

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DES TRANSPORTS

PARIS, le 19 avril 1988
244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII^e)

CODE POSTAL 75775, PARIS CEDEX 16

DIRECTION DES ROUTES

LE MINISTRE

à

Messieurs les Préfets de Région
Directions Régionales de l'Équipement

OBJET : Caractéristiques des opérations routières d'aménagement qualitatif.

P.J. : 1 tableau comparatif.

Le mandat de négociation que vous a adressé le Premier Ministre pour l'élaboration des contrats Etat-Région 1989-1993 prévoit la possibilité d'un programme d'aménagement qualitatif des itinéraires qui ne figurent pas parmi les grands axes structurants du schéma directeur routier national.

Cette orientation correspond à des conclusions du cycle d'études sur la sécurité routière qui avait proposé de " reprendre " les axes renforcés avant 1984 et qui n'avaient donc pas fait l'objet des travaux d'accompagnement qui sont devenus la règle depuis cette date.

Parallèlement à cette modernisation des axes déjà renforcés, il convient, comme cela avait été fait pour le 9^{ème} Plan, d'ouvrir la possibilité d'un cofinancement pour les travaux d'accompagnement de certains des axes qui seront renforcés de 1989 à 1993, dont les caractéristiques générales sont mauvaises et pour lesquelles le coût des travaux d'accompagnement nécessaires pour leur donner des caractéristiques modernes est élevé.

Afin de vous permettre de conduire dans les meilleures conditions la négociation avec le Président du Conseil Régional dans ce nouveau domaine, il me paraît utile de vous préciser les caractéristiques générales des opérations d'aménagement qualitatif que l'Etat et les régions sont susceptibles de cofinancer.

I - L'aménagement qualitatif concerne les axes non structurants.

Le programme d'aménagement qualitatif concerne les itinéraires sur lesquels aucun aménagement de capacité d'importance n'est prévu à moyen terme et qui, a fortiori, ne sont pas appelés à recevoir un aménagement à chaussées séparées dans les 15 à 20 ans à venir.

Des travaux restent cependant nécessaires sur beaucoup de ces axes afin de leur conférer des caractéristiques résolument modernes, adaptées aux fonctions qui sont les leurs.

Il peut s'agir notamment - selon une des conclusions du cycle d'études sur la sécurité routière ci-dessus rappelée - des axes renforcés avant 1984 et qui n'avaient donc pas fait l'objet de travaux d'accompagnement.

II - L'aménagement qualitatif privilégie deux objectifs : la sécurité et la qualité de service :

La réduction de l'insécurité routière constitue le premier objectif de l'aménagement qualitatif. C'est pourquoi un diagnostic de sécurité doit être établi pour chaque opération et, plus généralement, les recommandations arrêtées au terme du cycle d'étude SECURITE ET INFRASTRUCTURE ROUTIERES doivent mobiliser l'ensemble des maîtres d'oeuvre.

Le second objectif consiste à améliorer la qualité du service rendu par l'infrastructure. Il doit se comprendre au sens le plus large : fiabilité de l'itinéraire en période hivernale, agrément de la conduite et de la route, qualité de l'environnement et notamment qualité de traitement des dépendances, accueil et information de l'utilisateur sur des aires spécialement aménagées à cet effet, meilleure fluidité de la circulation quand c'est souhaitable.

Les actions à mener sont multiples et doivent être conçues et articulées de manière à faire de l'itinéraire aménagé un axe bien adapté au trafic qu'il a vocation à supporter, bien intégré dans son environnement qu'il doit contribuer à mettre en valeur et parfaitement lisible par l'utilisateur.

III - L'aménagement qualitatif répond à une logique d'itinéraire.

Le programme d'aménagement qualitatif vise à transformer en liaisons modernes les itinéraires dont la géométrie générale correspond au trafic prévisible en menant les actions nécessaires pour garantir la permanence du service rendu, en particulier en période hivernale et pour améliorer la sécurité et l'accueil des usagers.

Plutôt que de disperser les investissements sur de nombreux axes sans résultats vraiment significatifs, la logique de ce programme commande la programmation d'itinéraires entiers entre noeuds du réseau national (ou villes importantes), en vue d'un aménagement continu et homogène.

Cette logique d'itinéraire, qui correspond bien à la perception de l'utilisateur, conduit à retenir la règle générale de l'aménagement qualitatif continu.

IV L'aménagement qualitatif peut inclure des aménagements en faveur de la fluidité :

Le traitement des insuffisances ponctuelles les plus marquées (points noirs, ralentissements en côtes, traverses difficiles, abords d'agglomérations) fait partie des actions possibles. Les aménagements lourds correspondants (voies supplémentaires pour véhicules lents, créneaux pour le dépassement, déviations courtes,...) ne sont pas exclus dès lors qu'ils sont nécessaires pour atteindre les objectifs qualitatifs fixés et qu'ils sont économiquement justifiés, judicieusement localisés et restitués dans le cadre d'un aménagement continu et cohérent.

En aucune manière cependant, l'aménagement qualitatif ne saurait se réduire à de tels aménagements qui n'en constituent pas la finalité première mais seulement une composante parmi d'autres et dont le coût ne doit pas représenter l'essentiel du coût total.

En tout état de cause, l'importance respective des aménagements ponctuels lourds et des autres aménagements diffus ou continus, doit être clairement précisée dans le contrat de plan.

V - L'aménagement qualitatif comporte une gamme étendue de travaux.

Alors que les travaux accompagnant jusqu'ici les renforcements coordonnés sont arrêtés dans le seul souci de sécurité, les travaux d'aménagements qualitatifs vont donc au-delà dans la voie de l'amélioration des conditions de circulation.

Cette ambition nouvelle conduit à prendre en compte les travaux suivants :

1. Aménagements des carrefours, rectification des virages, renforcement des ouvrages d'art.

2. Calibrage de la plate-forme, reconquête systématique des emprises avec élargissement des accotements et élimination des obstacles latéraux qui compliquent l'entretien, gênent la modernisation des interventions et constituent un facteur aggravant en cas d'accident, avec en parallèle, une action de paysagement délibérée. Cette préoccupation m'apparaît fondamentale.

3. Accueil et information de l'utilisateur avec la préoccupation de mettre en valeur les régions traversées grâce à la route qui peut contribuer à leur image de marque.

4. Traverses d'agglomérations : traitement soigneux en concertation avec les élus, dans le sens d'une sécurité accrue et d'une meilleure insertion de la route au bénéfice tant des riverains que des automobilistes.

5. Eventuellement, et selon les conditions explicitées ci-dessus, recours aux opérations lourdes de fluidité (voies pour véhicules lents, créniaux, déviations à 2 voies), si cela est économiquement justifié et compatible avec l'enveloppe globale fixée pour l'ensemble de l'itinéraire.

Le tableau joint en annexe donne la liste des aménagements concernés ; il précise, à titre de comparaison, les conditions de réalisation des travaux d'accompagnement de la politique de renforcements coordonnés et des travaux de modernisation de la politique d'aménagement qualitatif dont l'ambition est plus vaste.

VI - Le coût kilométrique moyen de l'aménagement qualitatif résulte du degré d'ambition défini localement.

Le coût kilométrique moyen des travaux de modernisation attachés à l'aménagement qualitatif sera probablement plus élevé que le coût kilométrique moyen des travaux d'accompagnement des renforcements coordonnés. Ce coût est variable et dépend essentiellement de trois facteurs :

- le type d'itinéraire, sa nature et ses difficultés (zone de montagne, zone de plaine, zone urbanisée),
- la qualité de l'itinéraire qui, peut-être, a déjà pu bénéficier de certains aménagements, par exemple à l'occasion d'un renforcement précédent,
- Le niveau d'aménagement recherché au regard des objectifs de sécurité, de confort et de fluidité ; ce niveau s'appréhende en fait comme la dépense que l'Etat et la Région sont prêts à consentir pour l'aménagement qualitatif de l'itinéraire.

Des études sont en cours pour mettre en correspondance pour différents types d'itinéraires, un niveau de satisfaction des objectifs et la fourchette de coût correspondante. Leur résultat vous sera communiqué sous deux mois.

Dès à présent, il est cependant possible d'avancer, à titre tout à fait indicatif, qu'en dessous d'un million de francs par kilomètre (hors renforcements de la chaussée) il est difficile de poursuivre simultanément sur l'ensemble de l'itinéraire une action significative de reconquête des emprises et des opérations de fluidité et de sécurité. A l'opposé, seuls les itinéraires situés en site difficile justifieraient de dépasser une dépense de deux millions de francs par kilomètre.

VII - La portée du programme contractuel d'aménagement qualitatif est la suivante.

Comme il a été indiqué en préambule, les opérations d'aménagement qualitatif peuvent concerner aussi bien une route nationale non encore renforcée qu'une route déjà renforcée.

S'il s'agit d'une route nationale déjà renforcée, l'ensemble des travaux répondant aux critères de la présente circulaire entre dans le champ du domaine contractuelisable.

S'il s'agit d'une route nationale non renforcée, l'Etat prend à sa charge le calibrage et le renforcement de la route (chaussée et ouvrages d'art) ; dans ce cas, l'ensemble des autres travaux relèvent du domaine contractuelisable.

°
° °

Il est rappelé que le renforcement des routes présente un intérêt économique primordial, qui ne devrait pas laisser les régions indifférentes : c'est tout particulièrement le cas des routes dont le trafic total de poids lourds dans les deux sens est supérieur ou égal à 300 PL/jour (classes T0, T1 et T2).

Dans tous les cas, itinéraires renforcés ou non, le niveau de sécurité devrait être un critère d'arbitrage déterminant dans le choix des opérations d'aménagement qualitatif.

Par déléation,

LE DIRECTEUR DES ROUTES

SIGNÉ : Jean BERTHIER

COPIE :

- MM les Préfets de Département (D.D.E.)
- M. le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières
- MM. les I.G.S. et I.G.O.A.
- M. le Directeur du SETRA
- M. le Directeur du CETUR
- MM. les Directeurs des CETE

CONSISTANCE COMPAREE DES PROGRAMMES DE RENFORCEMENTS COORDONNES ET D'AMENAGEMENTS QUALITATIFS DES R.N.

Désignation des travaux	RENFORCEMENTS COORDONNES (R.C.)	AMENAGEMENTS QUALITATIFS (A.Q.)
Renforcement de la chaussée et des ouvrages d'art	oui, opération principale	oui, à l'occasion, si la route n'est pas déjà renforcée
AUTRES AMENAGEMENTS :	TRAVAUX DITS D'ACCOMPAGNEMENT (DES R.C.) : CIRCULAIRE DU 29 SEPTEMBRE 1983	TRAVAUX DE MODERNISATION
ELARGISSEMENT DES ACCOTEMENTS ET OBSTACLES LATERAUX	Déplacement des obstacles ou installation de glissières (pis-aller) ; possibilité d'élargissement des accotements et d'acquisitions foncières.	reconquête systématique des emprises : acquisitions foncières, calibrage des accotements et déplacement des obstacles à 4 m minimum du bord de la chaussée.
VIRAGES	attention particulière si R < 200 m balisage, rectification progressivité des caractéristiques géométriques	rectification plus systématique
ECRETEMENTS	réalisation exceptionnelle (enjeu sécurité faible devant le coût des travaux)	réalisation plus fréquente (facilité de dépassement)
CARREFOURS	aménagement proposés et justifiés par le diagnostic de sécurité	aménagement plus systématique pour accroître, outre la sécurité, la fluidité T à G, giratoires, etc. ...
PLANTATIONS	conservation de l'existant + compensation des abattages	paysagement renforcé + plantations nouvelles
BANDES CYCLABLES	éventuellement en zone périurbaine selon les besoins avérés	à titre incitatif, éventuellement
EQUIPEMENTS DE SECURITE ET DE CONFORT	marquage, balisage latéral, signalisation verticale, dispositifs de retenue, éclairage	également + nouvelle signalisation de direction
ACCUEIL DE L'USAGER	points d'arrêt tous les 4 km et aires de pique-nique sur les délaissés	aires de repos ; aires touristiques; R.I.S.; mise en valeur des régions traversées
TRAVERSES DE PETITES AGGLOMERATIONS	étude de sécurité + 30 % bordurage financé par l'Etat	étude relative à la sécurité et à l'insertion urbaine de la R.N. ; financement de l'Etat proportionné à l'effort des communes
FLUIDITE DE LA CIRCULATION	objectif non pris en compte	objectif servi par une gamme d'aménagements progressifs :
DONT		- carrefours avec T à G ou giratoires
ZONES DE DEPASSEMENT	exclu, sauf financement particulier dans le cadre d'un programme d'investissement (unilatéral ou cofinancé)	- amélioration de la visibilité de dépassement
ET		- rectification systématique de virage
DEVIATIONS		- voies pour véhicules lents - créneaux, éventuellement (en fonction du trafic ralenti)
		- déviations, exceptionnellement, si cela est justifié par les difficultés et le coût de l'aménagement de la traverse
VIABILITE HIVERNALE ET CENTRE D'EXPLOITATION	exclu, traité dans une politique spécifique	prise en considération possible à l'occasion des travaux