

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU
LOGEMENT

*Direction des routes et de la circulation routière.
Sous-direction de l'exploitation et de la
réglementation.*

REX. 2

**CIRCULAIRE N° 71-79 DU 26 JUILLET 1971
d'application du décret n° 70-759 du 18 août
1970 relative au statut des routes express et des
déviations de la voirie nationale.**

Référence :

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'équipement et du
logement à Messieurs les directeurs
départementaux de l'équipement
(sous couvert de Messieurs les
préfets).*

La présente circulaire a pour objet de préciser, en
ce qui concerne les routes nationales, les modalités
de mise en œuvre de la loi du 3 janvier 1969, et du
décret du 18 août 1970.

Elle comprend trois titres consacrés
respectivement aux routes express, aux déviations
et au problème particulier de l'implantation des
stations-services ; les deux premiers se subdivisent
chacun en trois chapitres :

- un commentaire des dispositions nouvelles, dont
l'intérêt et la portée sont soulignés ;
- un exposé des principes concernant les critères
de choix ;
- des instructions pratiques concernant la
procédure et son application.

I. - ROUTES EXPRESS

1. Commentaire de la loi et du décret.

1.11. DÉFINITION

Les routes express forment désormais, avec les
autoroutes, les voies rapides, dont le caractère
commun est que les riverains ne possèdent pas le
droit d'accès, et qu'elles ne sont accessibles qu'en

(1) *Bulletin Officiel* n° 69-1, texte n° 16.

(2) *Bulletin officiel* n° 70-68, texte n° 509

des points aménagés à cet effet.

Ce sont des routes, ou sections de routes,
auxquelles est appliqué un statut juridique nouveau,
sans que soit modifié leur classement administratif
et leur mode de gestion.

**1.12. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES
ROUTES EXPRESS**

Les caractéristiques géométriques des routes
express sont celles de la catégorie de routes à
laquelle elles appartiennent (routes nationales en
milieu urbain ou en rase campagne).

Les carrefours peuvent être à niveau, avec ou sans
feux tricolores de signalisation, ou dénivelés.

**1.13. DISPOSITIONS D'ORDRE
RÉGLEMENTAIRE**

a) Les routes express restent soumises à toutes
les règles applicables au réseau domanial dont elles
font partie. Il n'est prévu ni dénomination, ni
numérotation, ni signalisation spéciale pour les
routes express.

b) Les routes express sont des routes à grande
circulation.

En conséquence :

- les usagers circulant sur les << route express >>
ont priorité sur ceux venant d'une voie ordinaire,
dans les conditions fixées à l'article R. 26 du
code de la route ;
- la signalisation à leur appliquer est celle qui est
définie par la circulaire n° 70-95 du 8 septembre
1970 ;
- 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) ;
- 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 (décret-
loi du 24 mai 1938) ;
- le préfet, 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, peut
relever, en agglomération jusqu'à 80 km/h la
vitesse limite des véhicules (C. route, art. R 10-
1, et C. adm. com., 98) ;
- les servitudes instituées par le décret n° 61-1298
du 30 novembre 1961 portant règlement
national d'urbanisme s'appliquent de plein droit
aux terrains situés en bordure ;

c) Bien qu'aucune obligation ne figure à ce sujet dans la loi et le décret, il sera le plus souvent souhaitable que le stationnement soit interdit sur les routes express.

Dans ce cas :

- les automobilistes ne pourront stationner sur les accotements qu'en cas d'urgence ;
- lors de la conception d'une section de route nouvelle de grande longueur, à laquelle il sera conféré le statut de route express, il y aura lieu de prévoir l'aménagement d'aires de stationnement hors de la plate-forme ;
- pour les routes existantes, il conviendra également de prévoir l'aménagement de telles aires de stationnement en rase campagne, si la longueur de la route le justifie.

d) La circulation de certaines catégories d'usagers et de véhicules peut être interdite sur les routes express ; cette interdiction doit faire l'objet de propositions de votre part pour être spécifiée par le décret qui confère le caractère de route express à une route ou section de route. En rase campagne, cette interdiction concernera en principe, comme pour les autoroutes, les piétons et les cyclistes. Les convois exceptionnels peuvent également être interdits.

e) Des servitudes destinées à éviter les abus de la publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines des routes express.

En dehors des agglomérations, toute publicité lumineuse ou non sera interdite dans une zone s'étendant sur une largeur de 100 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée, à moins qu'il ne s'agisse des panneaux destinés à l'information touristique des usagers ou à la signalisation d'établissements dont l'implantation sur les emprises de la route express a été autorisée.

Au-delà de cette distance, les panneaux publicitaires, visibles de la route, devront être conformes aux prescriptions imposées en la matière. Dans chaque cas, la décision autorisant l'implantation des panneaux publicitaires lumineux ou réfléchissants doit être prise par le préfet.

En agglomération, vous devrez veiller à ce que la publicité, visible d'une route express, ne soit pas une gêne pour les usagers. Les arrêtés interministériels, prévus au deuxième alinéa de l'article 8 du décret du 18 août 1970, peuvent être pris soit pour un cas particulier de publicité donnée, soit pour une ou plusieurs sections de route, soit pour l'ensemble d'une route déterminée, soit encore pour une agglomération, un ou plusieurs départements ou une région. Les projets d'arrêtés devront m'être soumis avec plans et justification à l'appui.

2. Critère de choix.

2.1.1. INTÉRÊT DES ROUTES EXPRESS

La conception des routes express, comme celle des autoroutes, procède du souci d'éviter les conflits qui résultent sur les routes ordinaires de la coexistence des diverses fonctions traditionnelles de la voie publique : circulation des véhicules et des piétons, desserte des riverains, stationnement, d'où l'idée de créer des voies réservées exclusivement à la circulation.

Si l'autoroute offre la solution la plus parfaite mais aussi la plus coûteuse, la route express est une solution économique pour l'écoulement des trafics d'une certaine importance. La seule interdiction d'accès procure, en effet, à dimension égale de la chaussée, une capacité plus importante et augmente la sécurité du trafic.

L'intérêt des routes express réside en particulier dans la souplesse avec laquelle elles peuvent être conçues et réalisées. En particulier, de telles voies peuvent être améliorées progressivement soit par exemple que les carrefours, d'abord à niveau, soient ensuite dénivelés, soit que l'interdiction d'accès des riverains ne soit concrétisée que progressivement sur une route existante.

En zone suburbaine, le fait de conférer à une section de route existante le caractère de route express contribuera d'une part à accroître la sécurité de la circulation et, d'autre part, à contrôler l'urbanisation par la mise en œuvre de la servitude de non-accès.

2.12. CONDITIONS A REMPLIR POUR ATTRIBUER A UNE ROUTE EXISTANTE OU A CRÉER LE CARACTÈRE DE ROUTE EXPRESS

2.121. *Existence d'un motif suffisant.*

Les caractéristiques de la circulation actuelle ou future constituent le critère essentiel qui doit justifier la proposition de conférer le caractère de route express à une voie existante ou à créer.

Les routes express peuvent être conçues à deux fins :

- permettre les relations à moyenne ou grande distance soit entre deux agglomérations, soit pour relier une agglomération à l'autoroute la plus proche ;
- faciliter les relations à courte distance soit entre agglomérations d'une même aire urbaine ou aire métropolitaine, soit entre les divers quartiers d'une grande agglomération (celles-ci relèveront en général des réseaux des collectivités locales), soit encore sur les sections suburbaines des routes nationales.

2.122. Possibilité de réalisation dans un délai raisonnable.

Pour la construction d'une route express, le désenclavement des parcelles pose les mêmes problèmes et appelle les mêmes solutions que pour les autoroutes.

En revanche, pour les routes existantes auxquelles il est envisagé de conférer le caractère de route express, la difficulté majeure réside dans le rétablissement de la desserte des parcelles limitrophes privées d'accès. Ni la loi, ni le décret n'exigent la suppression des accès existants et le rétablissement de la desserte dès la publication du décret conférant à une section de route déterminée le caractère de route express. Il est évident cependant que la route express ne répondrait que très imparfaitement à sa destination si de nombreux accès y étaient maintenus très longtemps. Les propositions tendant à conférer le caractère de route express devront donc être assorties de la justification que l'on pourra supprimer à bref délai et à un coût acceptable les accès, sinon du plus grand nombre de parcelles, du moins des générateurs de trafic les plus gênants (par exemple les accès d'une usine ou d'un entrepôt à une sortie de ville).

2.123. Désenclavement des parcelles que la construction d'une route express doit priver d'accès, ou rétablissement de la desserte des parcelles privées du droit d'accès dans le cas où il s'agit de conférer le caractère de route express à une section de route existante.

Ils peuvent être réalisés de plusieurs manières :

a) Par un chemin de desserte parallèle à la route express. Deux hypothèses sont à retenir : ou le chemin est réalisé aux frais de la commune, et il est classé dans la voirie communale, ce qui suppose, bien entendu, l'accord de cette collectivité, ou il s'agit d'un chemin privé réalisé avec l'accord des différents propriétaires intéressés. Dans l'un ou l'autre cas, la construction du chemin sera d'autant plus facile que l'on aura respecté les servitudes de recul instituées par les articles 5 et 6 du décret n° 61-1298 du 30 novembre 1961 (règlement national d'urbanisme) ou que l'on aura appliqué les réservations prévues par le décret n° 58-1316 du 23 décembre 1958. Ce chemin de desserte devrait permettre d'aménager les accès collectifs qui seraient autorisés suivant les dispositions de l'article 3 de la loi et de l'article 5 du décret ;

b) Selon les dispositions locales, il pourra être plus avantageux de desservir les parcelles par derrière, au moyen d'antennes branchées sur une voirie existante ;

c) Par servitude de passage sur terrains privés (article 682 du code civil), auquel cas, l'indemnité à payer au propriétaire du terrain grevé de la servitude est à la charge de l'État. Cette servitude n'implique pas la construction d'un chemin ;

d) Par chemin de desserte latéral sur terrains acquis par l'État, cette solution est toutefois déconseillée ;

e) Exceptionnellement et dans le cas d'une route existante, on pourra envisager le maintien de l'accès direct pour une propriété isolée, dont la desserte par ailleurs serait trop onéreuse, sous réserve cependant que la destination de la parcelle ne sera pas modifiée.

Dans chaque cas, une étude minutieuse du plan cadastral permettra seule de dégager la meilleure solution dont le coût sera très variable.

Toutefois, il demeure entendu que, à dater de la publication du décret conférant à une route le caractère de route express, *aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains. Les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.*

3. Instructions pratiques.

3.1. DÉCISION CONFÉRANT LE CARACTÈRE DE ROUTE EXPRESS

3.11. Le caractère de route express ne peut être conféré à une voie que par décret en Conseil d'État, après enquête publique et avis des collectivités territoriales intéressées par le projet. Lorsqu'une collectivité risque de se trouver indirectement concernée il pourra être utile pour éclairer la décision de la consulter également. Ce décret est pris sur le rapport et sous le seul contreseing du ministre de l'équipement et du logement :

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

3.12. Les dossiers que vous m'adresserez devront :

- être compatibles avec le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme ou le plan directeur d'aménagement du réseau national suivant qu'il s'agit de routes express urbaines, semi-urbaines ou de rase campagne ;
- satisfaire aux critères indiqués ci-dessus, et être limités aux sections de routes d'une certaine importance dont le débit doit être accru pour répondre aux besoins actuels ou futurs, et peut l'être aux prix d'aménagements simples

et peu coûteux permettant de réduire ou de supprimer les accès des riverains.

3.2. ATTRIBUTION DU CARACTÈRE DE ROUTE EXPRESS A DES ROUTES EXISTANTES

3.21. Pour les routes ou sections de routes existantes, le dossier à joindre à vos propositions devra comprendre :

- les documents prévus à l'article 3 du décret n° 70-759 du 18 août 1970. Les plans seront au 1/20.000 ; ils devront mentionner les points kilométriques de début et de fin de la route express ;
- l'évaluation du montant des crédits nécessaires pour l'exécution des travaux annexes, en particulier ceux ayant trait au rétablissement de la desserte des propriétés qui seraient privées d'accès. Les dispositions générales prévues pour ce rétablissement devront apparaître sur un plan suffisamment détaillé.

Sur le vu de vos propositions, la décision visant à favoriser l'ouverture de l'enquête publique destinée à faire attribuer à la section de route le caractère de route express, sera prise par l'administration centrale.

3.22. Je rappelle que l'enquête publique s'effectue dans les conditions définies à l'article 1 du décret n° 59-701 du 6 juin 1959, étant précisé toutefois que le conseil général et chaque conseil municipal des localités concernées par le projet doivent émettre leur avis par une délibération motivée dont le procès-verbal est à joindre au dossier. Cet avis doit être donné dans le délai de deux mois. L'absence d'avis dans ledit délai vaut avis favorable.

Les résultats de l'enquête publique devront m'être transmis dès que le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête auront déposé leurs conclusions.

3.23. Une fois paru le décret conférant à la route le caractère de route express, un arrêté ministériel sera pris en tant que de besoin pour déclarer d'utilité publique les travaux d'aménagement nécessaires.

3.24. Une enquête dans la forme d'une enquête parcellaire, à partir d'un plan à l'échelle au 1/10.000, doit faire apparaître les dispositions prévues pour rétablir la desserte des parcelles privées d'accès. Une notice explicative, très détaillée, devra être annexée au plan.

Dès la clôture de l'enquête parcellaire, le plan sera approuvé dans les formes prévues pour les plans d'alignement par le décret n° 62-1245 du 20 octobre 1962 ; c'est-à-dire que, si les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sont favorables, l'approbation du plan parcellaire sera prononcée par arrêté motivé du

préfet. Dans le cas contraire, le plan sera approuvé, s'il y a lieu, par un décret en Conseil d'État.

3.3. ATTRIBUTION DU CARACTÈRE DE ROUTE EXPRESS A DES ROUTES NOUVELLES PROJETÉES

La décision d'ouverture de l'enquête publique est prise, comme dans le premier cas, par l'administration centrale.

Le décret conférant à la route le statut de route express déclarera d'utilité publique les travaux de construction de la route.

Les collectivités territoriales concernées par le projet de construction de la route express devront faire connaître leur avis dans les conditions rappelées au paragraphe 3.22 supra.

Comme en matière d'autoroute, le plan parcellaire établi pour l'acquisition des terrains fait apparaître les dispositions prévues pour le désenclavement des parcelles.

3.4. AMÉNAGEMENT OU MODIFICATION DES ACCÈS SUR UNE ROUTE EXPRESS

L'État peut ouvrir ou supprimer les accès privés ou publics sur une route express. La décision donne lieu à un arrêté du ministre de l'équipement, pris après enquête publique.

Les propositions sont dans chaque cas adressées à l'administration centrale qui autorise l'ouverture de l'enquête publique. L'arrêté portant autorisation de modifier les accès prononce également la déclaration d'utilité publique des travaux.

Dans le cas où il existe un plan d'urbanisme, et que ce plan est incompatible avec les aménagements projetés, l'enquête publique doit porter à la fois sur l'utilité publique de ces aménagements et sur les modifications du plan. Le dossier est toujours soumis pour approbation à la direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme.

3.5. RETRAIT DU CARACTÈRE DE ROUTE EXPRESS

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 plus sommaire. Il se compose des 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.

II. - DÉVIATIONS.

1. Commentaire de la loi et du décret.

Le titre II du décret donne à nouveau la faculté d'utiliser pour les déviations d'agglomérations, une

procédure analogue à celle du décret du 24 mai 1938 devenu inapplicable depuis l'abrogation de ses articles 1 et 2 par la loi du 3 janvier 1969.

Vous pourrez user de cette faculté pour instituer une servitude de nonaccès sur les sections de routes nationales déviées pour contourner une agglomération et auxquelles il n'apparaît ni nécessaire ni souhaitable de conférer le caractère de route express qui doit être réservé aux routes destinées à écouler un certain débit.

2. Critère de choix.

Les déviations ont pour objet d'éviter au trafic de transit les inconvénients d'une traverse : stationnement, trafic local, rétrécissement fréquent de la chaussée. Il serait vain de créer une déviation si, en contrepartie, n'étaient pas interdites de nouvelles constructions le long de son tracé, qui la transformeraient peu à peu à son tour en traverse.

Désormais, il est possible de remédier aux traverses malaisées et dangereuses des routes nationales dont le trafic ne justifierait pas qu'elles soient des sections de routes express. Ce sera le cas notamment des déviations sur des routes à trafic moyen, auprès de petites localités sauf, bien entendu, s'il s'agit de déviations qu'il est envisagé d'incorporer ultérieurement à une route express.

Pour les déviations réalisées sous l'empire des dispositions du décret du 24 mai 1938, il est précisé que leur statut demeure inchangé tant qu'elles ne sont pas déclassées ou que ne leur sera pas conféré le caractère de route express.

3. Instructions pratiques.

3.31. D'une manière générale, pourront être soumises aux dispositions de l'article 5 de la loi les déviations des grands itinéraires, des itinéraires internationaux, des routes assimilées et des routes à grande circulation. Un décret (Intérieur - Équipement) sera pris à cet effet.

Pour les autres routes nationales, l'application de ces dispositions est subordonnée à leur inscription sur une liste qui peut, à tout moment, faire l'objet de modifications, fixée également par décret (Intérieur - Équipement).

Vos propositions visant à l'inscription de sections de routes nationales sur la liste en question devront m'être adressées deux fois par an (15 janvier - 15 juillet) sous le timbre : direction des routes, bureau REX. 1.

3.32. DÉVIATION NOUVELLE PROJETÉE

Comme en matière de route express ou d'autoroute, le plan parcellaire établi pour l'acquisition des terrains fait apparaître les dispositions prévues pour le désenclavement des propriétés (c'est là une simplification par rapport à la procédure du décret du 24 mai 1938, qui prévoyait

dans tous les cas les dispositions semblables à celles du paragraphe 3.33 ci-après).

3.33. INCORPORATION D'UNE VOIE OU SECTION DE VOIE DANS UNE DÉVIATION

Une enquête dans la forme de l'enquête parcellaire doit faire apparaître les dispositions prévues pour rétablir la desserte des parcelles privées d'accès. Une notice explicative très détaillée doit être annexée au plan.

Ce plan sera approuvé dans les formes prévues pour les plans d'alignement (cf. titre 1^{er}, chap. 3, § 3.24).

3.34. Il est rappelé qu'à dater de l'incorporation d'une voie ou section de voie dans une déviation, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains. Les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.

III. - STATIONS - SERVICE

3.1. Dispositions générales.

3.11. ROUTES EXISTANTES AUXQUELLES EST CONFÉRÉ LE CARACTÈRE DE ROUTE EXPRESS

Il ne doit pas être autorisé de nouvelles stations-service.

La suppression d'une station-service existante peut être prononcée à tout moment, sans indemnité, par retrait de la permission de voirie correspondante, sous réserve du rétablissement préalable de la desserte de la parcelle intéressée.

Les stations-service qui apparaîtront comme indispensables au trafic conserveront leurs accès par exception aux dispositions du statut.

Aucune modification ne sera apportée au régime de domanialité du terrain sur lequel sont implantées ces stations ; celles-ci continueront donc à fonctionner sur terrains privés et il n'est pas indispensable d'intégrer leur emplacement au domaine public de la route par acquisition en vue de les placer sous le régime de l'occupation temporaire.

Il est recommandé, toutefois, d'engager des pourparlers avec les propriétaires de ces stations-service pour que, à l'expiration normale des autorisations, ils fassent remise gratuite du terrain à l'administration de telle sorte que, si les installations sont maintenues, elles le soient sous le régime de l'occupation temporaire du domaine public routier national.

3.12. ROUTES EXPRESS NOUVELLES

Il ne doit pas être prévu de station-service de long des routes express en site urbain ou suburbain.

On peut prévoir l'implantation de stations-service le long des routes express de liaison à plus ou moins grande distance ; il faut que la longueur du trajet justifie indiscutablement la nécessité pour les usagers de la route de se ravitailler en carburant en des points déterminés. Cette règle vaut également pour les déviations nouvelles.

Les stations-service sont établies sur une dépendance du domaine public.

Dans toute la mesure du possible, il faut faire coïncider l'implantation d'une station-service, avec l'aménagement d'une aire de stationnement.

Au surplus, l'implantation de deux stations-service voisines, situées l'une et l'autre de chaque côté de la route, doit être la règle en bordure des routes express.

Leur espacement, comme sur les autoroutes, ne devrait pas être inférieur à 30 km.

3.2. Procédure.

Les dispositions à appliquer pour autoriser les stations-service en bordure d'une route express nouvelle ou d'une déviation sont définies au titre III de la circulaire n° 46 du 7 juin 1956 relative à la procédure à suivre pour les installations de stations-service en bordure des déviations des grands itinéraires et des déviations assimilées, complétée par la circulaire n° 45 du 27 mai 1958 << portant envoi d'un modèle du cahier des charges relatif à l'établissement et à l'exploitation de postes de distribution de carburants en bordure de déviations de grands itinéraires et des déviations assimilées >>.

En règle générale, l'autorisation d'occupation du domaine public devra faire l'objet d'une convention tenant compte de la possibilité offerte par les nouvelles dispositions de l'article A 26 du code des domaines, en matière d'indemnisation du bénéficiaire de l'autorisation d'occupation du domaine public routier national, pour retrait de l'autorisation avant l'expiration du terme fixé.

Par délégation :

*Le directeur des routes et de la circulation
routière,
MICHEL FÈVE.*