

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

2 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Adopté

**AMENDEMENT**

N° CF77

présenté par

M. Giraud

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 40 TER, insérer l'article suivant:**

I. – L'article L. 122-1 du code de la voirie routière est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État et tenant compte notamment de contraintes topographiques. »

II. – Après la première phrase de l'alinéa 4 de l'article L. 122-4 du même code, il est inséré une phrase ainsi rédigée :

« Ces ouvrages ou ces aménagements peuvent porter sur des sections à gabarit routier ayant pour effet de fluidifier l'accès au réseau autoroutier. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à sécuriser juridiquement l'adossement au réseau routier concédé de sections du réseau routier qui pourraient devoir conserver un gabarit routier.

La stratégie de modernisation du réseau routier national ne doit pas négliger l'enjeu des connexions entre le réseau autoroutier concédé et le réseau non concédé, afin de répondre à la priorité n°3 figurant dans le rapport annexé au projet de loi d'orientation des mobilités : « accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ». L'adossement de sections du réseau routier non concédé au réseau routier concédé doit donc constituer un levier pour résoudre des points d'engorgement, notamment lorsque des investissements d'aménagement routier importants sont nécessaires dans le prolongement d'une autoroute.

Cependant, les prolongements autoroutiers ont des normes obligatoires qui les rendent difficilement réalisables du fait des conditions topographiques, d'un taux de rentabilité insuffisant au regard du potentiel de clientèle, ou d'un gabarit inacceptable dans des vallées étroites pour les populations. Cela a conduit tous les pays d'Europe à avoir, notamment en zone de montagne, des autoroutes à

gabarit routier (2x1 voie limitée à 80 km/h, 3e voie dans les montées) autorisant des liaisons sûres à carrefour dénivelés remplaçant des voies sinueuses de fonds de vallée.

Ceci a été mis en œuvre une seule fois en France sur l'A43 entre Saint-Michel-de-Maurienne et le tunnel du Fréjus.

L'accessibilité, et partant l'attractivité résidentielle et économique de nombreux territoires dépendent de la qualité des routes nationales et départementales, dont des conditions de circulation notamment en direction et en sortie du réseau autoroutier les irriguant.

Un aménagement routier prolongeant une infrastructure autoroutière en permettant de limiter des kilomètres de bouchons à l'entrée et sortie de celle-ci, doit être envisagé dès lors qu'il revêt un caractère accessoire au regard du contrat initial et que son financement est couvert par une augmentation des tarifs raisonnable.

A titre d'exemple, un prolongement de l'A51 à gabarit routier entre le péage de la Saulce et la vallée de l'Avance pouvant aller jusqu'à l'intersection de la RN 94 et de la RD 942, ou la rocade de Gap permettrait de fluidifier considérablement la liaison sud du département des Hautes-Alpes, contribuant tant au désenclavement dont dépend le tourisme qu'à la réduction de l'empreinte carbone.