



LA CIRCULAIRE DU 9 DÉCEMBRE 1991

définissant les types de routes
pour l'aménagement du réseau national
en milieu interurbain

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT,
DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS
ET DE L'ESPACE

À

- *Messieurs les Préfets de Région*
Directions régionales de l'Equipement
Centres d'études techniques de l'Equipement
- *Mesdames et messieurs les Préfets de département*
Directions départementales de l'Equipement
- *Messieurs les Ingénieurs Généraux Territoriaux*
- *Messieurs les Ingénieurs Généraux Spécialisés routes*
- *Messieurs les Ingénieurs Généraux Spécialisés ouvrages d'art*
- *Monsieur le Directeur du Service d'études techniques des routes et autoroutes*
- *Monsieur le Directeur du Centre d'études des transports urbains*
- *Monsieur le Directeur du Centre d'études des tunnels*
- *Monsieur le Directeur du Laboratoire central des Ponts et Chaussées*

La nécessité d'aménager le réseau routier national de manière cohérente et de disposer d'itinéraires lisibles par l'utilisateur et offrant un bon niveau de sécurité, conduit à définir des types de routes, clairement identifiés et en nombre limité.

La présente circulaire rappelle donc les objectifs de l'Etat en matière d'aménagement du réseau routier national et en précise les conséquences au niveau de la conception des projets. Le *Catalogue des types de routes en milieu interurbain* ci-joint explicite et complète les instructions données dans cette circulaire. Elle répond, en particulier, à plusieurs préoccupations majeures :

- nécessité d'offrir à l'utilisateur un réseau routier où il reconnaisse aisément le type d'infrastructure sur lequel il circule et les difficultés qui peuvent y être rencontrées;
- nécessité que le maître d'ouvrage affirme vis-à-vis du projeteur la logique d'aménagement dans laquelle s'inscrivent les projets ;
- nécessité que l'Etat affiche clairement ses objectifs en matière d'aménagement du réseau routier national, vis-à-vis des collectivités territoriales qui cofinancent les investissements.

C'est pourquoi les aménagements à prévoir doivent faire référence à des types de routes bien identifiés, réalisés de façon homogène le long de chaque itinéraire, dans le respect des politiques techniques définies par ailleurs (normes géométriques, équipements de sécurité ou de confort, etc).

I. La politique d'aménagement du réseau national

Le Schéma Directeur Routier National constitue le cadre dans lequel doivent s'inscrire les actions prévues par les programmes annuels ou pluriannuels pour les infrastructures routières interurbaines. Il classe les itinéraires nationaux en quatre catégories : les autoroutes généralement réalisées à péage, les LACRA (liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier) qui sont des autoroutes hors péage pouvant être réalisées plus progressivement, les GLAT (grandes liaisons d'aménagement du territoire) et les autres routes nationales qui irriguent plus finement le territoire.

Les trois premières catégories constituent l'essentiel du "réseau structurant". Son rôle est de relier entre eux les grands pôles urbains, économiques, culturels et touristiques, de développer les courants d'échanges avec l'Europe, et d'assurer un maillage du territoire en rééquilibrant la desserte des différentes régions.

Une priorité de la politique routière nationale est d'aménager ce réseau structurant afin qu'il puisse jouer pleinement son rôle, tout en respectant environnement et cadre de vie. Les aménagements retenus doivent assurer un haut niveau de service, tant du point de vue de la sécurité, que des temps de parcours, de la fluidité, du confort, des services annexes. Cela conduit, à terme, à interdire tout accès riverain, à généraliser les déviations d'agglomération et les dénivellations des carrefours, à répondre aux besoins de capacité, voire à anticiper sur ces besoins. Les aménagements correspondants doivent, non seule-

ment bien s'intégrer dans les sites traversés, mais les valoriser.

Sur les autres routes du schéma directeur, on acceptera, par contre, un niveau de service moindre. L'effort portera essentiellement sur la sécurité et la réduction des nuisances pour les riverains, les aménagements de capacité étant limités à des opérations ponctuelles.

II. Conséquences pour l'aménagement du réseau national

II.1. Le réseau structurant

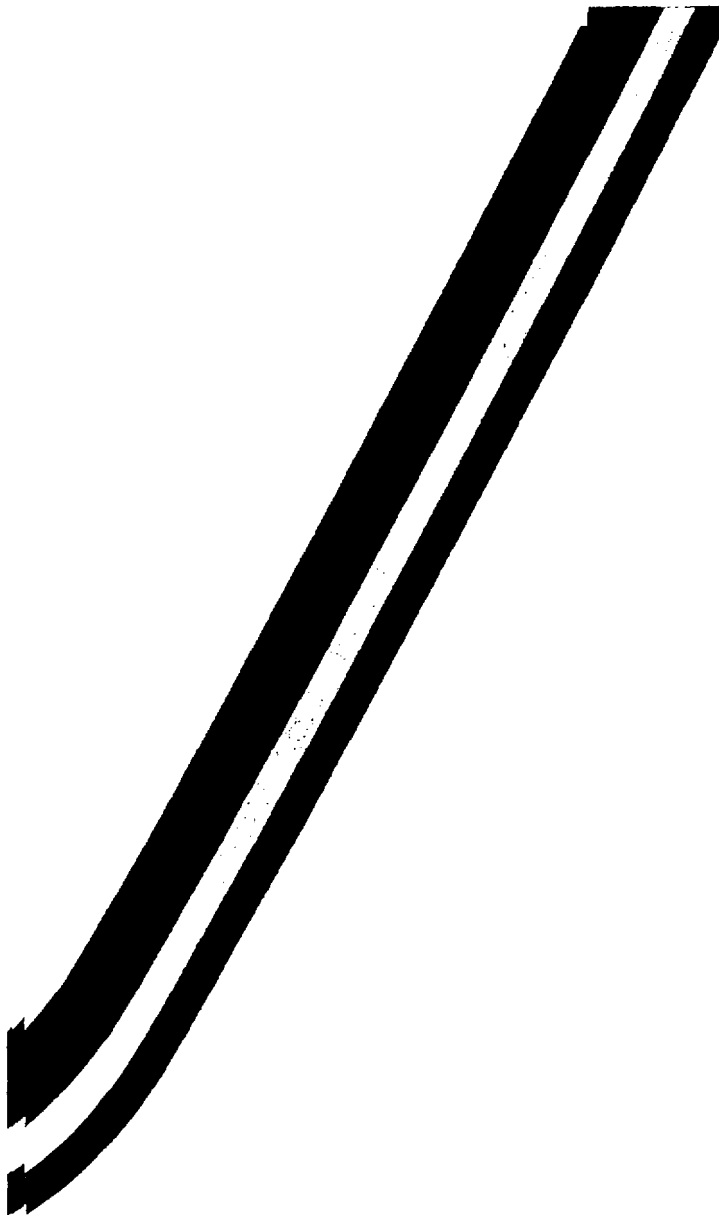
De par sa fonction, le réseau structurant doit répondre aux besoins du trafic de transit (longue et moyenne distance).

L'utilisateur souhaite réduire son temps de parcours, dans de bonnes conditions de confort, de sécurité et de régularité. De plus, le trafic est souvent intense sur ce réseau et sa croissance rapide. En conséquence, les aménagements doivent être conçus dans la perspective des caractéristiques à long terme suivantes :

- interdiction des accès riverains,
- chaussées séparées,
- carrefours dénivelés.

Il en résulte notamment que tout axe structurant a vocation à être doté d'un statut (autoroute ou route express), la mise en cohérence des caractéristiques techniques avec ce statut nécessitant une stratégie foncière préalable (réserves d'emprises...).

Les *Avants-projets sommaires d'itinéraires* ont pour objet de définir, sur l'ensemble d'une liaison, le parti d'aménagement à long terme, les opérations à réali-



ser à un horizon de quinze ans et d'en esquisser le calendrier de programmation.

Pour atteindre le parti envisagé à terme dans les conditions techniques et financières les plus favorables, il convient d'exclure dès l'origine les accès riverains sur routes neuves, les carrefours à niveau sur les routes à deux fois deux voies, les aménagements continus à trois voies, sauf en site difficile et dans ce cas avec voie centrale affectée.

Les deux fois deux voies (*fiche 1 du catalogue*) seront conçues selon les normes ICTAAL, en adaptant la vitesse de référence au site dans lequel s'inscrit la route. En cas de phasage intermédiaire à une seule chaussée (*fiche 2 du catalogue*), on appliquera en outre les normes ICTARN pour assurer les conditions de visibilité de dépassement.

Enfin, l'espacement moyen entre échangeurs sera de l'ordre de 10 km.

Le choix entre aménagement sur place et tracé neuf sera l'une des options importantes à prendre, en fonction des coûts et des services rendus au fil des années.

II. 2. Autres routes nationales

Les qualités recherchées sont la sécurité et une bonne accessibilité au milieu environnant. Les aménagements doivent donc être conçus dans l'optique des caractéristiques à long terme suivantes :

- carrefours plans en général,
- accès possibles, mais limités et maîtrisés,
- profil en travers adapté à l'importance du trafic (*fiche 3 ou fiche 4 du catalogue*).

Améliorer la sécurité doit être l'objectif prioritaire d'aménagement de ce réseau. A l'inverse du réseau structurant pour lequel cette amélioration découle directement du parti retenu (pas d'accès, dénivella-

tion des carrefours), la diversité des profils en travers, la présence de carrefours plans, le maintien des accès nécessitent ici une étude fine de l'itinéraire pour programmer des aménagements assurant un gain en sécurité (reconstitution d'accotements, aménagement de carrefours, rectifications de tracé...). La fluidité du trafic ne peut être assurée au même niveau que sur les axes structurants. L'aménagement de ces "autres routes" sera généralement réalisé sur le tracé actuel, sans exclure des élargissements, des déviations, des tracés nouveaux, voire même exceptionnellement des dénivellations de carrefours, lorsque leur rentabilité le justifiera.

Les routes destinées à rester à deux voies à terme pourront comporter des créneaux courts (environ 1200 m) régulièrement espacés, afin d'améliorer la fluidité (*fiche 4 du catalogue*).

Ces créneaux seront à deux fois deux voies, sauf en site difficile, où ils pourront être à trois voies (avec voie centrale affectée).

POUR LE MINISTRE
ET PAR DÉLÉGATION,
LE DIRECTEUR DES ROUTES

C. LEYRIT