

SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

Décret du 1^{er} avril 1992

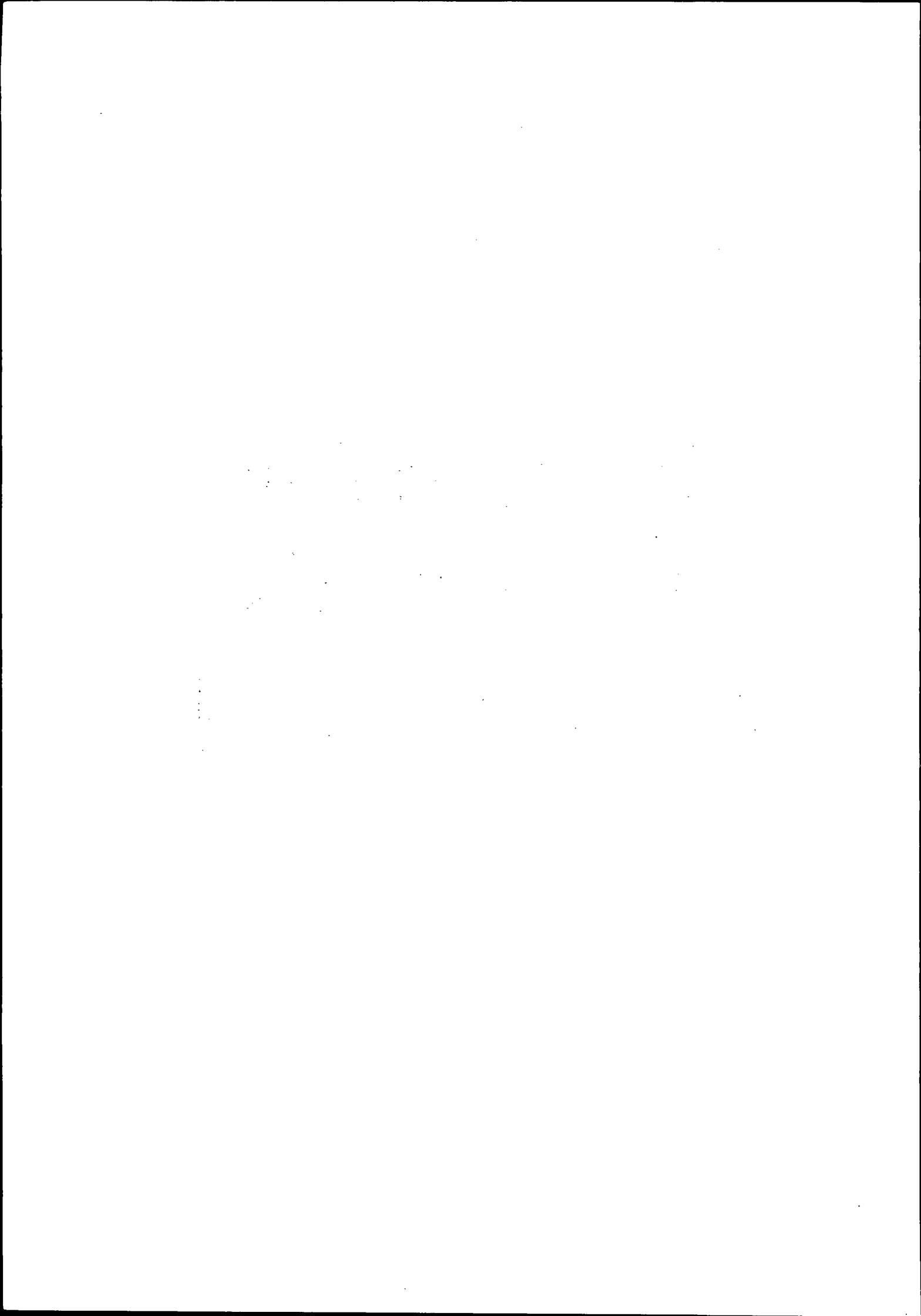
Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION

RET

CDAT
8351



Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports



**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT
ET DES TRANSPORTS**

**Décret n° 92-379 du 1^{er} avril 1992
approuvant le schéma directeur routier national**

NOR : EQU9200013D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace,

Vu le code de la voirie routière ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, et notamment son article 14, ensemble le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 relatif aux grands projets d'infrastructures, en matière de transports intérieurs ;

Vu l'avis des conseils régionaux concernés ;

Vu l'avis du Conseil national des transports et les avis des comités régionaux des transports concernés ;

Après avis du Conseil d'Etat (section des travaux publics),

Décrète :

Art. 1^{er}. - Le schéma directeur routier national visé au plan annexé au présent décret, ensemble le rapport qui y est joint, est approuvé.

Art. 2. - Le schéma directeur routier national est constitué d'un réseau national de 37 700 km environ, dont 9 540 km d'autoroutes de liaison, 2 580 km de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier et 4 410 km de grandes liaisons d'aménagement du territoire.

Les autoroutes de liaison, lorsqu'il s'agit de constructions nouvelles, sont généralement réalisées sous le régime de la concession et donnent lieu à péage pour leur exploitation. Les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier sont destinées à être intégrées dans la catégorie des autoroutes au sens de l'article L. 122-1 du code de la voirie routière et sont réalisées soit par aménagement sur place de voies existantes, soit en site nouveau, de façon à recevoir à terme le statut d'autoroute tout en restant hors péage.

Ce réseau de base est complété par les autres grandes liaisons d'aménagement du territoire dont la fonction est d'assurer une armature structurante du territoire. A ce titre, elles bénéficieront pour leur aménagement d'une attention prioritaire pouvant conduire à anticiper les stricts besoins du trafic.

Art. 3. - Un exemplaire du schéma directeur routier national et du rapport annexé est tenu à la disposition du public à la préfecture et à la direction départementale de l'équipement de chacun des départements concernés.

Art. 4. - Le décret n° 88-263 du 18 mars 1988 approuvant le schéma directeur routier national est abrogé.

Art. 5. - Le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, le ministre d'Etat, ministre de la ville et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, le ministre délégué au budget, le ministre délégué à l'industrie et au commerce extérieur, le secrétaire d'Etat aux collectivités locales et le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 1^{er} avril 1992.

ÉDITH CRESSON

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et de l'espace,*

PAUL QUILÈS

*Le ministre d'Etat, ministre de l'économie,
des finances et du budget,*

PIERRE BÉRÉGOVOY

*Le ministre d'Etat, ministre de la ville
et de l'aménagement du territoire,*

MICHEL DELEBARRE

Le ministre de l'intérieur,

PHILIPPE MARCHAND

Le ministre délégué au budget,

MICHEL CHARASSE

Le ministre délégué à l'industrie et au commerce extérieur,

DOMINIQUE STRAUSS-KAHN

Le secrétaire d'Etat aux collectivités locales,

JEAN-PIERRE SUEUR

Le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux,

GEORGES SARRE

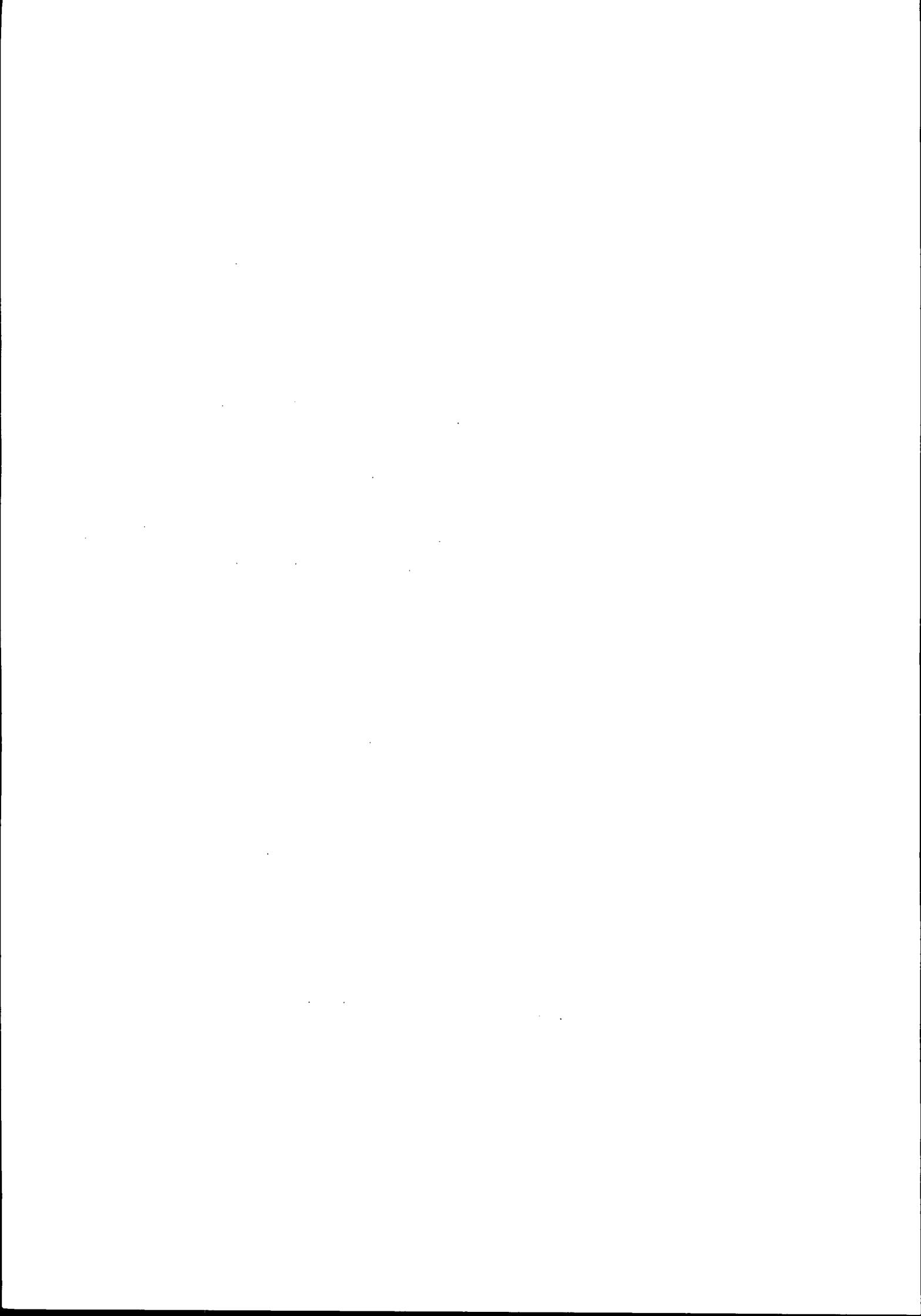
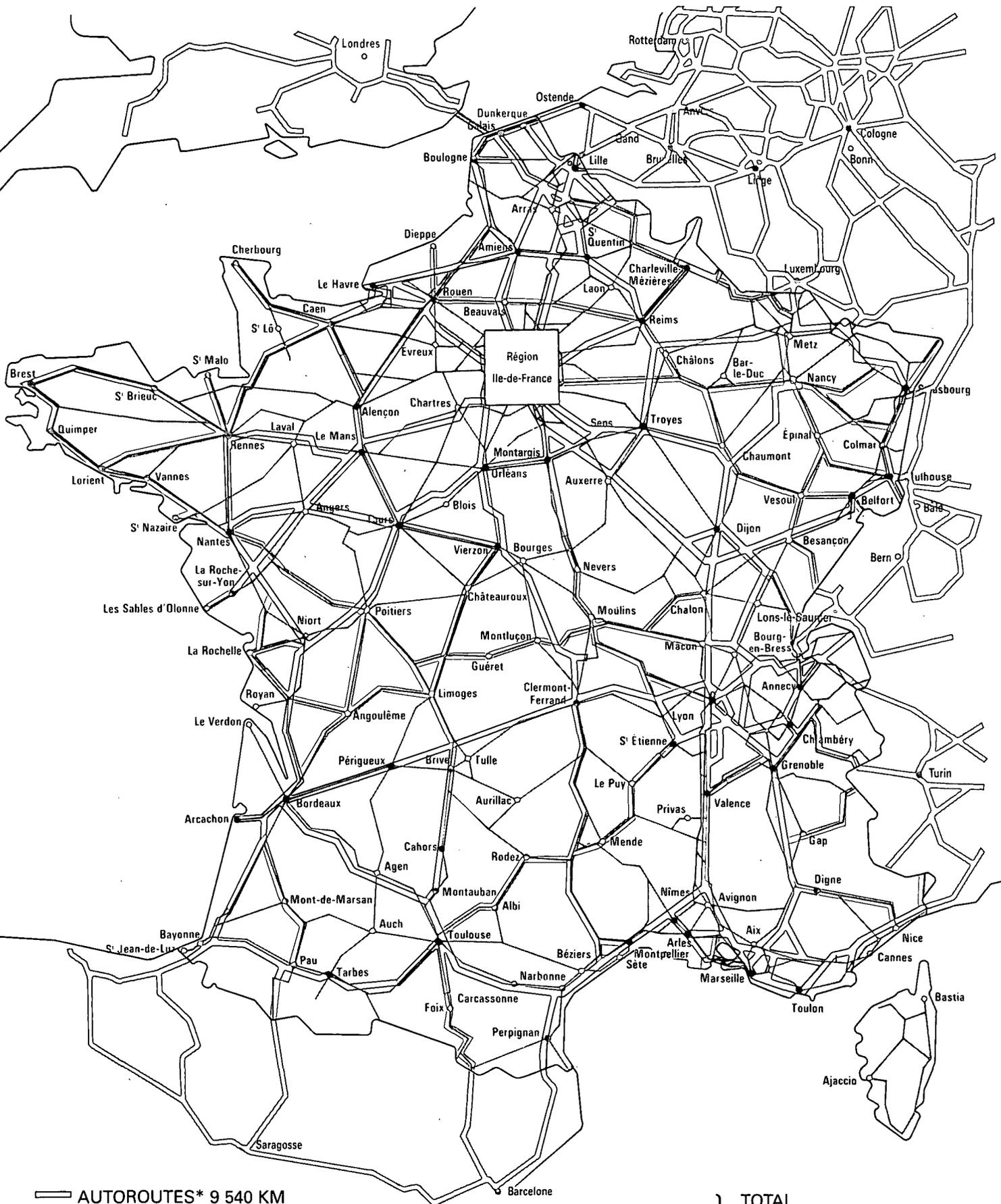


SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

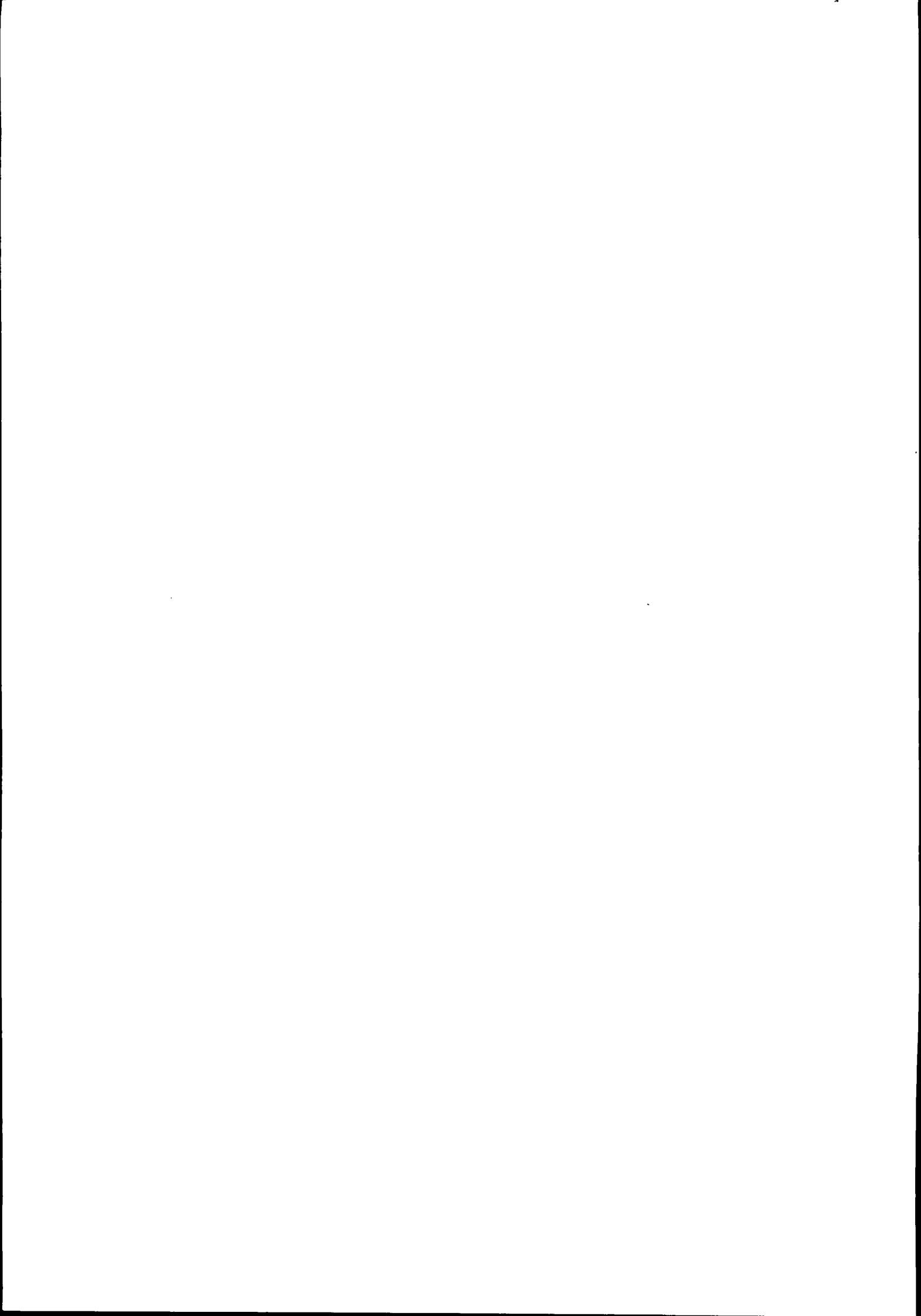


| | | |
|---|--|---------------------------------|
| — | AUTOROUTES* 9 540 KM | } TOTAL AUTOROUTES 12 120 KM |
| — | LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER 2 580 KM | |
| — | AUTRES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 4 410 KM | |
| — | AUTRES ROUTES NATIONALES DU SCHÉMA DIRECTEUR 21 220 KM | |

* Le tracé des nouvelles autoroutes inscrites au schéma directeur n'étant pas arrêté, les liaisons correspondantes sont figurées provisoirement par des lignes droites.

CAES





SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

RAPPORT

L'établissement de schémas directeurs des infrastructures de transports est une obligation instituée par la loi N° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Le schéma directeur routier national constitue le cadre à long terme des infrastructures routières interurbaines dans lequel doivent s'inscrire les actions programmées dans les contrats Etat-Régions et les budgets annuels.

Sa mise au point ou sa révision font l'objet d'une procédure de concertation.

Ainsi le présent schéma révisé, conformément aux décisions prises lors de la réunion interministérielle du 17 novembre 1988, celui adopté par décret le 18 mars 1988. La procédure de révision a été ouverte par l'arrêté du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer en date du 5 décembre 1988. Le projet gouvernemental a été soumis pour avis aux conseils régionaux et aux comités régionaux des transports concernés, ainsi qu'au conseil national des transports.

Au terme de cette consultation, ce schéma directeur a été approuvé par le comité interministériel d'aménagement du territoire du 5 novembre 1990.

.../...

I - LA SITUATION ACTUELLE DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

a) La consistance du réseau routier national

Le réseau routier national comprend actuellement environ 35 000 km de routes et d'autoroutes en service en métropole, dont 28 000 km de routes nationales (auxquels s'ajoutent 1 400 km dans les départements d'Outre-Mer).

En France métropolitaine et au 1er janvier 1989, la consistance du réseau routier national est la suivante :

Réseau autoroutier

| | |
|---------------------------|--------------|
| - Autoroutes de liaison : | 5 490 km |
| dont : | |
| . concédées : | 5 011 km |
| . non concédées : | 479 km |
| - Autoroutes urbaines : | 1 480 km |
| | ----- |
| | 6 970 km (a) |

Réseau routier

| | |
|--------------------------|-----------|
| - Routes à 2 voies : | 20 846 km |
| - Routes à 3 voies : | 3 376 km |
| - Routes à 4 voies : | 879 km |
| - Routes à 2 x 2 voies : | 3 071 km |
| | ----- |
| | 28 172 km |

b) Le niveau de service assuré sur le réseau routier national

* Fluidité du trafic

Le réseau routier national supporte 40 % du trafic total sur 4 % de l'ensemble du réseau routier français. La densité du trafic sur le réseau national, sensiblement plus forte que sur les autres réseaux, implique une adaptation de sa capacité pour assurer une fluidité du trafic satisfaisante.

a) Cette longueur s'est accrue de 502 km avec les mises en service 1989 et 1990 : 485 km d'autoroutes concédées et 17 km d'autoroutes non concédées.

.../...

Longueurs et trafics des différents réseaux

| Réseaux | Longueurs (en km) | Densité du trafic en rase campagne (en véh./jour) en 1989 |
|------------------------|----------------------|--|
| Réseau national | | |
| . autoroutes | 6 970 | 21 300 |
| . routes nationales | 28 170 | 8 700 |
| Routes départementales | 345 000 | 1 300 |
| Voies communales | 425 000 | 150 |

La croissance du trafic relevé sur le réseau national de rase campagne s'est accélérée depuis 1985 sous l'effet de la reprise de l'économie, du développement des échanges, en particulier des échanges internationaux, et de la baisse du coût des carburants :

Evolution des parcours sur le réseau routier national

| réseau routier national | 1980/1985 moyennes annuelles | 1985/1989 moyennes annuelles |
|---|------------------------------------|------------------------------------|
| Autoroutes interurbaines | + 5,4 % | + 10,2 % |
| Routes nationales hors agglomérations | + 0,6 % | + 4,0 % |
| Total réseau routier national (y compris autoroutes urbaines) | + 2,1 % | + 5,9 % |

Malgré le développement du réseau autoroutier les longueurs encombrées sur les routes nationales ont augmenté, de 3 000 km en 1970 à plus de 7 000 km aujourd'hui, et le trafic concerné atteint près de 50 % du trafic des routes nationales. En supposant que l'on ne réalise pas de travaux sur le réseau routier national, les longueurs encombrées s'élèveraient à plus de 15 000 km en 2010 et concerneraient 70 % du trafic.

.../...

Les études menées conduisent à prévoir à long terme une croissance linéaire du trafic sur l'ensemble du réseau routier national de 3 % (base 1987) dont 2,5 % sur les routes et 5 % sur les autoroutes concédées qui, en particulier, supporteraient plus de la moitié du trafic lourd total en 2010. D'ici à cet horizon, les augmentations seraient donc de 60 % sur les routes nationales, de 100 % sur les autoroutes et de 70 % au total.

* Désenclavement des régions

De nombreuses régions demeurent encore à l'écart du réseau de voies rapides dans l'Ouest, le Massif Central, le sud des Alpes comme l'indique la carte ci-après. Par ailleurs, les ports de la façade Manche-Atlantique sont encore mal reliés à leur arrière-pays. Enfin, les métropoles de province ne disposent pas dans beaucoup de cas de liaisons directes entre elles en raison du maillage insuffisant du réseau de voies rapides.

* Sécurité

En 1989, les accidents de la route ont fait 3 940 tués sur le réseau national, soit 37,4 % de l'ensemble des victimes de l'insécurité routière dans notre pays. Bien qu'en baisse de 35 % sur celui de 1973, malgré une augmentation du trafic de 88 %, ce bilan demeure encore trop lourd.

Ainsi, sur la base du nombre de tués sur la route par million d'habitants, la France occupe-t-elle, parmi nos principaux voisins européens, le 5^e rang avec 207 tués derrière le Royaume-Uni (94), l'Italie (129), la RFA (134), et la Belgique (199).

Les actions spécifiques destinées à améliorer la sécurité du réseau national (traitement des "points noirs" et comportement des usagers) ont récemment été renforcées.

La modernisation du réseau national joue également un rôle positif sur la sécurité puisque si le taux de tués enregistré sur les 2 voies ordinaires se situe à 5,6 par 100 millions de véhicules x km, celui des autoroutes n'est que de 1,4.

* Permanence du service en période hivernale et accueil de l'utilisateur

Outre le réseau autoroutier, 22 740 km de routes nationales, dont 20 050 km renforcées, bénéficient d'un entretien préventif destiné à les maintenir hors gel. Par ailleurs, 17 400 km de routes nationales offrent un niveau de service hivernal élevé, dit S1, permettant une circulation permanente sans équipements spéciaux.

.../...

Les installations d'accueil de l'usager, aires de repos notamment, restent peu développées en dehors du réseau autoroutier concédé.

Environ les trois-quarts des usagers se déclarent satisfaits des services rendus par le réseau routier national, en particulier par les autoroutes (enquête Crédoc automne 1988) :

**Satisfaction du réseau routier
(réponses en % des usagers sondés)**

| | Très ou assez satisfaits | Peu ou pas satisfaits | Solde des réponses |
|-------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Autoroutes | 77 | 12 | + 65 |
| Routes nationales | 73 | 26 | + 47 |
| autres routes | 52 | 46 | + 6 |

.../...

II - LES OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

a) Rappels sur les schémas directeurs précédents

Le schéma directeur de 1971 avait essentiellement pour objectif de définir un réseau d'intérêt national parmi les 82 000 km de routes alors à la charge de l'Etat. Il distinguait déjà dans le réseau de 28 000 km de routes nationales retenues 17 000 km de grandes liaisons d'aménagement du territoire (GLAT), notamment 3 grandes liaisons inter-régionales Nord-Sud et 6 grandes liaisons Est-Ouest ne passant pas par Paris. En raison de leur rôle d'entraînement, les liaisons ainsi distinguées étaient susceptibles d'être aménagées par anticipation sur les besoins du trafic constaté.

Par ailleurs, en 1977 était défini et présenté un programme autoroutier à réaliser pour l'essentiel en six ans. Ce programme supposait le recours au système des sociétés concessionnaires et au péage. Deux premières étapes étaient fixées en 1980 et 1983, la réalisation des liaisons autoroutières restantes étant prévue plus à long terme. Ce programme, qui faisait apparaître la notion d'itinéraires complémentaires permettant d'assurer les prolongements et la continuité du réseau autoroutier projeté, a été décidé par le comité interministériel d'aménagement du territoire le 10 juin 1977.

Le schéma directeur du 14 février 1986, établi selon les directives de la loi d'orientation des transports intérieurs, prévoyait un réseau de 6 760 km d'autoroutes interurbaines, complété par 2 700 km de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier et 6 400 km d'autres grandes liaisons d'aménagement du territoire. Par rapport au programme défini en 1977, ce schéma marquait en particulier l'abandon de 1 570 km d'autoroutes.

.../...

Le schéma directeur du 18 mars 1988 est à la base des programmes routiers actuels. Prenant acte, d'une part, des nouvelles perspectives ouvertes par le développement du trafic, en particulier quant aux besoins de capacité et aux ressources des sociétés concessionnaires, et, d'autre part, des nécessaires mesures d'accompagnement des politiques d'aménagement du territoire et de renforcement de l'Europe, il prévoyait une extension du réseau autoroutier d'environ 1 700 km de liaisons à péage. Ces nouvelles autoroutes s'ajoutaient aux 1 100 km non encore engagés du précédent schéma pour former un programme de 2.800 km à lancer en travaux dans les 10 ans. Cette armature autoroutière et 600 km supplémentaires de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier permettaient, de créer "de nouvelles liaisons directes performantes entre grandes métropoles de province", "de désenclaver notre façade maritime, nos régions montagneuses et de mieux raccorder la France à l'Europe".

Il était par ailleurs prévu que désormais l'Etat ne consentirait plus d'avances de construction remboursables aux sociétés concessionnaires compte tenu des perspectives financières de celles-ci. Enfin, pour assurer la cohérence technique et fonctionnelle de notre réseau de voies rapides et garantir sa sécurité, le Gouvernement décidait que "les LACRA sont destinées à être intégrées dans la catégorie des autoroutes au sens de la loi n° 55.135 du 18 août 1955" "tout en restant hors péage".

b) Les catégories de voies retenues

Le schéma directeur classe les itinéraires nationaux en 4 catégories.

Il arrête les itinéraires à aménager directement en autoroutes qui seront généralement concédées compte tenu des contraintes budgétaires actuelles.

Le réseau autoroutier ainsi défini essentiellement sur la base des principaux courants de trafic et des possibilités de financement extra-budgétaire laisse apparaître des discontinuités dommageables sur le plan du fonctionnement général ou de l'aménagement du territoire. Le schéma directeur complète donc ce réseau d'autoroutes par un réseau de liaisons assurant ses prolongements et son maillage. Ces liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier (LACRA) sont réalisées sous forme de liaisons à 2 X 2 voies continues dénivelées de façon à recevoir à terme le statut d'autoroutes tout en restant hors péage. A titre transitoire, les aménagements nécessaires pourront être adaptés plus strictement aux besoins du trafic constaté pour permettre d'améliorer l'itinéraire de façon homogène sur une plus grande longueur.

Ce réseau de base est complété par les autres grandes liaisons d'aménagement du territoire (GLAT) pour former au sein du réseau national une armature structurante du territoire. Ce réseau de GLAT, qui découle pour l'essentiel du schéma défini en 1971, permet d'assurer une desserte équilibrée du territoire. Les liaisons qui le composent bénéficieront donc pour leur aménagement d'une attention prioritaire dans l'esprit du schéma de 1971.

Les autres liaisons nationales seront aménagées plus progressivement en fonction des besoins du trafic pour assurer notamment la permanence du service rendu aux usagers et leur sécurité.

Par ailleurs, les grandes liaisons d'aménagement du territoire et les autres liaisons pourront recevoir le statut de routes express si le trafic ou l'environnement dans lesquels elles se développent le justifient.

c) Les objectifs du schéma directeur

Si le réseau autoroutier à péage prévu par le schéma directeur de février 1986 pouvait être achevé pour l'essentiel en huit années, il aurait fallu près de 30 ans pour terminer les réalisations dépendant des financements budgétaires.

Or, l'insuffisance de notre réseau routier actuel constitue un handicap pour notre économie, l'aménagement du territoire et le développement harmonieux des régions.

La route joue un rôle fondamental dans notre système de transports et notre économie en assurant les 9/10ème des transports de voyageurs et environ 70 % des transports terrestres de marchandises.

.../...

Le réseau routier national constitue l'armature du réseau routier français. Ses performances conditionnent largement notre compétitivité puisque les coûts de transports représentent près de 10 % des prix de revient de nos produits industriels.

A cet égard le réseau national, qui est pour les 3/4 de sa longueur composé de routes à 2 voies, apparaît encore souvent désuet par rapport aux besoins de notre économie :

- . plus de 7 000 km sont saturés en rase campagne ;
- . les encombrements s'accroissent très rapidement en zone urbaine ;
- . la desserte routière de nos ports est encore insuffisante et nuit à leur compétitivité.

Les inconvénients qui résultent de cette situation s'aggravent avec la croissance du trafic et celle de la part de la route dans les transports.

Par ailleurs, si la France est géographiquement au centre de l'Europe des douze, sa position sur le plan des infrastructures routières est beaucoup moins favorable puisque les grands flux routiers européens tendent à se concentrer sur l'axe Scandinavie-Italie fortement équipé. Beaucoup de nos régions sont encore à l'écart du réseau routier européen qui concentrera à l'avenir la majeure partie des échanges.

L'insuffisance de notre réseau de grandes liaisons rapides se traduit notamment par une nette prédominance des radiales centrées sur l'agglomération parisienne qui correspondent aux flux de trafic les plus importants. Notre réseau autoroutier ne comporte actuellement que peu de grandes liaisons transversales directes entre grandes métropoles régionales qui sont pourtant nécessaires à leur développement et à l'équilibre des activités sur l'ensemble du territoire.

Les retards ainsi accumulés dans la modernisation du réseau et les perspectives budgétaires ne permettaient pas d'escompter la réalisation du schéma directeur de février 1986 dans des délais compatibles avec les objectifs actuels de désenclavement, d'efficacité économique et d'ouverture européenne.

En revanche, les études financières prévisionnelles ont montré que les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont à même de supporter le poids financier d'un réseau plus étendu sous réserve d'une évolution des péages au même rythme que les prix.

Le dispositif adopté pour remédier aux inconvénients de cette situation comporte les mesures suivantes :

- une révision du schéma directeur routier national qui étend le réseau d'autoroutes à péage et de LACRA ;
- une suppression des avances budgétaires de construction aux sociétés concessionnaires ;
- un redéploiement des crédits qui étaient consacrés aux avances de construction au profit des réalisations prioritaires comme la mise en autoroute des axes transversaux nord-sud du Massif Central (A75 et A20) ;
- une augmentation sensible de l'effort d'investissement consenti dans le cadre des contrats Etat-Régions 1989-93.

Ce dispositif autorise :

- de nouvelles liaisons directes performantes entre grandes métropoles de province. Par rapport au schéma de 1986 (supposé complètement réalisé) les gains de temps pour un véhicule léger sont évalués par exemple à 30 % entre Bordeaux et Lyon, à 19 % entre Rouen et Strasbourg, à 21 % entre Nantes et Lyon, à 24 % entre Calais et Bordeaux et à 30 % entre Grenoble et Marseille.

Ces nouvelles liaisons autoroutières permettront en outre de désenclaver notre façade maritime, nos régions montagneuses et de mieux raccorder la France à l'Europe.

- des itinéraires alternatifs, qui permettront de délester les itinéraires autoroutiers classiques saturés, tout en autorisant la desserte de régions jusqu'ici restées à l'écart du réseau autoroutier. C'est ainsi, par exemple, que le schéma prévoit la possibilité de contourner la région parisienne ou d'éviter la vallée du Rhône.
- une accélération de la construction de notre réseau de grandes liaisons, d'une part, en affranchissant le programme autoroutier de la contrainte budgétaire et, d'autre part, en reportant les crédits antérieurement consacrés aux avances de construction sur l'aménagement des routes nationales assurant la continuité du réseau autoroutier dans le Massif Central ;
- une amélioration de la sécurité routière sur le réseau national puisque le nombre de victimes de la circulation est quatre fois plus faible à trafic égal sur les autoroutes que sur les routes ordinaires ;

.../...

- une bonne complémentarité intermodale des moyens de transports à grande vitesse : les liaisons transversales nouvelles prévues par le présent schéma s'ajoutant aux développements programmés du réseau ferré TGV qui contribueront à réduire la pression du trafic sur les grands axes autoroutiers radiaux très circulés.

d) Rôle des liaisons inscrites au schéma directeur depuis 1986

Le présent schéma directeur constitue donc l'élément central de la nouvelle politique routière. Il prévoit en particulier les nouvelles liaisons suivantes :

* 4 grandes liaisons autoroutières Ouest-Est ne passant pas par Paris et permettant d'élargir l'arrière-pays de nos ports :

- . Le Havre (et Rouen) - Amiens - Saint-Quentin avec la construction d'une liaison autoroutière directe entre Le Havre et les autoroutes A.16, A.1 et A.26, vers l'Europe du nord-est ;
- . Bordeaux - Clermont Ferrand - Lyon avec la construction d'une autoroute entre Bordeaux - Périgueux et Clermont Ferrand, ainsi qu'entre Balbigny (A.72) et Lyon ;
- . Nantes - Tours - Orléans - Troyes grâce notamment aux autoroutes Angers - Tours (St Patrice) - Orléans - Courtenay et un barreau autoroutier entre Courtenay (A.6) et Sens (A.5) ;
- . Nantes - Tours - Vierzon - Clermont Ferrand - Lyon grâce à la construction d'une autoroute nouvelle entre Tours et Vierzon.

* 2 grandes liaisons autoroutières Nord-Sud évitant Paris par l'Ouest :

- . Calais - Rouen - Le Mans - Tours - Bordeaux - Espagne grâce à un prolongement de l'autoroute A.16 entre Boulogne - Abbeville et Amiens et la construction d'une nouvelle autoroute entre Rouen - Alençon - Le Mans et Tours ;
- . Caen - Nantes - Bordeaux grâce à la construction d'une autoroute entre Nantes et Niort et au classement de la liaison Caen - Rennes - Nantes comme liaison assurant la continuité du réseau autoroutier.

.../...

* Des itinéraires alternatifs, qui permettront de délester les itinéraires autoroutiers classiques saturés, tout en autorisant la desserte de régions jusqu'ici restées à l'écart du réseau autoroutier. C'est ainsi, par exemple, que le schéma prévoit la possibilité de contourner la région parisienne ou d'éviter la vallée du Rhône. A ce titre sont notamment prévues pour doubler les radiales vers Paris les autoroutes A.26 (Calais-Reims-Dijon) et A.28 (Calais-Rouen-Tours) et Amiens-Lille-Frontière Belge. Le délestage de la vallée du Rhône sera quant à lui assuré, à l'Est, par une nouvelle autoroute entre Grenoble et Sisteron, ainsi que deux barreaux de jonction des autoroutes A.42 - A.43 et A.51 - A.8 et, à l'Ouest, le classement comme liaison assurant la continuité autoroutière de la RN.9 entre Clermont-Ferrand et Béziers.

* Le renforcement de nos liaisons avec nos voisins européens, en particulier, avec l'Espagne, grâce aux autoroutes Toulouse - Pamiers, prolongeant l'A.20. Vierzon-Toulouse, et Pau - Oloron en direction des futurs tunnels du Puymorens et du Somport, avec l'Italie, par la desserte autoroutière du tunnel du Fréjus, avec la Belgique, grâce au classement en liaison assurant la continuité du réseau autoroutier de la RN.51 entre Reims et Charleville, avec la Suisse, grâce à une nouvelle autoroute entre Genève et Annecy.

* Le maillage du réseau autoroutier sera en outre renforcé pour améliorer l'irrigation du territoire, avec la construction de : Angers - La Roche-sur-Yon, Arles - Salon, Auxerre - Troyes, l'autoroute du Chablais, Dordives - Montargis - Cosne-sur-Loire, Falaise - Sées - Caen, Fréjus - St Tropez, Martres - Tarbes, Pont de Normandie - A.13, Saintes - Rochefort - La Rochelle.

* Par ailleurs, le réseau de grandes liaisons d'aménagement du Territoire a été complété par :

- la RN 134 - Oloron - Col du Somport ;
- la RN 66 - Remiremont - Mulhouse.
- la RN 19 - Belfort - Frontière Suisse ;
- la RN 5 - Poligny - Frontière Suisse.

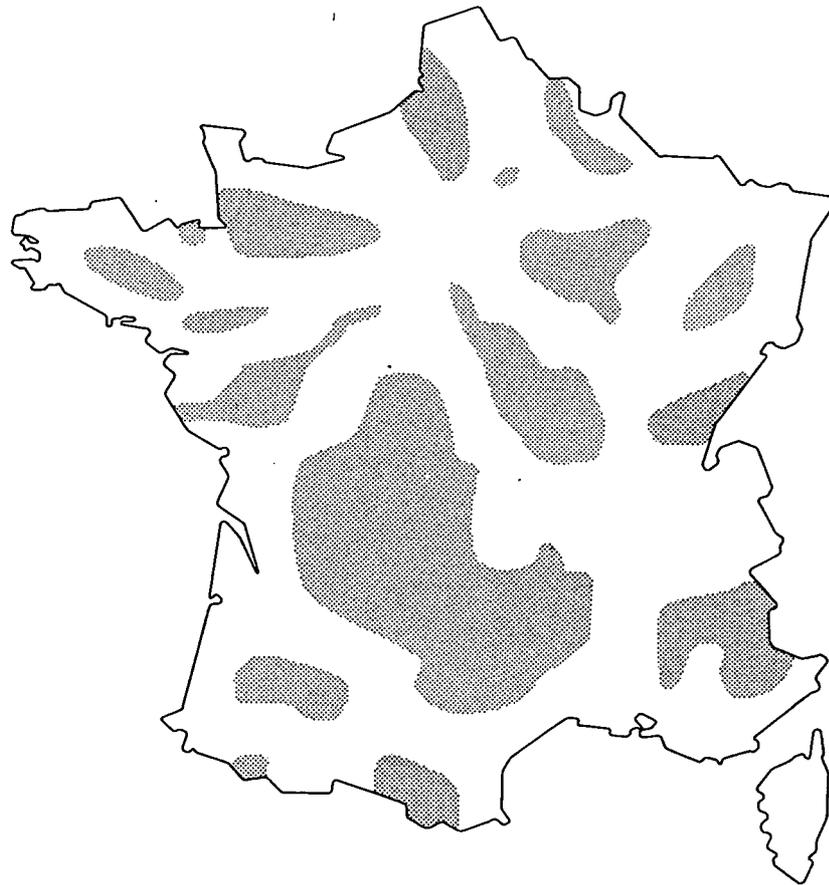
Les cartes ci-après illustrent l'amélioration de la desserte du territoire qu'autorise le nouveau schéma.

.../...

DESSERTA DU TERRITOIRE PAR LE RÉSEAU AUTOROUTIER

AU 1^{er} JANVIER 1990

A L'ISSUE DU SCHEMA DIRECTEUR



■ ZONES SITUÉES A PLUS D'UNE DEMI-HEURE D'UNE AUTOROUTE
OU D'UNE LIAISON ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER ÉQUIPÉE A 2 × 2 VOIES.

CAES





e) Modifications apportées au schéma directeur de mars 1988

Les modifications apportées au schéma directeur de 1988 sont les suivantes :

* Nouvelles autoroutes

Pour assurer une plus grande homogénéité à certaines liaisons de grand transit et améliorer la cohérence de la programmation de leurs divers tronçons, il est décidé, en accord avec les régions consultées, de reclasser en autoroute les liaisons suivantes précédemment inscrites comme liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier ou comme grandes liaisons d'aménagement du territoire :

- . Aiguebelle-St-Michel-de-Maurienne
- . Amiens - Lille-Frontière Belge
- . Angers-Tours (St Patrice)
- . Angers-La Roche-sur-Yon
- . Bordeaux-Périgueux
- . Courtenay-Orléans
- . Montargis-Cosne-sur-Loire
- . Pau-Oloron
- . Toulouse-Pamiers

A ces liaisons s'ajouteront des bretelles vers Dieppe, Acquigny, Gannat et Digne...

Par ailleurs pour améliorer l'efficacité de notre réseau de voies rapides, le maillage autoroutier est complété par :

- . deux barreaux entre, d'une part, A42 et A43 et, d'autre part, A51 et A8. Ces nouvelles liaisons sont destinées à renforcer l'attractivité de l'axe autoroutier alpin et son rôle dans le délestage de l'autoroute de la vallée du Rhône.
- . Pont de Normandie - A13 et Falaise-Sées vers l'autoroute Rouen - Alençon de façon à mieux relier les ports de la Manche aux liaisons autoroutières desservant l'Ouest et le Sud-Ouest.
- . Auxerre-Troyes qui complète le contournement du bassin parisien et soulagera A6 d'une partie de son trafic à l'approche de la région parisienne.

.../...

* Nouvelles liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier

- . Caen-Falaise en cohérence avec la décision de classement en autoroute du tronçon Falaise-Sées
- . Reims-Charleville : pour relier entre elles, les principales agglomérations de la région Champagne-Ardenne et constituer un nouvel axe nord-sud contournant Paris entre la Belgique et l'autoroute A.6
- . Cosne-sur-Loire - Nevers en prolongement de l'autoroute Dordives - Montargis - Cosne.
- . La Rochelle-Rochefort pour parachever et assurer l'homogénéité de la liaison existante dans le prolongement de l'autoroute déjà prévue entre Rochefort et Saintes (vers A10 et Bordeaux)

* Nouvelle grande liaison d'aménagement du territoire

- . Poligny - frontière Suisse qui prolonge l'autoroute Dijon - Dole - Bourg-en-Bresse et assure les relations entre la Bourgogne, la Franche Comté et Genève.

III - LE CONTENU DU SCHEMA DIRECTEUR

Les modifications apportées au schéma directeur de mars 1988 sont fournies par les deux tableaux suivants.

La carte et l'annexe ci-jointes détaillent les liaisons figurant au présent schéma directeur par catégorie.

Modifications des différentes catégories de voies

| CATEGORIES DE VOIES | LIAISONS | LONGUEURS EN KM APPROXIMATIVES | |
|--|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Liaisons nouvelles | Liaisons actuelles |
| 1) Nouvelles autoroutes | | | |
| 1.1 - Remplaçant des liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier | Courtenay - Orléans Angers - Tours (St-Patrice) Bordeaux - Périgueux Aiguebelle - St Michel de Maurienne | 100 70 110 40 | 100 90 110 47 |
| | S/total 1 | 320 | 347 |
| 1.2 - Remplaçant des grandes liaisons d'aménagement du territoire | Pau - Oloron Montargis - Cosne-sur-Loire Angers - La Roche s/Yon Toulouse - Pamiers Bretelle de Digne Amiens - Lille - Frontière Belge (partie) | 25 82 103 57 25 65 | 33 82 100 57 25 67 |
| | S/total 2 | 357 | 364 |
| 1.3 - Remplaçant des routes nationales ordinaires | Amiens-lille -Frontière Belge (partie) Barreau A.42 - A.43 Barreau A.51 - A.8 Pont de Normandie - A.13 Auxerre - Troyes Falaise - Sées | 25 45 30 17 65 45 | 38 54 - - 81 46 |
| | S/total 2 | 227 | 219 |
| | TOTAL nouvelles autoroutes | 904 | 930 |
| 2) Nouvelles liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier (LACRA) | Caen - Falaise Reims - Charleville Mézières Rochefort - La Rochelle Cosne-sur-Loire - Nevers | 34 83 32 50 | 34 83 32 50 |
| | TOTAL nouvelles LACRA | 199 | 199 |
| 3) Nouvelles grandes liaisons d'aménagement du Territoire (GLAT) | RN 5 - Poligny-Front. Suisse RN 19 - Belfort - Frontière Suisse | 69 22 | 69 22 |
| | Total nouvelles GLAT | 91 | 91 |

REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

INCIDENCE SUR LES LONGUEURS DES DIFFERENTES CATEGORIES DE VOIES

| Modifications Catégories de voies | Longueur en km dans le schéma directeur précédent | Réalisation en AR de liaisons classées comme LACRA | Réalisation en AR de liaisons classées comme GLAT | Réalisation en AR de liaisons classées comme RN | Réalisation en LACRA de liaisons classées comme GLAT | Réalisation en LACRA de liaisons classées comme RN | Réalisation en GLAT de liaisons classées comme RN | TOTAUX |
|---|---|---|--|--|--|--|---|--------|
| Autoroutes (AR) | 8 631 (a) | + 320 | + 357 | + 227 | | | | 9 535 |
| Liaisons assurant la continuité du réseau auto- routier (LACRA) | 2 730 (b) | - 347 | | | + 165 | + 34 | | 2 582 |
| Autres grandes liaisons d'amé- nagement du Territoire (GLAT) | 4 853 | | - 364 | | - 165 | | + 91 | 4 415 |
| Autres routes nationales (RN) | 20 633 | + 347 | + 364 | | | - 34 | - 91 | 21 219 |
| TOTAUX | 36 847 | + 320 | + 357 | + 227 | 0 | 0 | 0 | 37 751 |

(a) le nombre de km annoncé au schéma directeur de mars 1988 a été majoré de 43 km correspondant à des ajustements de longueur sur les autoroutes en chantier et en service au 1er janvier 1988

(b) dans le schéma de 1988, figuraient 2 741 km de LACRA dont 11 km ont été classés parmi les autoroutes en 1990 (Knutange - Boulange).

IV - PRIORITES DE MISE EN OEUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR

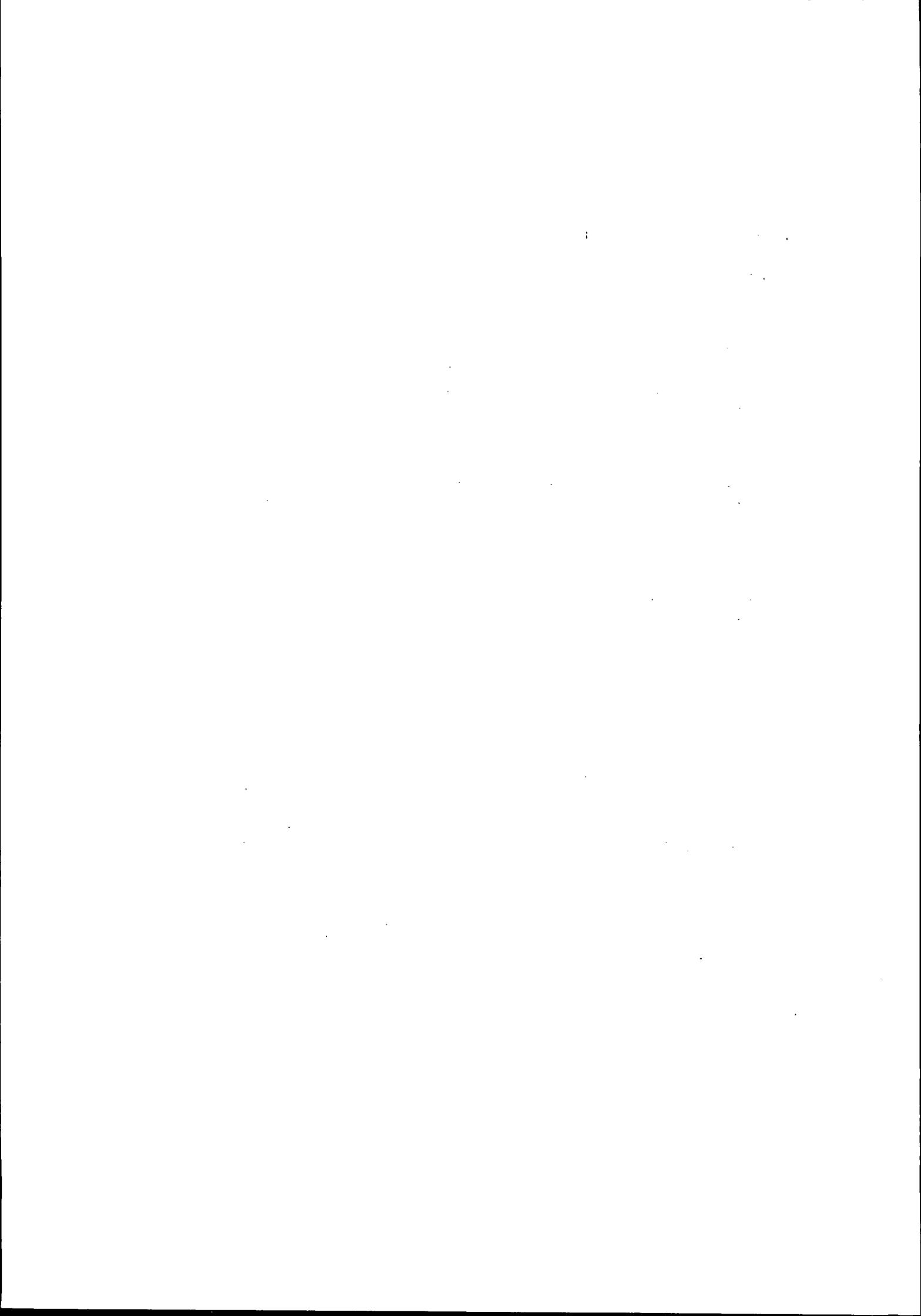
Pour mettre en oeuvre le schéma directeur routier national, le Gouvernement a décidé de retenir les objectifs suivants :

- Compte tenu de l'adjonction de 900 km au réseau d'autoroutes décidée par le présent Schéma, l'objectif est d'assurer le lancement en 15 ans de la totalité du programme ainsi augmenté. Les projets seront programmés dans un ordre qui tiendra compte de leur rentabilité économique pour la collectivité et des améliorations de capacité du réseau en particulier dans la perspective européenne qu'ils permettent. La programmation tiendra également compte de leur impact sur l'environnement, mais aussi de la possibilité qu'ils offrent de capter le trafic des axes les plus chargés et, par là, d'améliorer la qualité de la vie, ainsi que de leur intérêt pour une meilleure sécurité pour les usagers et pour développer une politique appropriée d'aménagement du territoire. L'exploitation à péage des nouvelles liaisons permettra, compte tenu des excédents dégagés par les sections déjà amorties, de financer les charges financières des emprunts nécessaires à leur construction. Cette extension du réseau sera réalisée sans augmentation en francs constants des péages et sans apports nouveaux de l'Etat ;

- les moyens d'engagement nécessaires à l'achèvement des autoroutes A.75 (Clermont-Ferrand - Béziers) et A.20 (Vierzon - Brive) et au programme spécifique de modernisation de la RN.7 seront mis en place en totalité avant fin 1996.

- les contrats de plan Etat-Régions 1989-1993, pour mettre en oeuvre les priorités qui s'attachent aux axes et opérations les plus complémentaires des actions précédentes : contournements d'agglomérations, aménagement des axes routiers structurants et aménagement qualitatif des autres itinéraires.

Par ailleurs, l'Etat poursuivra sa politique de rénovation des chaussées et d'entretien préventif des itinéraires renforcés pour les maintenir hors gel, ainsi que son action pour résorber les points noirs pour la sécurité routière.



A N N E X E

Contenu du schéma Directeur

Le schéma directeur classe les itinéraires en quatre catégories :

a) Les autoroutes de liaison :

Le réseau actuel qui comporte 5 999 km au 1er mars 1991 sera complété par environ 3 536 km pour un coût d'environ 90 milliards hors taxes dont :

* Les autoroutes en travaux au 1er mars 1991 : 669 km

| | |
|---|--------|
| . Montméliant - Pont Royal - Alberville (Gilly) | 31 km |
| . Tullins - Bourg de Péage | 52 km |
| . Anse - Rillieux | 21 km |
| . A46 Sud (Chasse - St Priest) | 22 km |
| . Urt - Salies | 29 km |
| . Cuers - Le Luc | 34 km |
| . Bretelle de Monaco | 3 km |
| . Châlons - Troyes | 100 km |
| . Sens - Troyes | 66 km |
| . A40 - Frontière Suisse | 2 Km |
| . Capvern - Pinas | 10 Km |
| . Nervieux - Balbigny | 5 Km |
| . Nantes - Montaigu | 24 km |
| . Sens - Courtenay (partie) | 5 Km |
| . Dijon - Dole | 35 Km |
| . Melun - Sens | 66 Km |
| . Le Havre - Yvetot | 58 Km |
| . L'Isle Adam - Amiens | 106 Km |

* Les autoroutes nouvelles non encore engagées
au 1er mars 1991 : 2 839 km

| | |
|------------------------------------|--------|
| . Amiens - Boulogne | 113 km |
| . Amiens - Lille - Frontière Belge | 90 km |
| . Yvetot - Amiens - St Quentin | 150 km |
| . Yvetot - Barentin | 18 Km |
| . Rouen - Le Mans | 175 km |
| . Le Mans - Tours | 80 km |
| . Angers - Tours (St Patrice) | 70 km |
| . Angers - La Roche-sur-Yon | 103 km |
| . Tours - Vierzon | 110 km |
| . Sens (A5) - Courtenay (A6) | 25 km |
| . Courtenay (A6) - Orléans | 100 km |
| . Contournement de Nantes | 11 Km |

.../...

| | |
|--|--------|
| . Auxerre - Troyes | 65 km |
| . Dordives - Montargis - Cosne-sur-Loire | 95 km |
| . Montaigu - Niort | 116 km |
| . Falaise - Sées | 45 km |
| . Pont de Normandie - A13 | 17 km |
| . Contournement nord d'Angers | 11 km |
| . Saintes - Rochefort | 34 km |
| . Bordeaux - Périgueux | 110 km |
| . Périgueux - Clermont (A72) | 250 km |
| . Antenne de Gannat | 10 km |
| . Balbigny (A72) - Lyon | 52 km |
| . Dole - Bourg | 120 km |
| . A42 - Bretelle de Satolas (A43) | 20 km |
| . Annemasse - Frontière Suisse | 60 km |
| . St Julien (A40) - Annecy | 20 km |
| . Barreau A42 - A43 | 45 km |
| . Grenoble - Sisteron | 140 km |
| . Bretelle de Digne | 25 km |
| . Barreau A51 - A8 | 30 km |
| . Lyon - Sud de Vienne | 65 km |
| . Contournement de Valence | 20 km |
| . Pont Royal - Fréjus | 74 km |
| . Arles - Salon | 22 km |
| . Fréjus - Golfe de St Tropez | 33 km |
| . Brive - Montauban | 125 km |
| . Toulouse - Pamiers | 57 km |
| . Martres - Pinas | 65 km |
| . Pau - Oloron | 25 km |
| . Guiche - Labenne | 20 km |
| . Mios - Arcachon | 23 km |

* Liaisons en instance de classement en autoroute : 28 km

- . Accès au pont de Tancarville RN 182 - CD 179
- . Bazeilles (Sedan) - frontière Belge - RN 58

L'autoroute Annemasse - frontière Suisse, dite "autoroute du Chablais", pourra être réalisée en plusieurs phases afin d'assurer rapidement la desserte de Thonon et d'Evian. La section de jonction jusqu'à la frontière sera programmée en cohérence avec les développements du réseau suisse, adaptée au trafic et à la difficulté du site.

L'axe autoroutier nord-sud d'Alsace et l'autoroute A8 dans les Alpes-Maritimes pourront être dédoublés (autoroute du piémont des Vosges, A.8bis) lorsque les infrastructures actuelles seront saturées de façon à assurer le trafic de transit dans de bonnes conditions.

.../...

L'autoroute Angers - La Roche-sur-Yon pourra être prolongée à l'Ouest de la Roche-sur-Yon lorsque le trafic constaté sur la rocade urbaine le justifiera.

Par ailleurs, les liaisons prévues au schéma directeur pourront comporter des bretelles autoroutières de faible longueur destinées à améliorer leur capacité d'irrigation, telles que par exemple, les bretelles d'Acquigny, de Dieppe, de Selles-sur-Cher, du Val d'Aran, etc...

b) Les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier : 2 582 km

Ces liaisons complètent le réseau autoroutier pour constituer le réseau de base du réseau national. A ce titre, sont prises en compte les liaisons suivantes:

| | |
|---|--------|
| . Boulogne - Frontière belge | 92 km |
| . Boulogne - St Omer (A.26) | 45 km |
| . Rocade du Douaisis | 25 km |
| . Rouen - Abbeville | 96 km |
| . Caen - Cherbourg | 120 km |
| . Caen - Falaise | 34 km |
| . Caen - Rennes | 181 km |
| . Rennes - Nantes | 106 km |
| . La Gravelle - Rennes - Brest | 298 km |
| . Brest - Nantes | 297 km |
| . Tours - Langeais | 20 km |
| . Niort - La Rochelle | 64 km |
| . Rochefort - La Rochelle | 32 km |
| . Le Muret - St-Geours de Marenne (Bordeaux-Bayonne) | 94 km |
| . Le Muret (Toulouse) - Martres | 47 km |
| . Montauban - A.62 | 11 km |
| . Vierzon - Brive | 290 km |
| . Clermont-Ferrand - A.9 | 365 km |
| . Montpellier - RN 9 | 39 km |
| . Romans - Valence | 18 km |
| . Arles - Fos | 41 km |
| . Le Fayet - Tunnel du Mont-Blanc | 17 km |
| . Strasbourg - Lauterbourg | 48 km |
| . Strasbourg - Pont de Kehl | 3 km |
| . Strasbourg - Colmar | 44 km |
| . Boulange - Longwy | 22 km |
| . Reims - Charleville - Mézières | 83 km |
| . Cosne-sur-Loire - Nevers | 50 km |

.../...

c) Les autres grandes liaisons d'aménagement
du territoire : 4 415 km

La notion de grandes liaisons d'aménagement du territoire répond à la nécessité de distinguer au sein du réseau national les liaisons qui, avec les autoroutes et les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier, constituent une armature structurante du territoire.

Leur parti d'aménagement est fonction du trafic, mais elles peuvent être équipées en anticipation des besoins si les disponibilités budgétaires le permettent.

La liste est la suivante :

| | | |
|-----------------|---|--------|
| . RN 50 | Arras - Douai | 26 km |
| . RN 27 | Rouen - Dieppe | 61 km |
| . RN 31 | Rouen - Beauvais - Reims | 234 km |
| . RN 49-2-43-18 | Valenciennes - Maubeuge - Charleville - Longwy | 225 km |
| . RN 4 | Paris - Phalsbourg | 330 km |
| . RN 59 | Lunéville - Sélestat | 93 km |
| . RN 57 | Nancy - frontière suisse | 282 km |
| . RN 44 | Châlons s/Marne (A.4) - Vitry-le-François | 43 km |
| . RN 67 | Saint-Dizier - Chaumont | 74 km |
| . RN 19 | Chaumont - Belfort - frontière suisse | 195 km |
| . RN 66 | Remiremont - Bâle | 84 km |
| . RN 5 | Poligny - Frontière suisse | 69 km |
| . RN 7 | Nevers - Lyon | 235 km |
| . RN 82 | Balbigny - RN 7 | 20 km |
| . RN 137 | Rennes - ST-Malo | 69 km |
| . RN 24 | Rennes - Lorient | 130 km |
| . RN 171 | La Moere (RN 165) - St-Nazaire | 25 km |
| . RN 160 | La Roche-sur-Yon - Les Sables d'Olonne | 36 km |
| . RN 149 | Nantes - Poitiers | 179 km |
| . RN 147 | Poitiers - Limoges | 119 km |
| . RN 10 | Poitiers - St-André-de-Cubzac (Bordeaux) | 201 km |
| . RN 141 | Limoges - Saintes | 173 km |
| . RN 137 | La Rochelle - Ste-Hermine (autoroute Nantes-Niort) | 78 km |
| . RN 145 - 79 | Bellac - Montluçon - Mâcon | 340 km |
| . RN 70 - 80 | Paray-le-Monial - Montchanin - Chalon-sur-Saône | 85 km |
| . RN 134 - 124 | Pau - Mont-de-Marsan - RN 10 | 156 km |
| . RN 134 | Oloron - col de Somport | 55 km |
| . RN 88 | Gémil (Toulouse) - Firminy | 378 km |
| . RN 20 | Pamiers - frontière espagnole | 114 km |
| . RN 94 | Gap (autoroute Grenoble-Sisteron) - frontière italienne | 108 km |
| . RN 569 | Fos - Salon (RN 113) | 26 km |
| . RN 204 | Tunnel du col de Tende - frontière italienne | 30 km |
| . RN 84 - 202 | Digne - Nice | 142 Km |

**Ministère de l'Équipement,
du Logement et des Transports**

Direction des Routes