Routes départementales

Contexte du département de la Haute-Vienne :

- un réseau structurant de qualité et un maillage du territoire par un réseau secondaire dense,

- une concentration de la majeure partie du trafic routier départemental autour des deux principaux bassins économiques de Limoges et Saint-Junien.

Enjeux majeurs

- identifier le maillage routier du territoire et ses caractéristiques,
- veiller à la sécurité des usagers et des riverains des routes départementales.

Chiffres clé

- environ 4 000 km de routes départementales dont 1 060 km de réseau principal supportant un trafic de 1 000 à 20 000 véhicules/jour,
- plus de 900 ponts,
- des dépenses d'entretien et d'investissement par an d'environ 7 000 € par km de voirie.

Source : CG87

La politique du Département

Le Conseil général, en assumant la responsabilité du réseau routier départemental joue un rôle majeur dans l'aménagement du territoire. Son intervention est structurée autour de trois enjeux principaux :

- une bonne desserte du territoire,
- la sécurité des usagers et des riverains des routes départementales,
- l'entretien du patrimoine routier départemental.

Depuis 1991, la politique routière du Département est fondée sur une hiérarchisation des itinéraires qui répartit le réseau en différentes catégories de voies ayant des objectifs d'aménagement et d'entretien adaptés à leur fonction. Aujourd'hui le réseau départemental est divisé en 4 classes de voies (voir la carte du réseau routier départemental fournie en annexe) :

- les grands axes économiques (environ 300 km soit 7,5% du réseau) qui assurent, en complément du réseau routier national, l'acheminement de trafics routiers de transit vers les départements limitrophes et autour de l'agglomération de Limoges,
- le réseau primaire de désenclavement (environ 800 km soit 20% du réseau) qui permet la desserte des pôles structurants du département,
- le réseau secondaire de première catégorie (environ 600 km soit 15% du réseau) qui assure des liaisons complémentaires aux réseaux principaux,
- le réseau secondaire de seconde catégorie (environ 2 300 km soit 57,5% du réseau) qui irrigue l'ensemble de la partie rurale du territoire.

Dans ce cadre, la mise en place du règlement de voirie départemental adopté en 1998 et modifié en 2006 répond à deux objectifs essentiels, assurer la fluidité de circulation et la sécurité des usagers et préserver l'intégrité du domaine public. Pour ce faire, ce document précise la consistance du domaine routier départemental, fixe l'étendue des obligations du Département en matière de conservation et d'entretien des éléments constructifs du domaine public routier et détermine les modalités de son utilisation par les riverains et ses occupants.

C'est sur le fondement de son règlement de voirie, dont certains extraits sont fournis en annexe, que le Département a déterminé les prescriptions et prévisions concernant sa voirie dans les domaines suivants :

- les accès aux routes départementales,
- les rejets aux fossés des routes départementales,
- les clôtures,
- les emplacements réservés le long des routes départementales.

Les recommandations du Département

1) L'identification des routes départementales

Les itinéraires routiers présentant les caractéristiques d'un réseau structurant font l'objet d'une réglementation particulière des accès afin de tenir compte de la nature et de l'intensité du trafic qu'ils supportent. Ces voies devront faire l'objet d'une identification spécifique dans le P.L.U. C'est le cas des G.A.E. systématiquement, du R.P.D. dans sa grande majorité et du R.S.1 plus exceptionnellement (notamment en cas d'augmentation sensible du trafic en saison estivale, de circulation de poids lourds due à la présence d'une activité économique, etc.).

2) Les accès aux routes départementales

Afin de maintenir des conditions de sécurité maximales sur le réseau routier, il conviendrait de contenir la création d'accès sur le domaine public, synonymes de nouveaux points de conflits pour la circulation, en particulier sur les axes structurants.

Le principe de non-prolifération des accès directs sur les axes structurants hors agglomération a été adopté par le Département pour les raisons suivantes :

- le développement d'accès directs entraîne une perte de fonctionnalité de la route qui passe d'une fonction de transit à une fonction de desserte locale,
- il crée des situations d'insécurité potentielle du fait des conflits entre l'usage de transit et l'usage de riveraineté,
- la qualité de vie des riverains se dégrade en l'absence d'aménagements de type urbain.

A ce titre, les trois premières catégories de routes départementales (G.A.E., R.P.D. et R.S.1) doivent faire l'objet d'une attention particulière lors de l'élaboration du P.L.U. Le regroupement des accès, ou leur positionnement sur les voies de desserte locale existantes, devra systématiquement être privilégié.

D'une manière générale, tout projet d'ouverture à l'urbanisation devra être examiné au regard de son impact sur le trafic et la sécurité routière. De plus, le choix d'autoriser des constructions le long de certaines portions de routes départementales devrait impérativement s'accompagner d'une réflexion plus globale sur l'existence ou la création des équipements connexes (réseaux, trottoirs, stationnement, éclairage public, points d'arrêts pour les transports publics…) et l'importance des modifications à apporter aux services existants (transports scolaires, ramassage des ordures ménagères,…).

3) Les rejets aux fossés des routes départementales

D'une manière générale, le Département recommande que les zones à urbaniser privilégient les secteurs où l'assainissement collectif est envisagé ainsi que ceux où la qualité des sols permet l'évacuation des eaux sur la parcelle.

4) Les clôtures

Le Conseil général rappelle que l'implantation des dispositifs de clôture le long des routes départementales est soumis à l'avis préalable du gestionnaire de voirie qui définit l'alignement s'il n'existe pas de plan d'alignement annexé au PLU. Les conditions de sécurité routière (visibilité principalement) devront être respectées notamment celles rappelées dans l'article 18 du règlement de voirie départemental.

5) Les espaces boisés classés (E.B.C.)

Le classement en espaces boisés classés, au titre de l'article L 130-1 du code de l'urbanisme, pourrait respecter un recul de 5 mètres du domaine public des routes départementales afin de permettre, le cas échéant, des aménagements de voirie sans révision du P.L.U. (obligatoire pour modifier le classement en E.B.C.).

Le Conseil général se réserve la possibilité de proposer un recul plus important notamment au regard d'une topographie contraignante.

6) Les reculs de constructions par rapport aux routes départementales

L'article L111-1-4 du code de l'urbanisme prévoit que, à l'exclusion de certains cas limitativement énumérés, « en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de (…) soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ». Ces dispositions devront être reprises dans le règlement et les documents graphiques et il devra en être tenu compte à l'occasion de l'élaboration du plan de zonage.

En Haute-Vienne, plusieurs routes départementales sont concernées. Elles sont répertoriées sur la cartographie fournie en annexe.

Par ailleurs, le Département pourra être amené à demander que soit appliquées des marges de recul spécifiques sur certains axes afin de préserver des possibilités d'aménagements futurs avec des contraintes urbanistiques réduites, de garantir au maximum la sécurité des usagers et des riverains et de limiter les nuisances sonores générées par un trafic routier dense.

7) Les plans d'alignement le long des routes départementales

Le Département encourage la commune à s'interroger sur l'opportunité de conserver et de reporter dans le P.L.U. les plans d'alignement le long des routes départementales lorsqu'ils existent.

8) Les limites d'agglomération

La délimitation d'une agglomération au sens du code de la route est signalée par des panneaux spécifiques qui déterminent la zone à l'intérieur de laquelle la vitesse des véhicules est limitée à 50 km/h. Le positionnement de ces panneaux est ainsi un facteur déterminant des conditions de sécurité routière.

La détermination des limites d'agglomération relève de la compétence du maire. Cette compétence est toutefois encadrée par la définition de l'article R 110-2 du code de la route qui définit la notion d'agglomération comme un « espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ».

Afin de faire concorder le positionnement de ces panneaux d'agglomération avec la réalité de l'implantation du bâti et les exigences de réduction de vitesse qui en découlent, lorsque le P.L.U. prévoit une zone à urbaniser hors agglomération, cette zone devrait faire l'objet d'une analyse pour, soit être intégrée à l'agglomération, soit être accompagnée d'aménagements destinés à renforcer le caractère périurbain du site et à permettre la réduction des vitesses.

Dans tous les cas, il serait opportun de mettre à profit la réflexion sur l'élaboration du P.L.U. pour vérifier la pertinence de toutes les limites d'agglomération actuelles en concertation avec les gestionnaires de voirie concernés.

9) Les emplacements réservés

Le Département s'engage à communiquer les emprises réservées dont il souhaite demander ou conserver le bénéfice pour ses projets d'aménagements routiers. Il demande en revanche à être consulté préalablement à l'aménagement des emplacements réservés situés en bordure de routes départementales.

La traduction dans le P.L.U.

Le rapport de présentation

Afin d'identifier le réseau routier départemental, le paragraphe suivant pourrait être inséré dans le rapport de présentation :

« Les itinéraires routiers présentant les caractéristiques d'un réseau structurant font l'objet d'une réglementation particulière des accès afin de tenir compte de la nature et de l'intensité du trafic qu'ils supportent.

La(Les) route(s) départementale(s) n°…, définie(s) par le Conseil général dans le cadre de sa politique routière comme itinéraire(s) structurant(s), est(sont) constitutive(s) de ce réseau et est(sont) identifiée(s) dans les documents graphiques du P.L.U. par les signes ★★★. »

Par ailleurs, le Département souhaiterait que soit mentionnée, sous la forme suivante, la restriction concernant la création d'accès sur la voirie départementale dans le rapport de présentation du P.L.U. :

« Le long des voies marquées des signes ★★★ sur les documents graphiques, les créations d'accès directs ou les changements d'affectation d'accès existants pour des constructions nouvelles ne pourront être autorisés que s'ils présentent les garanties de sécurité tant pour les usagers de la voie publique que pour ceux des accès envisagés.

Les conditions de sécurité seront examinées en particulier au regard des mouvements de cisaillement compte tenu de la nature et de l'intensité du trafic de la voie.

D'une manière générale, et même lorsque ne sont concernées que des routes départementales du réseau secondaire, des solutions seront recherchées pour que, en rase campagne, les constructions nouvelles rendues possibles par le P.L.U. soient desservies à partir de voies communales ou rurales existantes, et sous réserve de conditions de sécurité acceptables. »

Le règlement

- Conformément aux articles 15 et 16 du règlement de voirie départemental, les rejets d'eaux usées traitées ou pluviales aux fossés des routes départementales sont soumis à autorisation et doivent rester l'exception. Ces conditions particulières seront à rappeler aux articles 4 du règlement du P.L.U.
- Les articles 11 du règlement du P.L.U. portant sur les clôtures pourront être complétés par le paragraphe suivant, extrait du règlement de voirie départemental :

« Aux embranchements routiers ou à l'approche des traversées de voies ferrées, la hauteur des haies vives et des clôtures ne pourra, en outre, excéder 1 mètre au dessus de l'axe des chaussées, sur une longueur de 50 mètres comptée de part et d'autre du centre de ces embranchements, carrefours, bifurcations ou passages à niveau. La même hauteur doit être observée du côté du petit rayon, sur tout le développement des courbes du tracé, et sur une longueur de 30 mètres dans les alignements droits adjacents. »

Les documents graphiques et annexes

Les routes départementales intégrant le réseau structurant devront être matérialisées dans les documents graphiques par les signes ★★★.

Par ailleurs, dans le cas où les plans d'alignement existants ne présenteraient plus d'intérêt, ni pour la commune, ni pour le Département, ceux-ci pourraient être supprimés des documents graphiques et de l'annexe relative aux servitudes.