

Les fossés

Il faut remonter à l'an 1705 pour trouver la raison de la présence des fossés.

À partir de 1705 et jusqu'à 1780 (de Louis XIV à Turgot) apparaissent dans les diverses ordonnances ou règlements successifs, la volonté d'une part de préserver la largeur des emprises contre les grignotages par les cultures riveraines et les labours (fossés, arbres), d'autre part de disposer d'accotements et de dégager les abords pour des raisons de sureté : largeur de 10 m (5 toises) de chaque côté, sans arbres ni broussaille. Il n'est précisé nulle part ce qui était entendu par "raison de sureté" mais on peut penser que c'est pour se défendre plus facilement des attaques de bandits. Notons qu'il ne se trouve aucune raison liée à l'embellissement du paysage.

Concernant les fossés, Louis XIV par règlement du 20 mai 1705, "ordonne tant pour l'écoulement des eaux que pour conserver la largeur des chemins, (...) qu'il sera fait des fossés de quatre pieds de largeur (130 cm) et de deux pieds de profondeur (65 cm ; 1 pied du 17^{ème} siècle = 324,839 mm) à l'extrémité des chemins de terre qui sont de chaque côté du pavé (c'est en fait les accotements actuels) et lorsqu'il n'y aura point de chemin de terre, le fossé sera fait à trois toises ($3 \times 1,95 = 5,95m$) de distance du pavé de chaque côté dans les grands chemins et à douze pieds (3,90 m) dans les chemins moins considérables."

Par arrêt du 3 mai 1720, Louis XV, pour préserver une largeur totale de soixante pieds (20 m) pour les chemins royaux et 36 pieds (12m) pour les autres grands chemins, ordonna de creuser des fossés latéraux de trois pieds de profondeur (97 cm).

Par arrêt du 6 février 1776 (sous Louis XVI et Turgot), les routes furent classées en quatre classes et la largeur des plateformes des nouvelles routes fut réduite : les grandes routes de premier ordre (1^{ère} classe) seront ouvertes sur la largeur de 42 pieds (13,65 m) au lieu de 60 pieds antérieurement. Les trois autres classes étant de 36 pieds (12 m), 30 pieds (10 m) et 24 pieds (8 m). Ne sont pas comprises dans ces largeurs les fossés et les talus.

Une instruction importante fut apportée par cet arrêt de 1776 dont il aurait été bon de se souvenir pendant les 250 années suivantes : **les plantations d'arbres et les fossés seront réalisés "seulement dans les cas où cela sera jugé nécessaire, et les motifs qui doivent déterminer à ordonner leur réalisation devront être mentionnés dans les projets"**.

Puis, rien ne s'est précisé ultérieurement. Napoléon ne manifesta pas d'intérêt particulier pour les routes.

Pendant une centaine d'années, de 1810 à 1910 l'intérêt se porta essentiellement sur les voies navigables, les canaux et les chemins de fer, puis à partir de 1920- 25 jusqu'à nos jours, l'essor de l'automobile balaya les anciens codes en élargissant à tout va les chaussées des routes, même les plus petites routes départementales, sans pouvoir le plus souvent élargir les emprises, donc sans reculer les fossés ni les arbres ce qui eu – et a - pour effet de faire circuler les voitures tout près des arbres et des fossés, alors même que la vitesse des voitures et le volume du trafic augmentaient sans cesse. volonté

L'ARP (guide pour l'aménagement des routes principales - 1994) demande que pour le réseau "structurant" il y ait latéralement une largeur de 4 m sans obstacles dont une la première largeur de 1,75 m dérasée roulable. Mais c'est un vœu pieu car la majorité des routes "structurantes" existaient avant 1994, dans des emprises figées, où l'assiette n'était donc pas élargissable et où à l'inverse des recommandations de l'ARP, on a élargi outrancièrement la chaussée au détriment des accotements, parce qu'il fallait rouler vite, en donnant priorité à la vitesse au détriment de la sécurité car la vitesse était jusqu'à la fin de vingtième siècle synonyme de dynamisme.

Selon les régions, selon la configuration du terrain (plat ou accidenté) selon la volonté ou le refus de prendre du terrain pour élargir l'emprise, ou du fait de la présence d'immuables alignements d'arbres, une faible partie des routes structurantes étaient ou sont devenues conformes à l'ARP mais la grande majorité ne le sont pas. Si l'on se hasarde à qualifier de "structurantes" 200 000 km de routes, c'est-à-dire la moitié des 380 000 km de routes bidirectionnelles, on peut avancer, "à la louche", que sur ces 200 000, moins de 10 000 km sont conformes à l'ARP et que 20 000 km sont "conformes ou s'en rapprochent". Ces 20 000 km constituent une partie des 44 000 km de RGC (Route à grande circulation). Il y a en fait un continuum ininterrompu dans le degré d'aménagement et la dangerosité entre le meilleur kilomètre bidirectionnel sans obstacle ni fossé à moins de 4 m et comportant une bande dérasée de 1,75 m, et le 380 000^{ème} qui au contraire accumule les dangers.

Dans le haut de ce continuum on trouve les "environ 20 000 km" évoqués ci-dessus, que l'homme de la rue appelle "belles routes".

Dans le bas de ce continuum on trouve 100 à 200 000 km de petites RD affublées d'arbres très proches, de poteaux et de parapets de ponts et du fait des fossés trop proches, parfois non justifiés, assortis de têtes de buses meurtrières et toujours creusés trop profonds par des pelles mécaniques dont on tient à justifier financièrement le déplacement. Ces routes sont perlées de panneaux 70 dans les virages, dans les lieudits, dont les alternances 70-90 agacent les automobilistes alors que sur ces routes, le danger est en fait partout.

En conclusion, revenons aux fossés : trop nombreux, trop près de la chaussée, trop profonds.

- Ces trois exagérations dangereuses n'existent qu'en France : faites un kilomètre de l'autre côté de la frontière, par exemple en Suisse, ça saute aux yeux.

- Trop nombreux. On a très vite oublié les dernières instructions de Turgot les fossés seront réalisés "seulement dans les cas où cela sera jugé nécessaire, et les motifs qui doivent déterminer à ordonner leur réalisation devront être mentionnés dans les projets". On en a mis partout, partout, même lorsque le terrain adjacent est au niveau de la route ou en contrebas. Une des raisons est l'article 640 du code civil introduit par la loi du 10 février 1804 qui stipule que "les fonds inférieurs sont assujettis envers ceux qui sont plus élevés à recevoir les eaux qui en découlent naturellement sans que la main de l'homme y ait contribué". Si un fossé ou un caniveau est établi pour collecter les eaux de la chaussée, c'est certain que la main de l'homme a contribué, par contre la main de l'homme n'a pas contribué à modifier l'écoulement si aucun fossé ne longe la route et que l'eau s'écoule naturellement sur l'accotement puis dans les champs.

Que peut-on faire maintenant ?

Nous sommes devant un réseau de routes secondaire que nous avons hérité du passé et que nous avons élargi exagérément, les accotements sont étroits et les arbres et

poteaux sont tout proches, qu'ils soient sur l'accotement ou juste après le fossé dans le champ riverain, les fossés sont trop nombreux et trop profonds, ils sont agrémentés de têtes de buses dangereuses aux entrées de champs.

Il est pratiquement impossible d'acquérir une bande de terrain supplémentaire sur ces milliers de kilomètres de ces petits RD pour élargir les accotements et éloigner ainsi les fossés et les arbres.

Pour les fossés, nous pouvons par contre instantanément arrêter de les creuser si profond et adopter une profondeur de 20 cm comme cela est recommandé dans le guide technique "Traitement des obstacles latéraux" 2002 du SETRA qui préconise aussi de réaliser des pentes plus douce pour ces fossés ou des caniveaux plats.

Parallèlement à ces dispositions, pour l'ensemble de ces 200 à 300 000 km de routes secondaires, la vitesse doit y être limitée très vite à 80 km/h, du fait des obstacles latéraux et du fait du risque accru de collision frontale causés par la faible largeur de ces routes.