MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

Direction des routes

Circulaire n° 90-97 du 18 décembre 1990 relative au déclassement et reclassement des routes nationales visés aux articles L. 123-3 et R. 123-2 du code de la voirie routière

NOR : *EQUR9010242C*

Le ministre à Messieurs les préfets (directions départementales de l'équipement).

La déclaration d'utilité publique d'une déviation d'agglomération et son classement corrélatif dans la voirie nationale sont de votre compétence.

Il était donc cohérent que vous soyez également compétents pour déclasser la section de route nationale déviée dont le maintien dans la voirie nationale ne se justifie plus et pour reclasser cette portion de voie dans la voirie de la collectivité locale concernée dès lors que celle-ci en est d'accord.

C'est pourquoi l'article R. 123-2 du code de la voirie a été modifié par décret n° 90-739 du 14 août 1990. Il précise désormais que dans l'hypothèse de l'ouverture d'une voie nouvelle ou du changement de tracé d'une voie existante, l'autorité administrative visée à l'article L. 123-3 est le préfet.

I. - Champ d'application

Vous êtes donc compétents pour déclasser les routes ou sections de routes nationales dans les deux cas suivants :

1. *Ouverture d'une voie nouvelle*

Ce cas correspond à la construction d'une route ou section de route nationale qui permet d'assurer la continuité du réseau national en substitution de l'ancienne section à déclasser. En toute rigueur, l'intégration d'une voie nouvelle dans le réseau national ayant pour conséquence de se substituer à une route ou section de route à déclasser ne se distingue pas nettement d'un changement de tracé (cas suivant).

2. *Changement de tracé*

Dans ce cas, la route ou la section de route nationale qui doit être déclassée n'est plus nécessaire pour assurer la continuité du réseau national ; c'est désormais une autre route ou section de route nationale qui assure à titre principal cette continuité vis-à-vis de l'écoulement du trafic de transit. Ce cas recouvre deux types de circonstances :

a) Existence d'un double tracé

Concrètement, cette situation se trouve réalisée lorsque le déclassement n'est pas encore intervenu et reste à effectuer pour tirer les conséquences soit de l'ouverture d'une voie nouvelle, soit du reclassement d'un itinéraire local. Ce cas se présente en rase campagne ou en milieu urbain :

Sur les itinéraires dits de rase campagne ou dans le cas des agglomérations de moins de 20 000 habitants, vous pouvez ainsi déclasser les sections de route nationale qui n'ont plus, à l'évidence, de fonction nationale du fait de l'existence d'une autre route ou section de route nationale par laquelle s'écoule préférentiellement le trafic de transit. Cette situation concerne essentiellement les traverses d'agglomération qui se trouve être déviées aujourd'hui.

En milieu urbain, c'est-à-dire dans le cas des agglomérations de plus de 20 000 habitants, toutes les routes ou sections de route nationale qui ne relèvent pas de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat à terme (par référence à un schéma de maîtrise d'ouvrage approuvé par la direction des routes) peuvent être déclassées par vos soins dès lors que la continuité du réseau national demeure effectivement établie par ailleurs. Lorsque l'agglomération n'est pas encore dotée d'un schéma de maîtrise d'ouvrage, vous pouvez également déclasser vous-mêmes les routes ou sections de route nationale qui n'ont plus à l'évidence de fonction nationale et sous la même condition de maintien par ailleurs de la continuité du réseau national ; vous devrez néanmoins, dans ce dernier cas, vous assurer au cas par cas auprès de la direction des routes (bureau R/IR 1-U) de la possibilité de déclasser en anticipation sur l'approbation du schéma de maîtrise d'ouvrage.

Il importe de noter que le principe de continuité ne s'impose pas aux routes et sections de route nationale appelées à être déclassées ; dès lors, il est possible que la continuité de ces routes se trouve entamée du fait du caractère partiel ou progressif des déclassements auxquels vous devriez procéder, faute de pouvoir réunir simultanément soit l'accord de toutes les collectivités concernées, soit tous les moyens nécessaires pour remettre en état en une fois l'ensemble de l'itinéraire déclassé.

Je rappelle que lorsqu'un changement de tracé suppose l'intégration et donc le classement d'une route départementale ou d'une voie communale dans la voirie nationale, le dossier à adresser à l'administration centrale devra décrire précisément l'état de cette voie. Ce classement continue en effet à être du ressort de la direction des routes (bureau R.E.G. 2).

b) Rectification physique

Il s'agit de la modification localisée du tracé de la route nationale. Ce peut être le cas lors de rectification de virage ou de modification de l'assiette pour toute autre cause.

Si le ou les délaissés de route peuvent être utiles à la voirie d'une collectivité publique, cette procédure peut être utilisée. Il ne s'agit pas bien sûr de proposer de reclasser des délaissés qui ne peuvent pas servir comme voie publique par la suite.

Cette procédure est fonction de l'utilité objective des terrains. S'ils ne présentent aucun intérêt du point de vue routier, ils devront être remis par vos soins aux services des domaines compétents aux fins d'aliénation, conformément aux dispositions des articles L. 53 et L. 54 du code du domaine de l'Etat et dans le respect du droit de préemption dont bénéficient les propriétaires riverains.

J'insiste sur l'importance que j'attache à ce qu'il soit procédé à tous les déclassements qui résultent de l'évolution et de la situation du réseau national. De même il faut veiller à ce que les actes déclaratifs d'utilité publique n'interviennent qu'après obtention de la part des collectivités intéressées d'un avis favorable au reclassement des délaissés dans leur voirie.

Je rappelle que selon la jurisprudence établie en la matière, est considéré comme favorable un avis positif assorti de conditions dès lors que ces dernières sont remplies.

En ce qui concerne les travaux de remise en état avant déclassement, éventuellement demandés, je vous invite à vous reporter aux indications de la circulaire du 29 mai 1990, article III-3°.

II. - Modalités pratiques

a) Confection de l'arrêté

Doivent être annexés aux arrêtés de déclassement et de reclassement un plan de situation et un plan précis (du 1/1 000 au 1/5 000) des sections de routes concernées avec les P.R. correspondants.

Ces arrêtés viseront nécessairement les délibérations des assemblées des collectivités publiques concernées ou à défaut les pièces justifiant que les formalités relatives à la consultation de ces collectivités ont été accomplies.

Dans l'hypothèse d'un avis défavorable d'une collectivité, je rappelle qu'il ne peut être passé outre que par un décret en Conseil d'Etat pris sur mon rapport et dans les seuls cas visés au deuxième alinéa de l'article L. 123-3 du code de la voirie, c'est-à-dire lorsque ce reclassement est motivé par l'ouverture d'une voie nouvelle ou le changement de tracé d'une voie existante.

b) Numérotation et signalisation

En matière de numérotation de route, la déviation conserve en principe le numéro de la route déviée.

Si exceptionnellement un numéro devait être donné, il ne pourrait l'être que par l'administration centrale pour des raisons évidentes de coordination.

Le déclassement effectué, la signalisation sur le tronçon concerné sera enlevée par nos soins, la collectivité locale faisant son affaire de sa propre signalisation.

c) Information de la direction des routes

Cette déconcentration ne doit pas aboutir à la méconnaissance du réseau national par l'administration centrale.

En conséquence il vous revient d'envoyer systématiquement copie de l'arrêté pris, avec sa date de publication, accompagné des plans annexés, d'une part, au S.E.T.R.A. (service informatique) pour assurer la fiabilité de la banque de données routières et, d'autre part, à la direction des routes (sous-direction R.E.G., bureau R.E.G. 2) afin que toute modification du réseau lui soit connue.

Bien entendu, vous devez continuer à tenir compte des déclassements intervenus pour dresser l'état du réseau routier que vous remettez chaque année au bureau R.E.G. 1 en accompagnement de vos propositions pour le budget de l'entretien.

d) Autorisation de voirie et dossiers de gestion

Le reclassement dans une voirie locale n'entraîne pas la révocation des autorisations de voirie. Il implique par contre que les redevances perçues jusqu'alors soient versées au bénéfice de la collectivité gestionnaire nouvelle.

L'arrêté publié, il convient de remettre à la collectivité tous les dossiers qui concernent le tronçon déclassé (plans, dossiers relatifs aux ponts, graphique des occupations domaniales...).

e) Soutien logistique

Pour vous guider dans cette nouvelle procédure, un logiciel sera bientôt à votre disposition. Il devrait répondre à la plupart de vos questions et vous assister dans toutes les étapes rencontrées. Ce logiciel, baptisé Modern (Mise en Oeuvre du Déclassement des Routes Nationales) a été testé et devrait être diffusé incessamment dans le cadre de journées régionales d'information auxquelles vous serez invités.

Par délégation :
Le directeur des routes,
C. LEYRIT