

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 4 décembre 1968.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relatif
aux voies rapides et complétant le régime de la voirie nationale
et locale,*

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

La nécessité d'établir une distinction entre les voies de desserte locale et les routes assurant les liaisons à grande distance est apparue depuis longtemps aux pouvoirs publics.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Marc Puzet, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, André Aubry, Octave Bajoux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Raymond Brun, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Eugène Jamain, Lucien Junillon, Michel Kauffmann, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Legros, Henri Longchambon, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Abel Sempé, Raoul Vadepied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 272, 472 et in-8° 61.

Sénat : 70 (1968-1969).

Voirie. — Routes - Autoroutes - Urbanisme.

Cette préoccupation se retrouve, en effet, dans les décrets-lois du 30 octobre 1935 et du 2 mai 1938 qui réglementaient l'accès ou la traversée des voies classées « grands itinéraires » et transféraient aux préfets certains pouvoirs de police de la circulation jusqu'ici confiés aux maires. Mais les dispositions prises étaient très insuffisantes et ne s'appliquaient, d'ailleurs, qu'aux déviations urbaines.

Il est à peine besoin de souligner, par ailleurs, que *l'accroissement considérable du transport automobile a conduit à revoir totalement ces dispositions*, et même à envisager, comme l'avait souligné le rapport d'information de votre commission relatif à la circulation dans les grands centres urbains, la création de trois catégories de voies : les artères urbaines, les liaisons périphériques et les grands itinéraires.

Depuis la dernière guerre, de nouveaux textes ont donc été adoptés définissant et réglementant les problèmes relatifs aux grands itinéraires nationaux et internationaux, en accord avec nos voisins européens. Mais les principales dispositions nouvelles prises en la matière sont celles visant les autoroutes (loi du 18 avril 1955).

On pourrait donc penser que le Gouvernement dispose d'un arsenal législatif suffisant pour faire face aux problèmes relatifs à l'infrastructure routière, qu'il s'agisse des accès, des servitudes de « non aedificandi » ou de la police de la circulation.

Or, comme l'a très justement fait observer à l'Assemblée Nationale notre collègue M. Catalifaud et, après lui, le Secrétaire d'Etat à l'équipement, *d'importantes lacunes subsistent* et il est, en particulier, *indispensable de créer une catégorie nouvelle de routes indépendante du classement traditionnel des voiries*, pour définir certains grands itinéraires de liaison ou sections de ceux-ci et fixer les règles de leur utilisation.

Si l'on considère, en effet, *le cas des autoroutes*, seules à être nettement définies, on constate que leur statut en fait un espace clos et protégé auquel il n'est possible d'accéder qu'en quelques points spécialement aménagés.

La mise en œuvre d'une telle formule, outre les dépenses élevées qu'elle entraîne, ne saurait convenir, on l'imagine aisément, dans tous les cas étant donné la rareté des points de contact entre cette voie spéciale et les régions traversées.

On ne pouvait, par ailleurs, se contenter de la réglementation établie pour les grands itinéraires, celle-ci ne s'appliquant en fait qu'aux déviations urbaines.

Enfin, qu'il s'agisse des autoroutes ou des grands itinéraires, *seul le domaine public de l'Etat est en fait concerné.*

Le projet de loi soumis à notre examen a donc pour double objet de combler une lacune juridique et de permettre de réaliser, dans des conditions qui ne soient pas trop onéreuses, des liaisons routières, appartenant aussi bien à la voirie nationale qu'à celle des départements et des communes — et demain, peut-être, des régions — capables d'écouler sur des itinéraires de moyenne importance un trafic automobile de l'ordre de 10.000 véhicules par jour.

L'utilité des dispositions dont on nous propose l'adoption étant ainsi démontrée, il nous apparaît indispensable de poser un certain nombre de questions relatives à l'application de ce texte.

Les commentaires du rapporteur de la Commission de la Production et des Echanges devant l'Assemblée Nationale ainsi que certaines réactions de la presse nous font craindre, en effet, que le Gouvernement n'utilise ce projet de loi pour, suivant l'expression de M. Chalandon, « faire plus avec moins », c'est-à-dire *remettre en cause le programme actuel d'autoroutes de liaison et les remplacer, au moins en partie, par des routes express.*

Une telle remise en cause ne manque pas de partisans parmi lesquels, nous l'avons dit, ceux qui rappellent que, pour une dépense équivalente, on peut réaliser 3 kilomètres de route à 4 voies pour 1 kilomètre d'autoroute. On ajoute également que, si le trafic est particulièrement dense à proximité des grandes agglomérations, il est beaucoup moins important en rase campagne.

Il n'est pas possible de méconnaître la valeur de ces observations, surtout en période de pénurie, mais *votre commission se doit cependant de signaler que ces arguments, largement développés dans l'exposé des motifs du projet de loi sur les autoroutes en 1955, ont quelque peu perdu de leur valeur depuis lors, en raison du développement considérable du trafic.* Qu'on se souvienne seulement que le volume de la circulation a été, depuis cette époque, sensiblement multiplié par 2,5.

Il convient également de préciser que la capacité d'écoulement d'une autoroute est de 30.000 véhicules/jour pour deux fois deux chaussées et de 80.000 à 90.000 véhicules/jour pour deux fois trois

chaussées (en 1965 : moyenne annuelle du tunnel de Saint-Cloud : 82.555 véhicules/jour ; sortie autoroute Sud : 80.192) alors qu'une route à 4 voies supporte difficilement plus de 15.000 véhicules/jour.

A cet argument, on nous permettra d'ajouter *la contribution indéniable que l'autoroute apporte à la sécurité* (3 fois moins de tués par unité de trafic) et le kilométrage annuel remarquablement bas parcouru par les véhicules français en raison de l'insuffisance de l'infrastructure (10.500 kilomètres par an contre 17.000 en Allemagne).

Enfin, on ne peut ignorer que la fiscalité routière, qui est, dans une grande mesure, fonction de la circulation, rapportera à l'Etat 16 milliards de francs en 1969.

Votre commission attire donc très instamment l'attention du Gouvernement sur *le danger qui résulterait pour notre activité économique et touristique d'une révision d'un programme établi en 1955 et mis en œuvre en 1960*, ayant pour objectif minimum la réalisation d'un réseau de 3.500 kilomètres d'autoroutes de dégagement et de liaison, d'ici 1975.

Si des économies sur les équipements collectifs de transport doivent être réalisées, il nous apparaîtrait regrettable qu'elles visent une infrastructure supportant un trafic qui dépasse tous les objectifs prévus dans le domaine des voyageurs et des marchandises, alors que des sommes considérables continuent d'être consacrées au soutien d'activités dont l'avenir paraît plus incertain.

Ces réserves faites, nous allons examiner les articles du projet de loi.

*

* *

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

Texte présenté par le Gouvernement.

Article premier.

Les voies rapides sont des routes nationales, des chemins départementaux ou des voies communales, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, sur lesquelles les propriétés riveraines ne jouissent pas du droit d'accès et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules.

Texte voté par l'Assemblée Nationale.

Article premier.

Les voies rapides comprennent, d'une part, les autoroutes définies par la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 et par les textes subséquents et, d'autre part, les « routes express » qui sont des routes nationales, des chemins départementaux, des voies communales ou d'autres voies accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, sur lesquelles les propriétés riveraines ne jouissent pas du droit d'accès et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules.

Texte proposé par votre commission.

Article premier.

« Les voies rapides comprennent, d'une part, les autoroutes définies par la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 et par les textes subséquents et, d'autre part, les « routes express ».

« Les routes express, instituées par la présente loi, sont des routes ou sections de route, appartenant au domaine public de l'Etat ou de toute autre collectivité publique territoriale, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules ».

Commentaires. — Cet article est la clé de voûte du texte, puisqu'il définit les caractéristiques essentielles des « routes express » créées par le présent projet de loi et classées dans le cadre plus général des voies rapides : limitation des accès et interdiction possible à certaines catégories d'usagers.

Sans altérer le sens général du texte adopté par l'Assemblée Nationale, nous pensons utile d'y apporter quelques modifications.

En premier lieu, il nous est apparu nécessaire de souligner de façon plus claire, en nous inspirant de la loi sur les autoroutes, que le présent projet institue une catégorie de voies nouvelles dénommées « routes express », l'appellation de voie rapide n'ayant pas, pour sa part, de signification juridique.

Par ailleurs, il nous semble que la modification apportée à la rédaction initiale par l'Assemblée Nationale, dans le but de prévoir en fait la création de routes régionales, étendait exagérément le champ d'application de la loi en ajoutant aux voies départementales et communales les « autres voies » sans préciser davantage. Il existe, en effet, des voies du domaine privé ou, plus simplement, des voies privées qui ne sauraient être visées par ce texte.

Aussi, proposons-nous de faire référence aux « routes ou sections de route appartenant au domaine public de l'Etat ou de toute autre collectivité publique territoriale ».

Enfin, nous estimons plus judicieux de regrouper les restrictions visant les propriétés riveraines dans un même article — en l'espèce l'article 4 — comme cela a été fait à l'article 3 du statut des autoroutes.

Cette dernière modification a, de plus, l'intérêt d'éviter la répétition dans la même phrase des mots « accessibles » et « accès ».

Article 2.

| Texte présenté par le Gouvernement. | Texte voté par l'Assemblée Nationale. | Texte proposé par votre commission. |
|---|---|-------------------------------------|
| Art. 2. | Art. 2. | Art. 2. |
| Le caractère de voie rapide est conféré à une voie ou à une section de voie, existante ou à créer, par décret en Conseil d'Etat portant, le cas échéant, déclaration d'utilité publique et pris après enquête publique. Il est retiré dans les mêmes formes. | Le caractère de <i>route express</i> est conféré... ... enquête publique. Conforme. | Conforme. |

Commentaires. — Cet article n'appelle, de notre part, aucune observation particulière. Signalons, cependant, que le caractère de route express sera sans doute donné en priorité aux déviations urbaines où la vitesse sera souvent limitée, ce qui souligne l'intérêt de l'abandon du mot « voie rapide » primitivement retenu par le Gouvernement.

Article 3.

| Texte présenté par le Gouvernement. | Texte voté par l'Assemblée Nationale. | Texte proposé par votre commission. |
|---|---------------------------------------|--|
| Art. 3. | Art. 3. | Art. 3. |
| L'aménagement de points d'accès nouveaux et la suppression de points d'accès existants sont décidés ou autorisés par arrêté ministériel pris après enquête publique, sans préjudice de l'application des règles d'urbanisme prévues notamment par les articles 13 et 15 à 17 du Code de l'urbanisme et de l'habitation. | Conforme. | L'aménagement... ...par les articles 13 à 18 du Code de l'urbanisme et de l'habitation. |

Commentaires. — Les dispositions de cet article concernent les conditions d'aménagement de points d'accès nouveaux : il est prévu que cette décision est prise par arrêté ministériel après enquête publique.

Il y a lieu de présenter, à ce sujet, plusieurs observations :

1° L'aménagement ou la fermeture de points d'accès routiers nouveaux s'inscrira dans le cadre de plans d'occupation des sols. L'article 13 de la loi d'orientation foncière prévoit, en effet, que les plans d'occupation des sols « précisent le tracé et les caractéristiques des principales voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer... Il fixe également les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts ».

2° Il ne fait pas de doute qu'au cas où la décision d'aménager ou de supprimer un point d'accès nouveau est prise dans le cadre général de l'élaboration d'un plan d'occupation des sols, les dispositions de l'article 14 de la loi d'orientation foncière sont applicables ; la décision d'aménager un point d'accès suit, en effet, le cheminement prévu pour l'ensemble des dispositions figurant dans un plan d'occupation des sols élaboré conjointement par les services de l'Etat et les communes intéressées.

3° L'article 3 du présent projet répond également à une hypothèse différente : celle dans laquelle l'aménagement ou la suppression d'un point d'accès serait décidé postérieurement à l'entrée en vigueur d'un plan d'occupation des sols. En l'occurrence, les dispositions de l'article 14 ne sont donc pas applicables mais, en revanche, l'article 17 de la loi foncière prévoit les conditions dans lesquelles une décision de modification peut intervenir.

Il est donc prévu, dans ce cas, que l'enquête publique concernant cette nouvelle opération porte à la fois sur l'utilité publique et la modification de l'ensemble du plan, ce qui justifie la référence à l'article 17.

Quant aux conditions de révision du plan, il apparaît bien qu'elles doivent être fixées par l'article 15 relative à la modification d'un plan approuvé ou d'un plan rendu public.

Par ailleurs, l'article 18 concerne les droits d'un propriétaire d'un terrain réservé par un plan d'occupation des sols. Il est normal, en effet, que ce propriétaire puisse demander à la collectivité ou à l'établissement public bénéficiaire de la réserve de procéder à l'acquisition du terrain.

Nous vous proposons donc de faire référence aux articles 13 à 18 de la loi d'orientation foncière.

Article 4.

| Texte présenté par le Gouvernement. | Texte voté par l'Assemblée Nationale. | Texte proposé par votre commission. |
|---|--|--|
| <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Art. 4.</p> <p>Des servitudes destinées à éviter les abus de la publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines des voies rapides selon les modalités fixées par un décret en Conseil d'Etat.</p> | <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Art. 4.</p> <p>Des servitudes...</p> <p>...voisines des routes express selon les modalités...</p> <p style="text-align: center;">... d'Etat.</p> | <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Art. 4.</p> <p><i>Les propriétés limitrophes des routes express ne jouissent pas du droit d'accès.</i></p> <p><i>En outre, des servitudes destinées à éviter les abus de la publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines des routes express selon les modalités fixées par un décret en Conseil d'Etat.</i></p> |

Commentaires. — Comme nous l'avons expliqué précédemment, nous avons regroupé dans cet article les servitudes visant les propriétaires riverains des routes « express », qu'il s'agisse de la suppression du droit d'accès ou de l'établissement de panneaux publicitaires.

Article 5.

| Texte présenté par le Gouvernement. | Texte voté par l'Assemblée Nationale. | Texte proposé par votre commission. |
|--|---|--|
| <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Art. 5.</p> <p>Lorsque une route nationale, un chemin départemental ou une voie communale figurant sur une liste fixée ou approuvée par décret est déviée en vue du contournement d'une agglomération, les propriétaires riverains ne jouissent pas du droit d'accès à la déviation au droit de chaque parcelle.</p> | <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Art. 5.</p> <p>Lorsque une route nationale, un chemin départemental, une voie communale ou une autre voie figurant sur une liste...</p> | <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Art.5.</p> <p>Lorsque une route, appartenant au domaine public de l'Etat ou de toute autre collectivité publique territoriale, figurant...</p> <p style="text-align: right;">...de</p> <p>chaque parcelle.</p> |

Commentaires. — Avec cet article, nous sortons du domaine propre des routes express puisqu'il est question maintenant de dispositions s'appliquant à l'ensemble de la voirie.

Ceci dit, pour les mêmes raisons que celles exposées précédemment, nous avons repris dans cet article les termes employés dans notre amendement à l'article premier pour qualifier les voiries n'appartenant pas au réseau national.

Article 6.

| Texte présenté par le Gouvernement. | Texte voté par l'Assemblée Nationale. | Texte proposé par votre commission. |
|---|---------------------------------------|--|
| Art. 6. | Art. 6. | Art. 6. |
| Les portions de routes nationales dont le maintien dans la voirie nationale ne se justifie plus en raison de l'ouverture d'une voie nouvelle ou du changement de tracé d'une voie existante peuvent être classées dans l'une des catégories des voies publiques dont les départements ou les communes ont l'administration, après accord des collectivités locales intéressées. Lorsque celles-ci, dûment consultées, n'ont pas donné leur assentiment, le classement ne peut être prononcé que par décret en Conseil d'Etat. | Conforme. | Les portions de route dont le maintien dans la voirie nationale... ... de voies publiques appartenant au domaine public des autres collectivités territoriales, après accord des dites collectivités. Lorsque celles-ci... ... en Conseil d'Etat. |

Commentaires. — Cet article règle les modalités de classement dans la voirie locale de routes dont le maintien dans le réseau national ne se justifie plus, le trafic qu'elles supportaient ayant été dévié vers une voie nouvelle.

A ce sujet, nous n'avons pas compris pourquoi la rédaction adoptée fait référence pour qualifier la voirie locale à la notion d'administration par les départements ou les communes, alors qu'à notre connaissance ces voies appartiennent au domaine public de ces collectivités ; nous vous proposons donc de reprendre ici la même formule qu'à l'article 5.

Article 7.

| Texte proposé par le Gouvernement. | Texte voté par l'Assemblée Nationale. | Texte proposé par votre commission. |
|---|---------------------------------------|-------------------------------------|
| Art. 7. | Art. 7. | Art. 7. |
| Les articles premier et 2 du décret du 24 mai 1938 relatif à la réglementation routière de la traversée des agglomérations par les grands itinéraires sont abrogés. | Conforme. | Conforme. |

Commentaire. — Cet article se justifie par le fait que les dispositions de la présente loi se substituent à celles prévues par les textes dont l'abrogation est demandée.

Article 8.

| Texte présenté par le Gouvernement. | Texte voté par l'Assemblée Nationale. | Texte proposé par votre commission. |
|---|---------------------------------------|--|
| — Art. 8. | — Art. 8. | — Art. 8. |
| Des décrets en Conseil d'Etat détermineront les mesures d'application de la présente loi. Ils devront notamment prévoir les mesures nécessaires pour permettre le rétablissement de la desserte des parcelles riveraines que l'application des dispositions des articles premier et 5 ci-dessus priverait du droit d'accès. | Conforme. | Des décrets en Conseil d'Etat., les mesures de nature à permettre la desserte des parcelles que l'application des dispositions des articles 4 et 5 ci-dessus priverait du droit d'accès. <i>Les travaux nécessaires seront à la charge de la collectivité publique maîtresse de l'ouvrage.</i> |

Commentaire. — Cet article intéresse les propriétés dont la desserte risque de ne plus être assurée en raison de la suppression des accès aux routes express prévue aux articles 4 et 5.

La procédure du décret en Conseil d'Etat est une garantie pour les propriétaires concernés ; cependant le cas des parcelles non riveraines paraît avoir été oublié. Il arrive, en effet, assez fréquemment, qu'une exploitation non limitrophe d'une route soit cependant desservie par une voie débouchant sur cette route. Par ailleurs, l'expression « rétablissement de la desserte » ne nous semble pas justifiée étant bien entendu qu'il ne devra pas y avoir, en la matière, de solution de continuité.

Par ailleurs, il nous est apparu nécessaire de dire à qui incombera la charge des travaux à entreprendre.

Tel est l'objet des modifications proposées.

*
* *

Compte tenu de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter, sous réserve des amendements suivants, le texte du projet de loi voté par l'Assemblée Nationale.

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Article premier.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Les voies rapides comprennent, d'une part, les autoroutes définies par la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 et par les textes subséquents et, d'autre part, les « routes express ».

Les routes express, instituées par la présente loi, sont des routes ou sections de route, appartenant au domaine public de l'Etat ou de toute autre collectivité publique territoriale, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules.

Art. 3.

Amendement : Remplacer les mots :

... articles 13 et 15 à 17...

par les mots :

... articles 13 à 18...

Art. 4.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Les propriétés limitrophes des routes express ne jouissent pas du droit d'accès.

En outre, des servitudes destinées à éviter les abus de la publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines des routes express selon les modalités fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Art. 5.

Amendement : Rédiger comme suit le début de cet article :

Lorsqu'une route, appartenant au domaine public de l'Etat ou de toute autre collectivité publique territoriale, figurant sur une liste...

(Le reste sans changement.)

Art. 6.

Amendement : Rédiger comme suit la fin de la première phrase de cet article :

... dans l'une des catégories de voies publiques appartenant au domaine public des autres collectivités publiques territoriales, après accord desdites collectivités.

Art. 8.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Des décrets en Conseil d'Etat détermineront les mesures d'application de la présente loi. Ils devront notamment prévoir les mesures de nature à permettre la desserte des parcelles que l'application des dispositions des articles 4 et 5 ci-dessus priverait du droit d'accès.

Les travaux nécessaires seront à la charge de la collectivité publique maîtresse de l'ouvrage.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article premier.

Les voies rapides comprennent, d'une part, les autoroutes définies par la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 et par les textes subséquents et, d'autre part, les « routes express », qui sont des routes nationales, des chemins départementaux, des voies communales ou d'autres voies, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, sur lesquelles les propriétés riveraines ne jouissent pas du droit d'accès et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules.

Art. 2.

Le caractère de route express est conféré à une voie ou à une section de voie, existante ou à créer, par décret en Conseil d'Etat portant, le cas échéant, déclaration d'utilité publique et pris après enquête publique.

Il est retiré dans les mêmes formes.

Art. 3.

L'aménagement de points d'accès nouveaux et la suppression de points d'accès existants sont décidés ou autorisés par arrêté ministériel pris après enquête publique, sans préjudice de l'application des règles d'urbanisme prévues notamment par les articles 13 et 15 à 17 du Code de l'urbanisme et de l'habitation.

Art. 4.

Des servitudes destinées à éviter les abus de la publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines des routes express selon les modalités fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Art. 5.

Lorsqu'une route nationale, un chemin départemental, une voie communale ou une autre voie figurant sur une liste fixée ou approuvée par décret est déviée en vue du contournement d'une agglomération, les propriétaires riverains ne jouissent pas du droit d'accès à la déviation au droit de chaque parcelle.

Art. 6.

Les portions de routes nationales dont le maintien dans la voirie nationale ne se justifie plus en raison de l'ouverture d'une voie nouvelle ou du changement de tracé d'une voie existante peuvent être classées dans l'une des catégories des voies publiques dont les départements ou les communes ont l'administration, après accord des collectivités locales intéressées. Lorsque celles-ci, dûment consultées, n'ont pas donné leur assentiment, le classement ne peut être prononcé que par décret en Conseil d'Etat.

Art. 7.

Les articles premier et 2 du décret du 24 mai 1938, relatif à la réglementation routière de la traversée des agglomérations par les grands itinéraires, sont abrogés.

Art. 8.

Des décrets en Conseil d'Etat détermineront les mesures d'application de la présente loi. Ils devront, notamment prévoir les mesures nécessaires pour permettre le rétablissement de la desserte des parcelles riveraines que l'application des dispositions des articles premier et 5 ci-dessus priverait du droit d'accès.