'aménagement sur autoroutes en service doit, avant d'être soumis à une procédure d'enquête d'utilité publique, faire l'objet d'une approbation de l'État dans les conditions prévues par les circulaires en vigueur relatives à l'instruction des dossiers techniques.

Chaque fois qu'une déclaration d'utilité publique est nécessaire, je vous demande de veiller à ce que le dossier soumis à enquête d'utilité publique précise que l'aménagement prévu recevra le statut autoroutier en indiquant les conséquences de l'application de ce statut en ce qui concerne les riverains et les limitations de circulation.

L'arrêté préfectoral emportant déclaration d'utilité publique devra, de même, comporter en visa la mention des textes relatifs au statut des autoroutes.

Ces dispositions permettront de considérer que l'acte déclarant d'utilité publique l'opération emporte en même temps le classement de l'ouvrage dans la catégorie des autoroutes.

2. Les nouvelles dispositions en matière de classement et de déclassement résultant du décret n° 87-160 du 9 mars 1987

2.1. Rappel succinct des procédures de classement et déclassement des autoroutes

Les règles fixées pour le classement et le déclassement des autoroutes par l'article 1^{er} du décret du 27 décembre 1956 modifié par le décret n° 73-980 du 18 octobre 1973 et commentées par la circulaire du 25 juillet 1974 demeurent inchangées en ce qui concerne le classement de l'ouvrage créé lors de la construction de l'autoroute ou l'incorporation dans la catégorie des autoroutes d'une voie existante, ainsi que leur déclassement:

- le classement fait objet d'un décret en Conseil d'État pris après enquête publique;
- le déclassement est prononcé par décret simple.

Lorsque ces actes entraînent un déclassement d'une voirie appartenant à une collectivité territoriale ou, au contraire un reclassement dans la voirie d'une collectivité territoriale, l'avis de cette dernière sera sollicité. L'opération ne peut être réalisée que si celle-ci n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable.

En cas d'avis défavorable dans ce délai, l'opération en peut normalement être réalisée que par l'intervention d'une disposition législative.

Toutefois, l'incorporation d'une section d'autoroute dans la voirie de la collectivité concernée est possible par un décret en Conseil d'État dans le cas où le déclassement est motivé par l'ouverture d'une voie nouvelle ou le changement de tracé d'une voie existante. La voie déclassée perd alors son statut autoroutier.

Pour les voies nouvelles, le classement dans la catégorie des autoroutes est prononcé par le décret en Conseil d'État qui déclare d'utilité publique l'opération.

2.2. Le décret n° 87-160 du 9 mars 1987 modifie les règles de compétence concernant le classement des ouvrages supplémentaires créés sur autoroutes en service.

En modifiant le paragraphe 1 de l'article 1^{er} du décret modifié du 27 décembre 1956, le décret du 9 mars 1987 vous confie le soin de classer dans la catégorie des autoroutes les ouvrages annexes supplémentaires qui sont créés sur autoroutes en service.

Lorsqu'il s'agit de travaux qui nécessitent une déclaration d'utilité publique, vous prendrez un seul arrêté portant déclaration d'utilité publique de l'ouvrage et classement de celui-ci dans la catégorie des autoroutes comme indiqué au paragraphe 1 ci-dessus.

Lorsqu'il s'agit d'incorporer dans la catégorie des autoroutes un ouvrage qui n'a pas déjà le statut autoroutier, votre arrêté portera sur le seul classement de l'ouvrage.

Vous voudrez bien veiller dans les deux cas à ce que, sur la base de l'arrêté de classement, les dispositions soient prises pour l'application effective du statut autoroutier (interdiction d'accès des riverains, limitation des catégories de véhicules autorisés à circuler sur l'ouvrage, limitation de vitesse et signalisation adéquate).

Vous noterez que pour le classement des échangeurs et de leurs modifications votre compétence est limitée, comme en matière de déclaration d'utilité publique, à ceux qui sont raccordés aux voies publiques.

Par ailleurs, en ce qui concerne les élargissements d'autoroutes qui ne nécessitent pas d'expropriation, il n'y a pas lieu de prendre un arrêté de classement puisque le statut autoroutier est déjà conféré à la voie par l'acte initial qui en a autorisé la réalisation.

Enfin, j'attire votre attention sur la disposition du décret n° 87-160 du 9 mars 1987 qui subordonne l'ouverture de l'enquête publique emportant classement à une autorisation ministérielle.

Lorsqu'il y a lieu à déclaration d'utilité publique de l'ouvrage nouveau, cette décision ministérielle est celle qui approuve le dossier de l'opération.

Lorsqu'il n'y a pas lieu à déclaration d'utilité publique, l'autorisation d'ouvrir l'enquête publique de classement devra être sollicitée auprès de la direction des routes (bureau REG/2).

2.3. Les dispositions du décret n° 87-160 du 9 mars 1987 en matière de déclassement

Les dispositions du paragraphe 2 du décret modifié du 27 décembre 1956 relatives à la procédure de déclassement sont, pour l'essentiel, maintenues en vigueur.

Le déclassement ne pouvant porter que sur un ouvrage existant, il n'est, en effet, pas apparu

souhaitable de procéder à la déconcentration des décisions relatives aux ouvrages annexes compte tenu de la difficulté qu'il y a à dissocier ceux-ci de l'autoroute elle-même. Si un déclassement est décidé, c'est généralement sur la section d'autoroute entière qu'il convient de retirer le statut autoroutier.

En revanche, dans un souci de simplification des procédures, le décret du 9 mars 1987 donne compétence au ministre chargé de la voirie nationale pour le déclassement des parties d'une bretelle autoroutière sur lesquelles le statut des autoroutes doit être supprimé, lorsqu'il est envisagé de créer sur cette bretelle un point d'accès nouveau non dénivélé avec une voie publique ouverte à la circulation.

Dans ce cas, la partie de la bretelle située au-delà du carrefour à niveau peut être reclassée dans la voirie nationale ordinaire ou être incorporée dans le réseau routier d'une collectivité territoriale, après consultation de cette dernière.

Il vous appartient, lorsqu'une telle situation se présente, de me faire parvenir vos propositions sur l'opération de déclassement et de reclassement projetée en même temps que votre avis sur le dossier technique relatif au carrefour à niveau à créer sur la bretelle.

Au vu du dossier complet de l'affaire, un arrêté ministériel prononcera le déclassement et le reclassement de la portion de bretelle sur laquelle le statut autoroutier ne s'appliquera plus.

Par délégation :
Le directeur des routes,
J. BERTHIER