



NOTE D'INFORMATION

Economie
Environnement
Conception

65

Auteur : CETE de l'Ouest

Editeur :



NE PAS OUBLIER LES DÉLAISSÉS ROUTIERS

MAI 2000

A l'occasion de travaux routiers ou autoroutiers, en milieu interurbain, d'anciennes portions de voirie ne sont plus utilisées et sont délaissées par le maître d'ouvrage en fin de travaux.

Ces « délaissés » vont ainsi à l'encontre des efforts consentis pour améliorer la qualité de la route et de son environnement. Ils posent également des problèmes de sécurité et de confort par les confusions visuelles engendrées et grèvent les budgets d'entretien et de gestion.

Leur suppression, leur réaménagement, leur déclassement - reclassement - cession sont autant de questions qui méritent réflexion et qui sont abordées ici, pour que ces reliquats de voiries ne constituent plus des points noirs paysagers du domaine public routier.

UN DELAISSE DANS LE PAYSAGE

Le paysage routier peut être séparé en deux composantes interactives :

- d'une part le paysage proche correspondant à l'emprise de l'infrastructure et aux premiers plans,
- d'autre part le paysage lointain ou grand paysage correspondant au site traversé.

Excepté pour les sites grandioses, les premiers plans routiers sont essentiels car ils donnent l'échelle de référence au paysage perçu. Cette bande de bord de chaussée - de la zone revêtue à la limite d'emprise : accotements et fossés, terrassements et dépendances vertes, équipements de la route... - accompagne l'automobiliste tout au long de son parcours.

L'infrastructure routière est un ouvrage d'une perfection propre si l'on considère la constance de ses caractéristiques géométriques et la qualité de réalisation de sa chaussée. Ce caractère « parfait » fait ressortir d'autant plus les malfaçons qu'elle engendre, particulièrement sur les premiers plans, jonction entre bande revêtue et paysage extérieur de deuxième plan :

- terrassements bruts par rapport à la morphologie du site,

- difficultés de cicatrisation végétale,
- ouvertures de carrière, création d'aires de fabrication,
- délaissés routiers non traités...

Au même titre que les beaux éléments de l'infrastructure (ouvrage d'art, aires de repos, œuvre d'art...), du paysage (milieux naturels spécifiques, cultures particulières, points-repères architecturaux...), les « ratés » de premiers plans appartenant au domaine routier, peuvent être d'autant plus remarquables et remarqués qu'ils constituent des événements visuels attirant l'attention tant du conducteur que des passagers du véhicule.

Les délaissés routiers en font partie.



Ce délaissé nuit autant à la lisibilité de la route qu'à la qualité de l'environnement routier.

Pourquoi s'intéresser aux délaissés routiers ? Pourquoi être sensible à ces points noirs ?

- parce qu'ils peuvent poser des problèmes de sécurité (maintien de l'ancienne chaussée revêtue, végétation existante participant au guidage optique, utilisation nouvelle détournant l'attention du conducteur),
- parce qu'ils constituent des points noirs paysagers par le non-retraitement d'une partie du domaine public routier,
- parce qu'ils demandent un entretien régulier malgré leur non-utilisation et donc obligent à maintenir une enveloppe financière pour ce poste,
- parce qu'une réhabilitation ultérieure est largement plus onéreuse qu'un traitement pratiqué au moment des travaux.

GENESE, DEFINITION ET CARACTERISTIQUES

Les besoins nouveaux de la circulation, les notions de sécurité et de confort nécessitent un remodelage des voies. Ces modifications de voirie entraînent des changements dans les tissus parcellaires mais également dans l'ancien réseau viaire.

La genèse des délaissés de voirie s'inscrit dans cette histoire.



Voie de contournement abandonnée : la genèse d'un délaissé.

Des sections de routes ont donc été abandonnées à la suite de :

- rectification de virage,
- modification ou suppression de carrefour-plan,
- aménagement, réaménagement ou mise aux normes d'échangeur dénivelé,
- interception de route non rétablie, devenue sans issue,
- dévoiement de tracé vers un giratoire,
- désaffectation d'aires d'arrêt,
- ...

autant de typologies de délaissés de voirie qui peuvent constituer des points noirs paysagers, des zones potentielles de confusion de conduite, des sections à entretenir alors qu'elles n'ont plus aucune utilité.

Les caractéristiques communes à tous les délaissés routiers sont :

- l'omniprésence du bitume,
- la très lente colonisation végétale de ces surfaces peu propices à leur installation,
- la déconnexion du nouvel aménagement par rapport aux délaissés de voirie (merlon, glissière...),
- une signalisation verticale encore souvent présente voire renforcée,
- un marquage au sol maintenu et quelquefois récemment renouvelé,
- un calage au terrain naturel plus respectueux que les nouveaux profils,
- des utilisations induisant des problèmes de sécurité,...
- des perturbations visuelles : stationnement sauvage, dépôt, friche,...

Utilisations sauvages ou réflexion amont ?

Certains délaissés routiers retrouvent parfois des fonctions que leurs caractéristiques particulières rendent opportunes :

- pistes d'entraînement pour écoles de conduite,
- aires d'arrêt ou de repos, point d'information (Relais Informations Services), aires pour gens du voyage,
- accès de service,
- aire de stockage de matériaux ou parc de stationnement de matériel ou d'engins des services de l'Équipement.
- ...

Un inventaire des délaissés à l'échelle d'une subdivision des services de l'Équipement, voire d'un itinéraire, se révèle utile afin de remonter l'information jusqu'à la Direction Départementale.

Pour cela, sont nécessaires :

- une fiche descriptive par site (situation, dimensions, caractéristiques typologiques, ancienneté, évolution de l'occupation végétale et nature des espaces, potentialités paysagères du délaissé et de l'environnement, voisinage, positionnement relatif, présence de réseaux aériens ou souterrains, utilisation effective de la zone, temps et coût d'entretien...),
- une carte de situation de l'ensemble des sites répertoriés par subdivision, par itinéraire,
- un recueil des utilisations opportunes des besoins ou des attentes des riverains,
- un plan de récolement et une note de synthèse qui doivent aboutir à :
 - un plan de réaménagement de certains délaissés par rapport à des utilisations possibles et raisonnables pour les sites,

- un plan de réhabilitation par zone ou par itinéraire,
- la mise en place de procédures de déclassement - reclassement et cession.

Vers une solution de suppression des délaissés

L'inventaire des sites à réhabiliter et le recueil des besoins potentiels ou exprimés peuvent conduire à une grande variété de réaménagements. Si cette note ne peut traiter tous les cas de réhabilitation, les opérations simples mais néanmoins indispensables de préparation des sols en vue d'une végétalisation sont présentées ci-après, mais le but principal n'est-il pas que l'Etat se sépare de ce bien routier inutilisé et coûteux en gestion et entretien ?

DES REHABILITATIONS POSSIBLES

La texture des matériaux utilisés pour la construction des chaussées nécessite, à des fins de végétalisation, un décapage des différentes couches superficielles et leur enlèvement par pelle mécanique, et transport en décharge ou réutilisation comme matériaux de terrassement ou de couche de forme sur un autre chantier. L'épaisseur des matériaux à retirer dépend de l'objectif recherché, des moyens disponibles, des enjeux paysagers du délaissé à réhabiliter.

La structure d'une chaussée est constituée, de haut en bas, des différentes couches suivantes :

- **la couche de roulement** de 10 à 20 cm (béton bitumineux).
- **la couche de base et la couche de fondation** de 40 à 50 cm (grave traitée avec un liant)
- **la couche de forme éventuelle** (soit sol naturel terrassé avec chaux et liant, soit différents matériaux traités). de 15 à 50 cm

Cette plate-forme est par ailleurs souvent installée sur un remblai en point bas.

Plusieurs niveaux de réhabilitation peuvent être obtenus :

- une réhabilitation minimale pour une recolonisation naturelle acceptable,
- une réhabilitation à des fins de plantations :
 - sous forme de taillis forestier,
 - sous forme de boisement.
- une remise en état à des fins agricoles.

Calcul du coût de la remise en état (indicatif) :

Prestation	Unité	Prix unitaire H.T.
Sciage de chaussée	m	30
Défonçage de chaussée	m ²	20
Démolition de chaussée et évacuation des produits	m ³ en place	50
Reprise de terre végétale sur lieu de dépôt provisoire, élimination des produits étrangers et mise en œuvre	m ³ mis en place	55
Apport et mise en place de terre végétale	m ³ mis en place	120

La réhabilitation minimum pour une recolonisation naturelle acceptable :

- **décapage** : enlèvement superficiel des matériaux (couche de roulement et couche de base),
- **sous-solage** : cette opération consiste en un éclatement des couches inférieures (couche de forme et terrassement de type remblai) pour aérer le substrat et pour favoriser la constitution de la réserve en eau. Ce travail est réalisé, pour des petites surfaces, à l'aide d'une pelle-marteau travaillant à reculons de manière à ne pas évoluer sur la zone défoncée. Sur des surfaces plus importantes, ou à l'occasion de la présence d'engins plus conséquents sur un chantier proche, cette opération peut être effectuée à l'aide d'une sous-soleuse, d'un chisel ou encore mieux d'un rippeur lourd ou d'un buteur à une profondeur minimale de 0,5 m - mais préférable de 0,75 m à 1 m. Si l'on ne dispose pas de ces matériels, le sous-solage peut également être réalisé avec une charrue à socs ou à disques sur une épaisseur de 30 cm,
- **émiettage** : sur 10 cm avec herse à dents pour faciliter le régalage,
- **régalage** : pour une meilleure intégration de la zone de délaissé aux terrains environnants, un régalage de l'ancienne chaussée, des accotements et fossés, voire des terrassements bordiers est absolument nécessaire pour un bon raccordement morphologique,
- **apport d'une couche de terre végétale** : de 15 à 20 cm de matériau meuble, riche en matière organique et en organismes vivants, pour la réalisation d'un lit de semence favorable à la germination des graines. L'apport de terre végétale est une solution

plus efficace par sa simplicité de mise en œuvre que le rétablissement des qualités physico-chimiques et biologiques (par des amendements et une fertilisation) d'un sol décapé et sous-solé.

- **semis** herbacé comme aide à une colonisation naturelle.

* **Un paysagiste doit être associé à cette proposition.**

La réhabilitation à des fins de plantations :

- le taillis forestier : cet aménagement peut être intéressant sur le plan paysager (composition paysagère ou compensation par rapport au remembrement), sur le plan biologique (îlot vert participant à des connexions) plus qu'à des fins de production de bois d'énergie.

L'ensemble des travaux préparatoires de la réhabilitation précédente reste de rigueur sinon que seront décapées et enlevées les couches de roulement et de base déjà citées mais également la couche de fondation, et ce seront au moins 30 cm de terre végétale qui seront régales.

* **A cette réflexion peut être associée l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) EPIC dont l'activité est tournée vers les collectivités territoriales.**

- le reboisement : celui-ci ne peut-être envisagé que si la taille du délaissé routier est raisonnable pour cette occupation. Cette typologie, rare en section courante, peut être représentée par les zones d'emprunt ou les anciennes aires de fabrication.

* **L'association d'un conseiller ou d'un expert forestier (IDF : Institut du Développement Forestier ou le CRPF : Comité Régional de la Production Forestière) est indispensable pour justifier cette option d'aménagement et rendre réaliste l'entretien et la gestion de l'exploitation.**

Plusieurs niveaux de préparation du délaissé routier sont nécessaires en fonction des prétentions :

- la recolonisation naturelle après simple décapage, sous-solage et apport de terre végétale,
- le semis d'espèces champêtres à forte densité,
- la recolonisation naturelle provoquée par semis d'espèces pionnières et d'essences nobles. Une fumure de fond est conseillée,
- les plantations forestières classiques : elles se révèlent peu réalistes pour ce type d'espace en raison du montant des investissements, du coût des travaux préparatoires, de la quantité de terre végétale à rapporter... pour un revenu à long terme (30 à 80 ans).

La remise en état agricole

Les travaux à réaliser en plus de l'enlèvement des différentes couches de matériaux et du curage des fossés (présence de métaux lourds, huiles, micro-polluants...) sont :

- le débroussaillage des dépendances vertes et des terrains enclavés. Résoudre le problème posé par l'existence éventuelle de haie linéaire,
- le décompactage (après sous-solage) sur une épaisseur d'un mètre et suppression du géotextile si nécessaire,
- la mise en place d'un drainage si les terrains le nécessitent,
- la vérification du profil pédologique des parcelles riveraines,
- l'apport de terre végétale (30 à 50 cm de terre arable et une couche d'horizon inférieur) et après analyse du substrat, ajouts d'amendements et d'engrais,
- le régalaage du sol et liaison avec les terrains mitoyens,
- le travail du sous-sol sur trois ans (labours, façons superficielles) pour obtenir la structure biologique et le niveau de vie d'une bonne terre. Une mise en jachère pendant cette période ne peut qu'accroître la valeur des terres et restituer les mêmes potentialités culturelles que les terrains annexes.

* **Ce travail de remise en état réalisé par la DDE sur les conseils d'un paysagiste devra associer des partenaires du monde agricole (DDAF, Chambre d'Agriculture, FDSEA...) si le terrain doit être cédé par la suite.**

DES PROCEDURES POUR LA SEPARATION DE CES BIENS ROUTIERS

S'il est simple d'expliquer les conditions d'apparition de ces délaissés, il est en revanche délicat de les résorber parce qu'ils se situent à l'articulation entre la gestion par le droit des sols (domaine public routier) et l'opération complexe sous maîtrise d'ouvrage publique.

Lorsque tout ou partie d'une section du domaine public routier national a perdu de son utilisation, ou n'a plus de raison d'y appartenir, l'Etat peut se séparer de son bien.

Dans le cas d'un aménagement de RN ou d'auto-route, les emprises acquises appartiennent au domaine public de l'Etat.

En effet, plutôt que d'avoir à supporter l'entretien coûteux des délaissés, l'Etat peut se séparer de son bien au profit des départements, des communes ou encore des particuliers riverains de l'infrastructure, avec les contraintes dues au statut de la voie proche.

Dans tous les cas, une réhabilitation préalable des terrains est souhaitable, considérant qu'il est difficile de trouver des acquéreurs à un morceau de chaussée.

Il est recommandé de prévoir la réhabilitation avant d'engager les procédures de séparation des biens (voir § précédent). Pour une réhabilitation envisagée lors de travaux neufs, le coût des travaux de remise en état pourra être intégré à l'estimation du coût total du projet routier au niveau de l'avant-projet.

Description des procédures de séparation à mettre en place pour ces trois cas de séparation :

INTEGRATION AU DOMAINE PRIVE D'UNE COLLECTIVITE	INTEGRATION AU DOMAINE PUBLIC D'UNE COLLECTIVITE	ACQUISITION PAR UN PARTICULIER
<ul style="list-style-type: none"> • Plan d'alignement • déclassement - domaine - collectivité 	<ul style="list-style-type: none"> • plan d'alignement • déclassement - reclassement 	<ul style="list-style-type: none"> • plan d'alignement • déclassement - domaine privé - collectivité • cession au particulier.

Cette démarche implique une série de procédures successives :

- la mise en place d'un plan d'alignement (auquel est joint un plan parcellaire) qui doit aider à fixer la limite entre le domaine public routier national et les propriétés riveraines. Cette procédure permet de régulariser l'existence et le statut des anciennes chaussées du domaine public routier délestées de tout ou partie de leur trafic et du parcellaire résiduel enclavé par l'emprise du tracé neuf. La création d'une nouvelle voie s'accompagne souvent par ailleurs d'une opération de remembrement foncier agricole (redécoupage et redistribution) et (ou) de révision de P.O.S. (expropriation).

On notera que les plans d'alignement ne sont pas obligatoires pour les routes nationales et départementales alors qu'ils le sont pour les voies communales. En zone interurbaine, le coût d'une telle procédure reste relativement peu élevé,

- le déclassement, procédure qui permet à l'Etat de faire passer un bien de son domaine public à son domaine privé,
- le reclassement de la voirie dans le domaine routier d'une collectivité ou la cession du bien à des personnes privées.

C'est le chef de projet qui diligente la mise en œuvre de ces procédures. Mais plus tôt seront prises les dispositions concernant les procédures de déclassement, plus simples seront les délibérations des assemblées élues (Conseil Général ou Conseil Municipal suivant le cas) ; en effet si les décisions de déclassement ne sont prises qu'après instructions des dossiers par l'administration centrale, cette démarche procédurale est rendue plus complexe par la constitution d'un dossier spécifique.

D'une façon générale, lorsque les parcelles sont retirées du domaine public, elles passent dans le domaine privé de la collectivité publique et peuvent être cédées aux riverains qui ont, pour l'acquisition des parcelles situées au droit de leur propriété, un droit de préférence appelé droit de préemption. Ce droit est en principe destiné à conserver les droits de riveraineté des parcelles ayant eu un accès sur la voie publique en cas de modifications de celle-ci.

Les délaissés de voirie peuvent devenir dépendances du domaine de la collectivité propriétaire de la voie ; celle-ci peut ne pas les maintenir à un usage public et décider de les aliéner à un privé après les avoir déclassés.

Ce sont les règlements du P.O.S. qui s'appliqueront aux futurs terrains cédés ou rétrocédés.



Exemple de réhabilitation d'un délaissé en prairie fleurie.



Les délaissés peuvent engendrer des confusions dans la lecture du tracé de la route.

CONCLUSION

Une prise de conscience nécessaire

Les nouveaux tracés et la non prise en compte des délaissés aboutissent donc le plus souvent à une dégradation progressive de l'espace public routier, des usages des sections délaissés, de l'image des abords des infrastructures neuves, et par voie de conséquence des paysages traversés. Cette dégradation est encore aggravée par la dualité d'autorité entre compétence de voirie détenue par l'Etat ou le département et compétence de gestion dévolue aux subdivisions et communes.

Les constats de cet héritage et les soucis croissants de qualité de réalisation supposent le règlement de ces points noirs que constituent les délaissés de voirie sur le domaine public routier.

La réhabilitation pour une sortie du domaine public routier : une solution efficace

Des procédures juridiques et foncières, menées parallèlement à une réhabilitation, permettent de régler plus efficacement la sortie du domaine public routier des délaissés de voirie ou zones enclavées coûteuses en entretien et devenues inutiles. Cette prise en charge de la réhabilitation constitue un moyen de garantir un certain résultat paysager, intégré au nouveau projet d'infrastructure. Il faut néanmoins, si ces terrains sont cédés, s'assurer de la pérennité en menant une réflexion orientée vers des solutions contractuelles (convention de gestion avec par exemple un agriculteur riverain ou une association) ou réglementaires (mesures de protection, inscription en termes de droit du sol, application de la loi Barnier et de la réglementation sur la publicité...).

Etapes de la procédure de projet routier (non concédé)	DELAISSES
Etude d'Avant-projet APS ou APSI	REPERAGE ET INVENTAIRE DES DELAISSES RESIDUELS PROJET <ul style="list-style-type: none">• quelle réutilisation ?<ul style="list-style-type: none">- pas de changement de statut- séparation : collectivité privée ou collectivité publique ou particulier.• quelle réhabilitation ? (nature des travaux)• quel coût ?<ul style="list-style-type: none">- d'entretien- de réutilisation- de réhabilitation.
Estimation Etudes de Projet APA... Travaux	ESTIMATION PROJET DETAILLE DE REHABILITATION TRAVAUX

Synoptique de la bonne prise en compte des délaissés

BIBLIOGRAPHIE

- La réhabilitation des délaissés routiers, *Rapport d'étude SETRA/CETE DE L'OUEST*, 1999 ;
- La réhabilitation des voies rapides urbaines - Thème paysage et insertion, *Guide*, CERTU, 1998, 211 p. (prix : 270 F).
- Route et paysage - *guide méthodologique*, SETRA, 1995, 76 P. (référence SETRA : B9545 ; prix : 180 F)
- *Autoroute et paysage*, C. LEYRIT et B. LASSUS, Demi-Cercle, 1994.

Cette note a été rédigée par :

Alix Nédélec - ☎ 02 40 12 83 67
Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de l'Ouest - Division Infrastructures
et Environnement
MAN-Rue Viviani - B.P. 46223 - 44262 NANTES Cedex 2

S.E.T.R.A. 46, avenue Aristide Briand - B.P. 100 - 9225 BAGNEUX Cedex - France
☎ 01 46 11 31 31 - Télécopie 01 46 11 31 69 - 01 46 11 36 83
Renseignements techniques : Benjamin Fouchard - SETRA/CSTR - ☎ 01 46 11 32 31
Bureau de vente : ☎ 01 46 11 31 55 - 01 46 11 31 53 - référence du document : **B0015**
Internet : <http://www.setra.equipement.gouv.fr>

Ce document a été édité par le SETRA, il ne pourra être utilisé ou reproduit même partiellement sans son autorisation.

AVERTISSEMENT

Cette série de documents est destinée à fournir une information rapide. La contrepartie de cette rapidité est le risque d'erreur et la non exhaustivité. Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son auteur ni de l'administration.

Les sociétés citées le cas échéant dans cette série le sont à titre d'exemple d'application jugé nécessaire à la bonne compréhension du texte et à la mise en pratique.

ISSN 1250-8675