MINISTERE DE L' EQUIPEMENT, DU LOGEMENT,

DE L' AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

ET DES TRANSPORTS

LE NOUVEAU PLAN ROUTIER ET AUTOROUTIER

PRESENTE PAR PIERRE MEHAIGNERIE
LE 10 FEVRIER 1988

LE NOUVEAU PLANROUTIER ET AUTOROUTIER

PRESENTE PAR PIERRE MEHAIGNERIE

LE 10 FEVRIER 1988

S O M M A I R E

1. - Présentation du nouveau Plan Routier et autoroutier par Pierre MEHAIGNERIE

2. - CARTES

   - le schéma directeur routier national (versions couleur + noir et blanc)
   - Autoroutes et grandes routes européennes (aujourd'hui/demain)
   - les grands étapes de la construction du réseau autoroutier
   - Ile-de-France (noir et blanc)

3. - LA CONSULTATION DES REGIONS

   - la consultation des Régions et des acteurs du secteur des transports

4. - DES RETOMBEES POSITIVES POUR LES REGIONS

   - l'apport du nouveau schéma directeur (+ carte de réduction des distances : exemple à partir de Tours)
   - le désenclavement du Massif Central achevé en 10 ans (+ partis d'aménagement de la R.N.20 entre Vierzon et Toulouse)
   - les effets régionaux du schéma directeur (20 fiches régionales avec une carte de gains de temps de parcours)

1. - PRESENTATION DU NOUVEAU PLAN ROUTIER ET AUTOROUTIER

PAR PIERRE MEHAIGNERIE

NOUVEAU PLAN ROUTIER ET AUTOROUTIER
PRESENTE PAR Pierre MEHAIGNERIE
MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS

Le nouveau réseau autoroutier, que je vous présente, va transformer la géographie de la France de demain. Ce réseau autoroutier rompt avec la traditionnelle organisation radiale à partir de Paris. Il améliorera la circulation en Ile-de-France ; il ouvrira une nouvelle fenêtre sur la Méditerranée, désenclavera le Massif Central et facilitera la difficile mutation des régions agricoles françaises.

Les temps de parcours entre les régions françaises et les régions de l'Europe seront considérablement réduits (par exemple on économisera 30 % du temps de parcours entre la façade Atlantique et la frontière suisse et italienne.)

En Ile-de-France, la qualité de vie des habitants sera grandement améliorée grâce à la rocade des villes nouvelles réalisée, pour l'essentiel, en 6 ans et à l'autoroute A. 86. Ces infrastructures faciliteront de surcroît l'accès aux grands aéroports, Orly et Roissy, et contribueront à alléger la circulation dans le centre de Paris et sur le boulevard périphérique.

*

* * *

J'avais présenté ce nouveau plan routier au Gouvernement le 13 avril dernier en proposant de réaliser à l'échéance de 10 ans, 2 700 km d'autoroutes concédées supplémentaires au lieu de 1 200 km, et d'accélérer, dès 1987 et 1988 l'engagement des travaux autoroutiers : 200 km en 87, 300 km en 88 contre 100 km en moyenne les années précédentes.

A la suite du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 13 avril, j'ai engagé une concertation avec les Régions afin d'aboutir à un projet de décret officialisant ce programme d'autoroutes à péage et sans péage.

Les Régions ont donné leur accord à ce programme, reprenant par là même les 4 priorités qui m'avaient conduit à changer de rythme :

- Placer la France au centre de l'Europe et assurer la compétitivité de nos entreprises,
- Aménager notre territoire et dynamiser les régions,
- Améliorer la qualité de vie des usagers de la route,
- et enfin, renforcer la sécurité routière.

A la suite des observations des Régions, j'ai proposé au Gouvernement d'ajouter encore au schéma routier 140 km d'autoroutes supplémentaires.

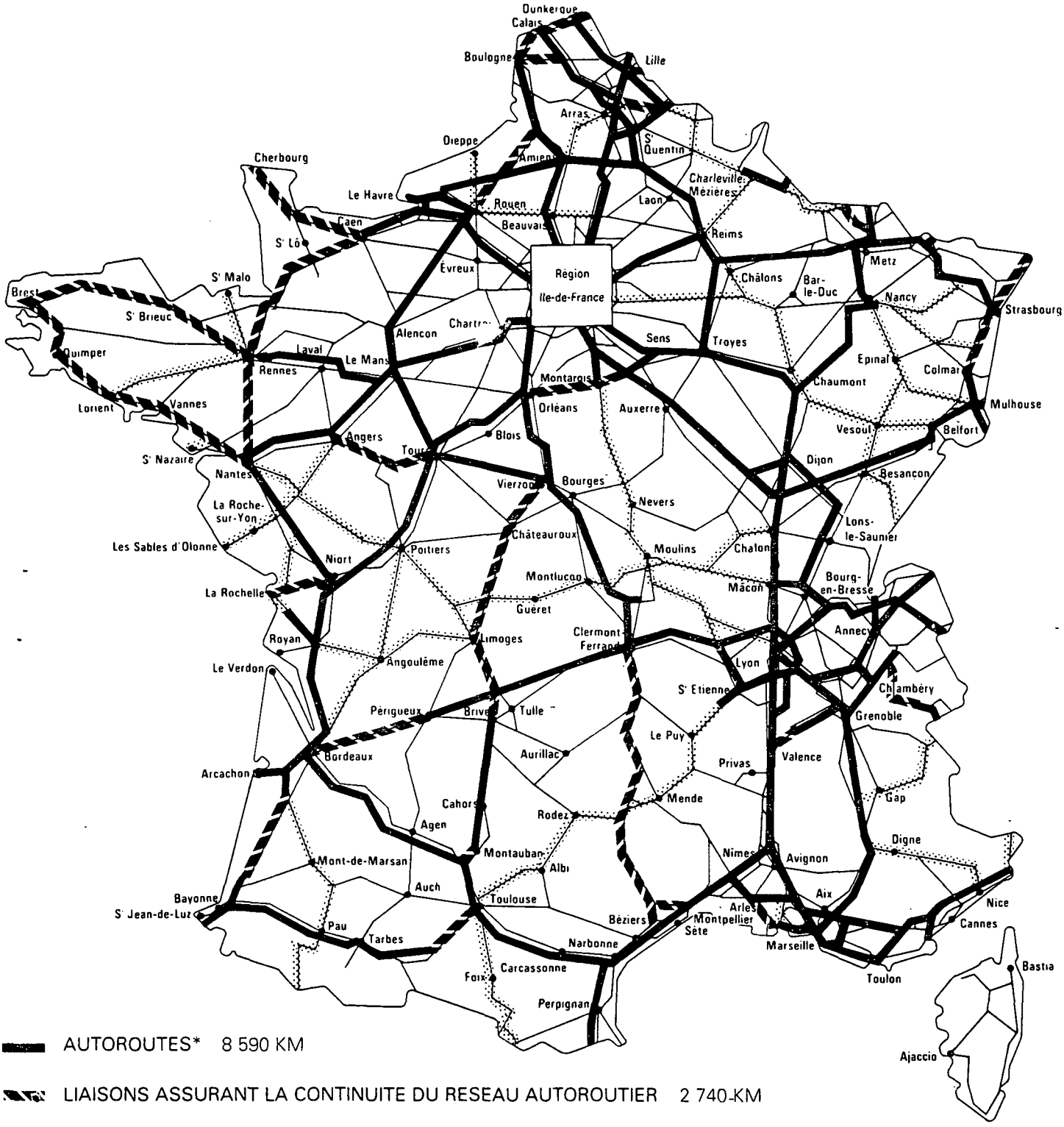
Il s'agit des sections suivantes :

- Courtenay - Sens
- Tarbes - Capvern
- Pont Royal - Aiguebelle
- St Michel de Maurienne - Tunnel du Fréjus
- l'autoroute du Chablais en Haute Savoie
- l'antenne de Gannat en Auvergne

Ainsi, dans les 10 ans à venir, la France sera dotée de 11 300 km d'autoroutes à péage, et sans péage, au lieu de 6 500 km en 1988.

2. - CARTES

SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL



AUTOROUTES* 8 590 KM

LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITE DU RESEAU AUTOROUTIER 2 740 KM

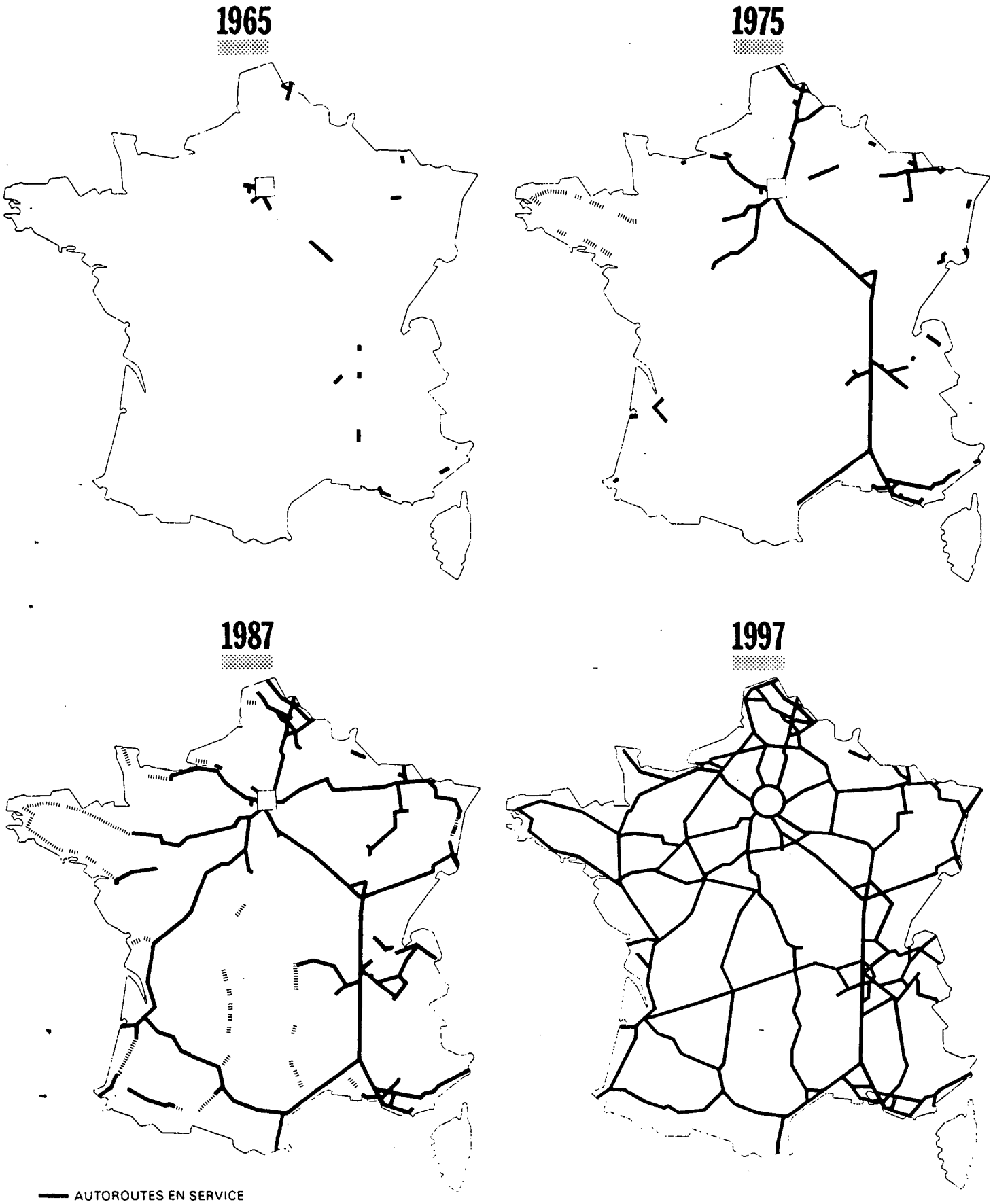
AUTRES GRANDES LIAISONS D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE 4 850 KM

AUTRES ROUTES NATIONALES DU SCHEMA DIRECTEUR 20 600 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

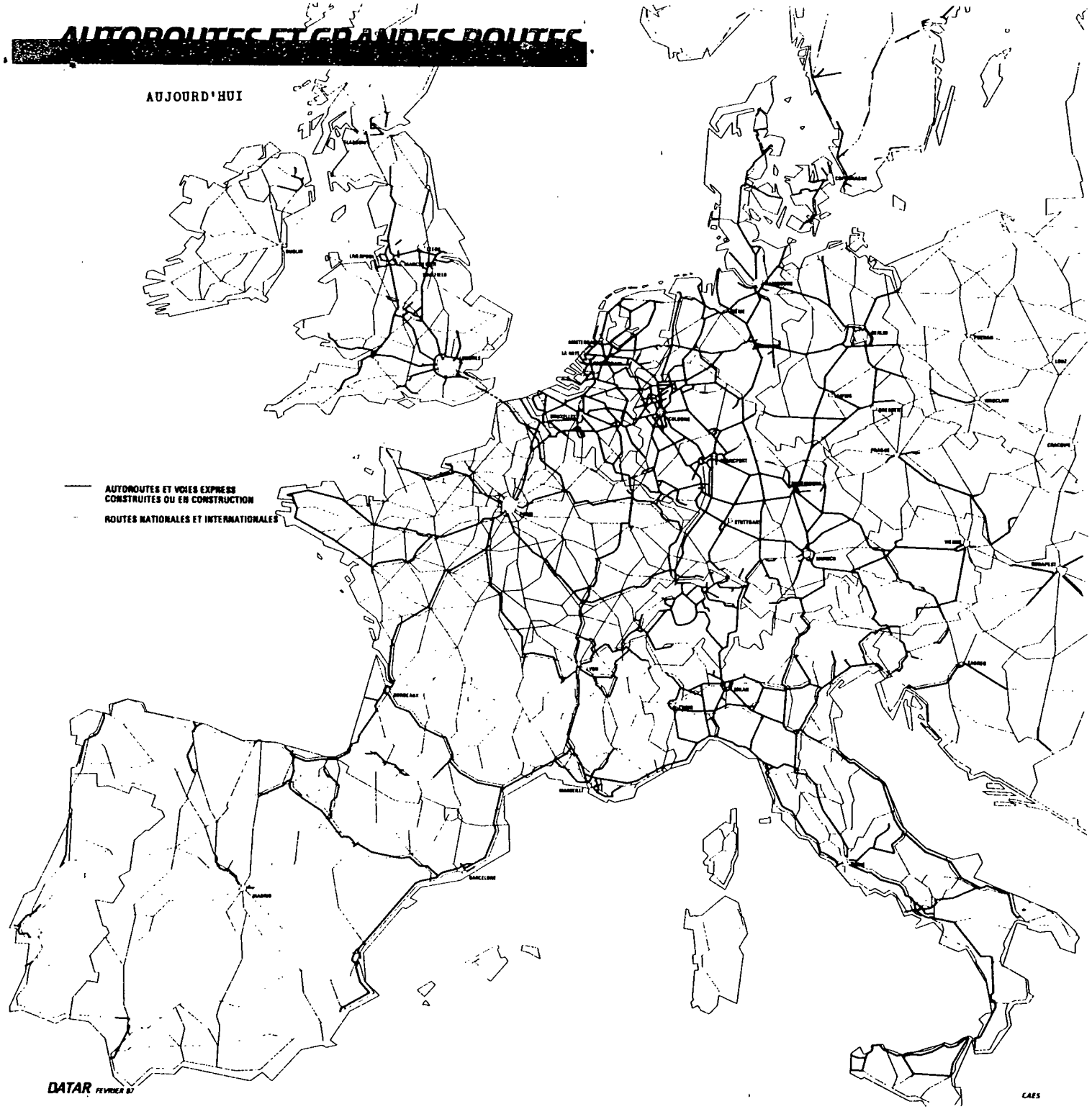
LES GRANDES ETAPES DE LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU AUTOROUTIER



Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports CAES

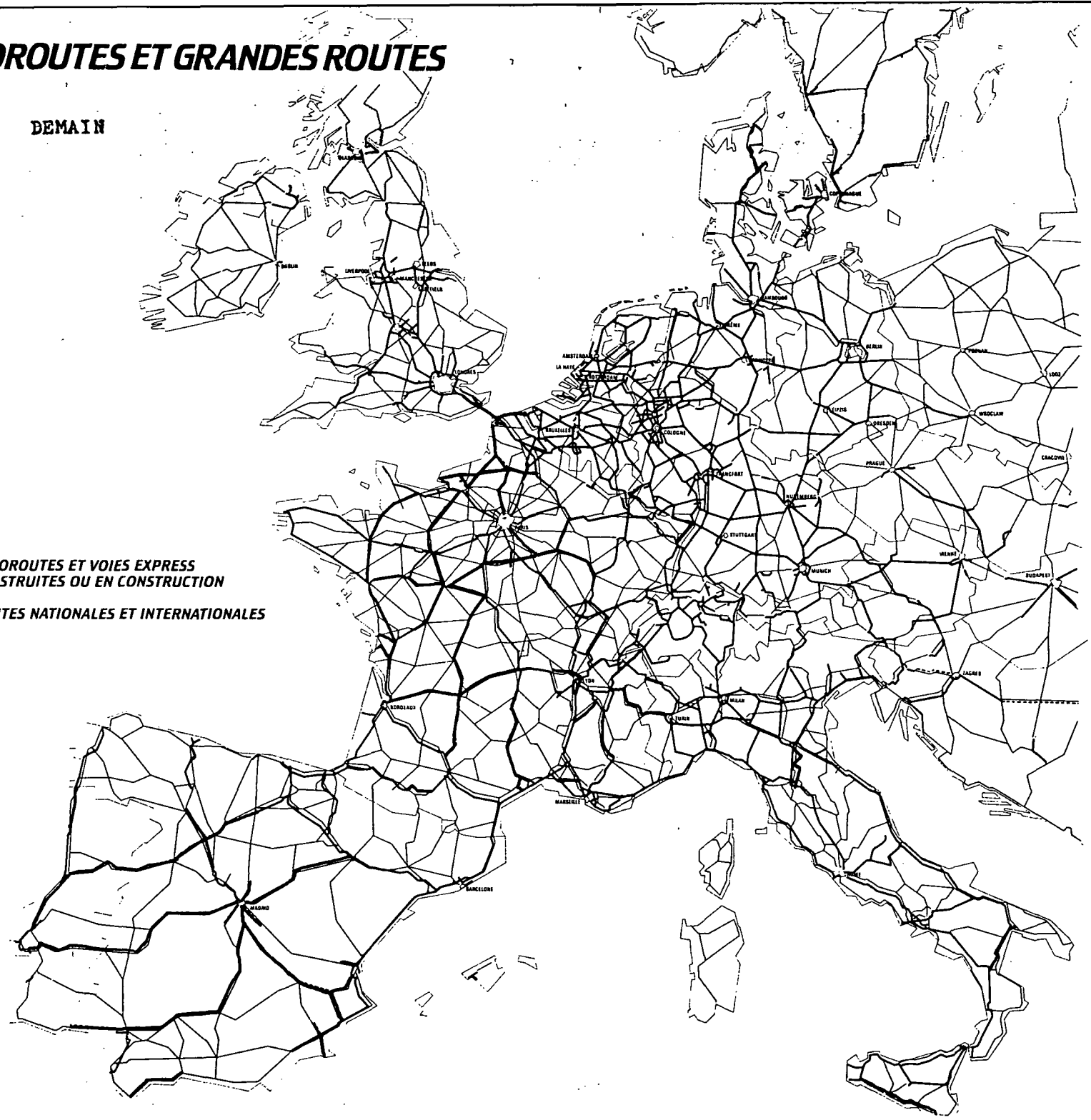
AUTOROUTES ET GRANDES ROUTES

AUJOURD'HUI



AUTOROUTES ET GRANDES ROUTES

DEMAIN

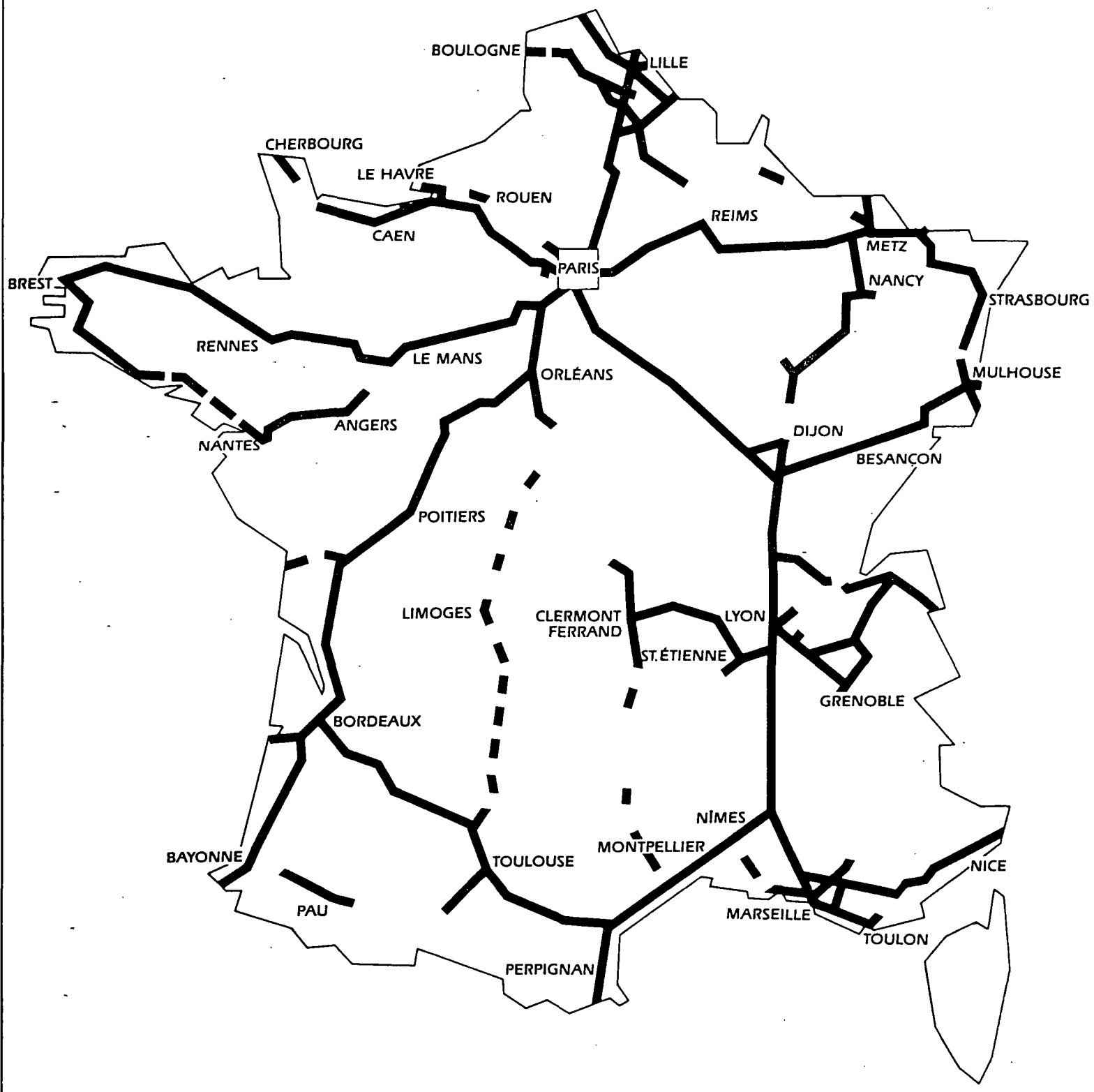


— AUTOROUTES ET VOIES EXPRESS CONSTRUITES OU EN CONSTRUCTION

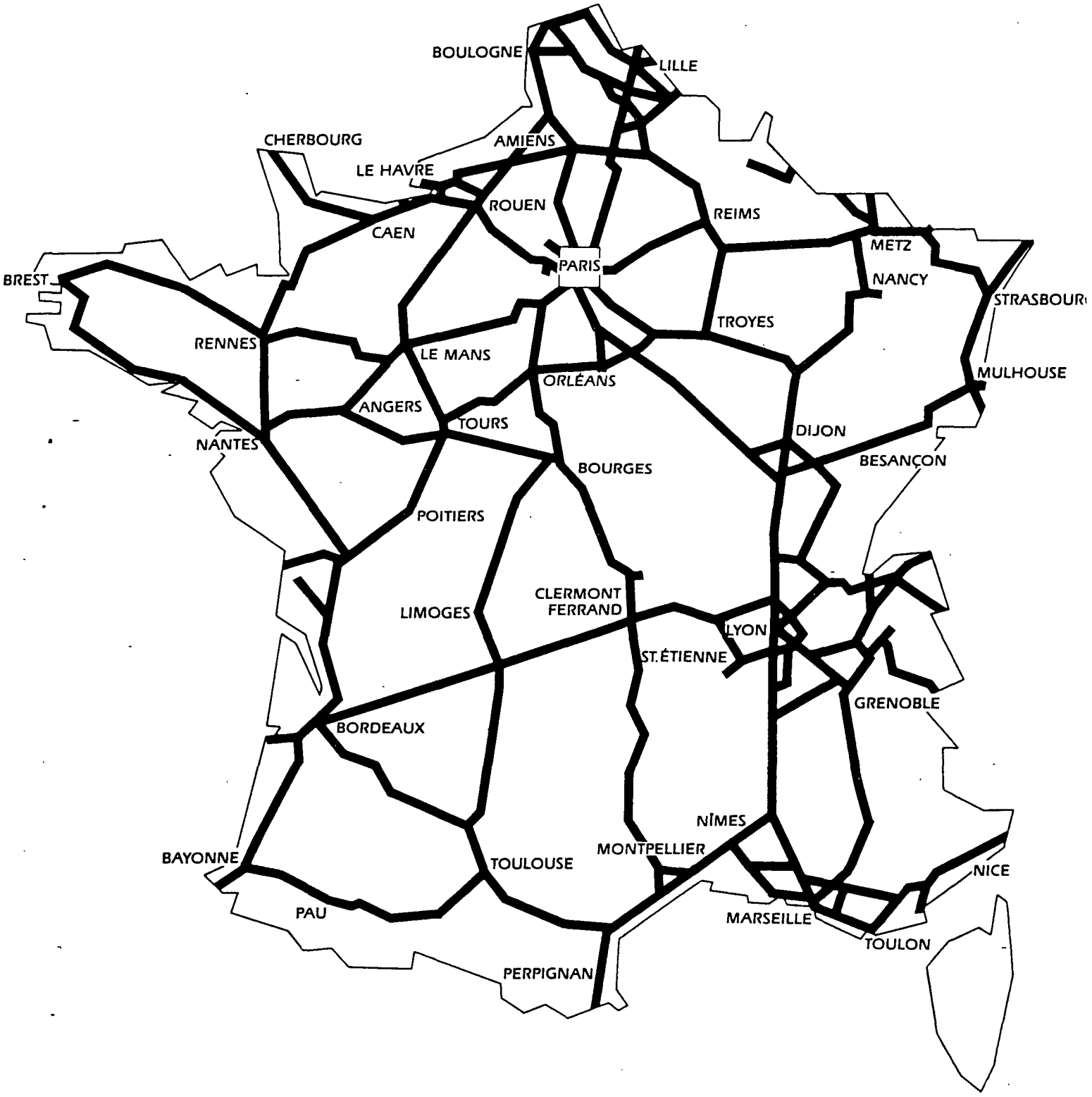
— ROUTES NATIONALES ET INTERNATIONALES

CAES 1988

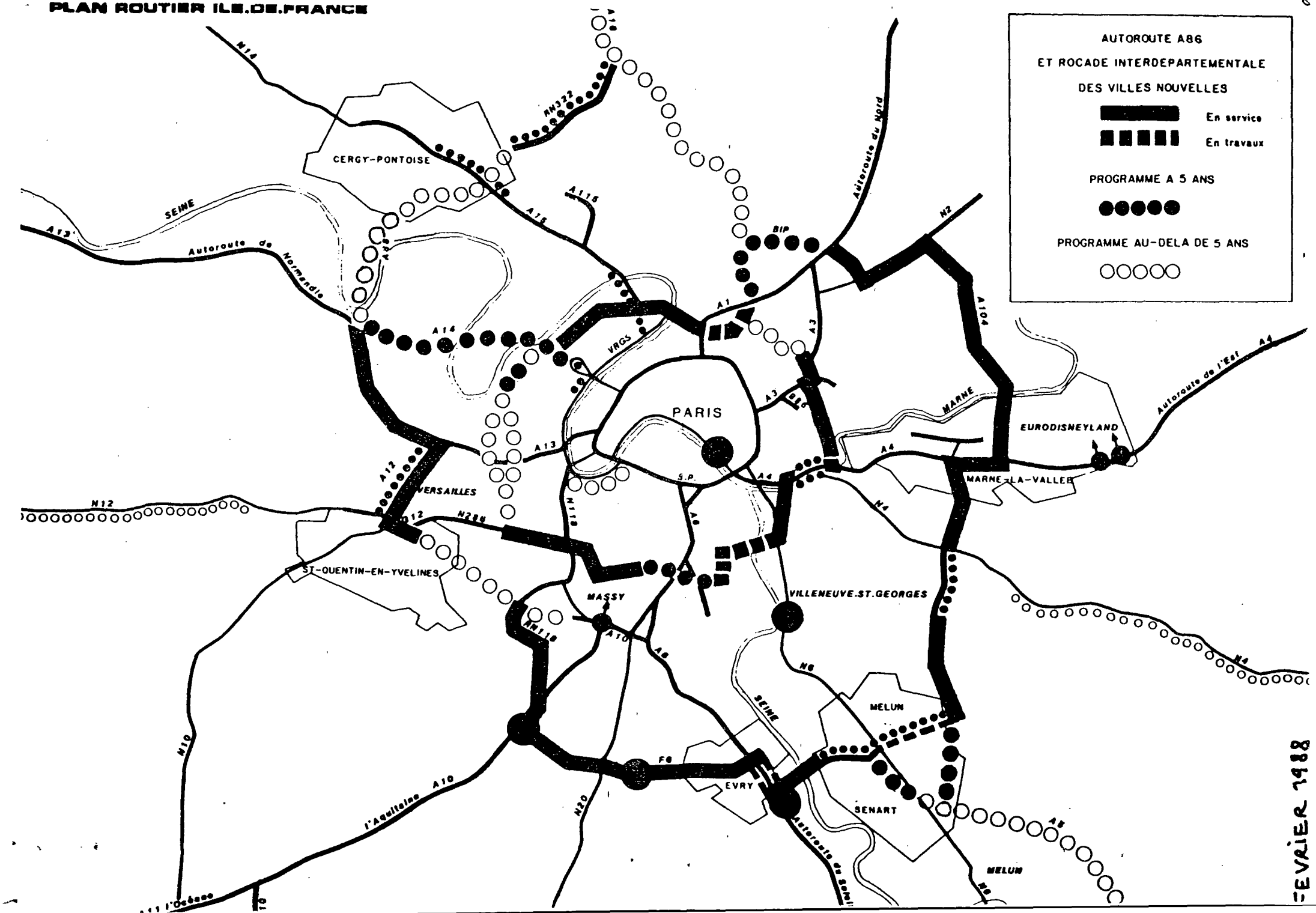
LES AUTOROUTES ET VOIES RAPIDES AUJOURD'HUI



LES AUTOROUTES ET VOIES RAPIDES DEMAIN



PLAN ROUTIER ILE.DE.FRANCE



FEVRIER 1988

3. - LA CONSULTATION DES REGIONS

LA CONSULTATION DES REGIONS ET DES ACTEURS DU SECTEUR DES TRANSPORTS : 140 km D'AUTOROUTE DE PLUS

Officiellement mis en révision le 4 juin 1987, le projet de nouveau schéma directeur adopté par le CIAT (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) du 13 avril a été immédiatement soumis pour avis aux régions, aux comités régionaux, ainsi qu'au comité national des transports.

Cette consultation, prévue par la loi d'orientation des transports et organisée par le décret du 17 juillet 1987, a mis en évidence la très forte attente des régions quant à la modernisation du réseau routier national.

Les avis reçus sont globalement favorables au projet de nouveau schéma directeur qui prévoyait notamment plus de 1 500 km d'autoroutes concédées supplémentaires, ainsi que 600 km d'autoroutes hors péage. Cependant ces avis s'accompagnent de demandes de surclassements.

Après une étude détaillée de tous les compléments demandés, M. MEHAIGNERIE a proposé au Conseil des Ministres de modifier le projet adopté en CIAT en retenant les liaisons supplémentaires suivantes :

a) autoroutes nouvelles : + 140 km soit au total + 1 719 km par rapport à l'ancien schéma directeur

Courtenay (A.6) - Sens (A.5) : 30 km

Sur la demande des régions Bourgogne et Centre et compte tenu notamment du bon niveau de trafic escompté, cette liaison, sera réalisée sous forme d'autoroute concédée. Ce classement autorisera plus rapidement l'achèvement de l'axe transversal Nantes-Troyes, une meilleure desserte de Pont-sur-Yonne et de Sens, ainsi qu'une exploitation coordonnée des autoroutes A.5 et A.6 vers Paris.

./...

Tarbes-Capvern : 16 km

Partiellement déjà réalisée par l'Etat cette liaison sera intégrée au réseau autoroutier de façon à assurer une exploitation cohérente de l'ensemble de cette voie de desserte du piémont pyrénéen. Les usagers locaux bénéficieront de la gratuité, tandis que le trafic de transit ne supportera qu'un péage très réduit.

L'effort de l'Etat sera reporté sur l'aménagement autoroutier de la RN 117 de façon à réaliser une liaison à caractéristiques homogènes de Toulouse à Bayonne.

Desserte autoroutière de la vallée de la Maurienne et du tunnel du Fréjus : 24 km

Deux sections autoroutières : Pont-Royal-Aiguebelle et St-Michel de Maurienne - Tunnel du Fréjus permettront d'accélérer l'amélioration des accès à la vallée de la Maurienne et à l'Italie par le tunnel du Fréjus.

Autoroute du Chablais : 60 km

Cette autoroute entre Annemasse et la frontière suisse, également réclamée par la région Rhône-Alpes, pourra être réalisée en plusieurs phases pour assurer rapidement la desserte de Thonon et d'Evian. La section de jonction avec le réseau autoroutier suisse sera programmée en cohérence avec les développements du réseau suisse, adaptée au trafic et à la difficulté du site.

Antenne de Gannat : 10 km

Une bretelle autoroutière assurant le contournement de Gannat permettra de mieux relier Vichy à l'autoroute A 71.

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

b) liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier :

Pour assurer la cohérence et l'homogénéïté de l'itinéraire entre Clermont-Ferrand et Montpellier, la liaison entre Montpellier et la RN 9 (39 km) sera, ajoutée au réseau des autoroutes hors péage, ainsi augmenté au total de 619 km.

REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

MODIFICATION DES DIFFERENTES CATEGORIES DE VOIES

CATEGORIES DE VOIES	LIAISONS	LONGUEUR EN KM	
		LIAISONS NOUVELLES	LIAISONS ACTUELLES
NOUVELLES AUTOROUTES			
1/ remplaçant des liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier	LE HAVRE - AMIENS - A.1	150(a)	158
	AMIENS - BOULOGNE	125	130
	BRIVE - MONTAUBAN	160	165
	ARLES - SALON	22	22
	MARTRES - TARBES	86	92
	SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE - Tunnel du FREJUS	12	12
	PONT-ROYAL - AIGUEBELLE	12	12
	S/Total 1	567	591
2/ remplaçant des Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire	COURTENAY - SENS	30	30
	DORDIVES - MONTARGIS	35	30
	SAINTES - ROCHEFORT	37	40
	BALBIGNY - LYON	57	57
	PERIGUEUX - CLERMONT-FERRAND	250	249
	ROUEN - LE MANS	175	175
	LE MANS - TOURS	80	80
	TOURS - VIERZON	110	117
	NANTES - NIORT	110	121
	GRENOBLE - SISTERON	120	120
	A.1 - SAINT-QUENTIN	30	34
	S/Total 2	1 034	1 053
3/ remplaçant des routes nationales ordinaires	FREJUS - ST-TROPEZ	28	33
	GENEVE - ANNECY	20	21
	ANNEMASSE - FRONTIERE SUISSE	60	60
	ANTENNE DE GARNAT	10	10
	S/Total 3	118	124
	Total : Nouvelles autoroutes	1 719	1 769
NOUVELLES LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITE DU RESEAU AUTOROUTIER			
1/ remplaçant des Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire	ANGERS - TOURS	100	115
	ORLEANS - COURTENAY (A.6)	100	100
	CAEN - RENNES - NANTES	287	287
	BORDEAUX - PERIGUEUX	121	121
	S/Total 1	608	623
2/ remplaçant une route nationale ordinaire	MONTPELLIER - RN 9	39	39
	TOTAL : Nouvelles LACRA	619	655
NOUVELLES AUTRES GRANDES LIAISONS D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE			
remplaçant des routes nationales ordinaires	RN 134 - PAU-COL DU SOMPORT	88	88
	RN 66 - REMIREMONT - MULHOUSE	84	84
	Total	172	172

(a) hors les 40 km Tancarville - Yerville déjà prévus au précédent schéma directeur

4. - DES RETOMBEES POSITIVES POUR LES REGIONS

L'APPORT DU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

L'ambitieux programme autoroutier défini par le nouveau schéma directeur contribue concrêtement à l'amélioration de la vie quotidienne des Français et au développement de nos entreprises. Il constitue une chance pour l'avenir.

Pour l'usager comme pour l'entreprise, **les gains de temps** font partie des impacts les plus concrets et les plus mesurables du nouveau schéma routier national.

Les cartes ci-jointes montrent, vues de quelques métropoles régionales, les modifications de la "géographie routière" de notre pays dues à l'extension du réseau autoroutier. Il ne s'agit là que de quelques exemples, car à l'achèvement des travaux prévu, la plupart des grandes villes françaises seront toutes plus "proches" les unes des autres. Ce nouvel ensemble d'axes transversaux permettra en effet d'établir des liaisons directes performantes entre les principales agglomérations régionales.

Ainsi, par rapport aux meilleurs temps de parcours actuels, les gains seront-ils de :

- 30 % entre Bordeaux et Lyon,
- 10 % entre Rouen et Strasbourg,
- 40 % entre Nantes et Lyon,
- 12 % entre Calais et Bordeaux,
- 45 % entre Grenoble et Marseille.

Ces gains de temps, en renforçant les performances de notre système de transport, vont accroître la compétitivité de nos entreprises en leur ouvrant de plus larges accès aux services qui leur sont indispensables, en développant leur aire de marché, en intensifiant leurs relations industrielles. Par là, le nouveau schéma directeur offre des perspectives prometteuses pour **l'emploi.**

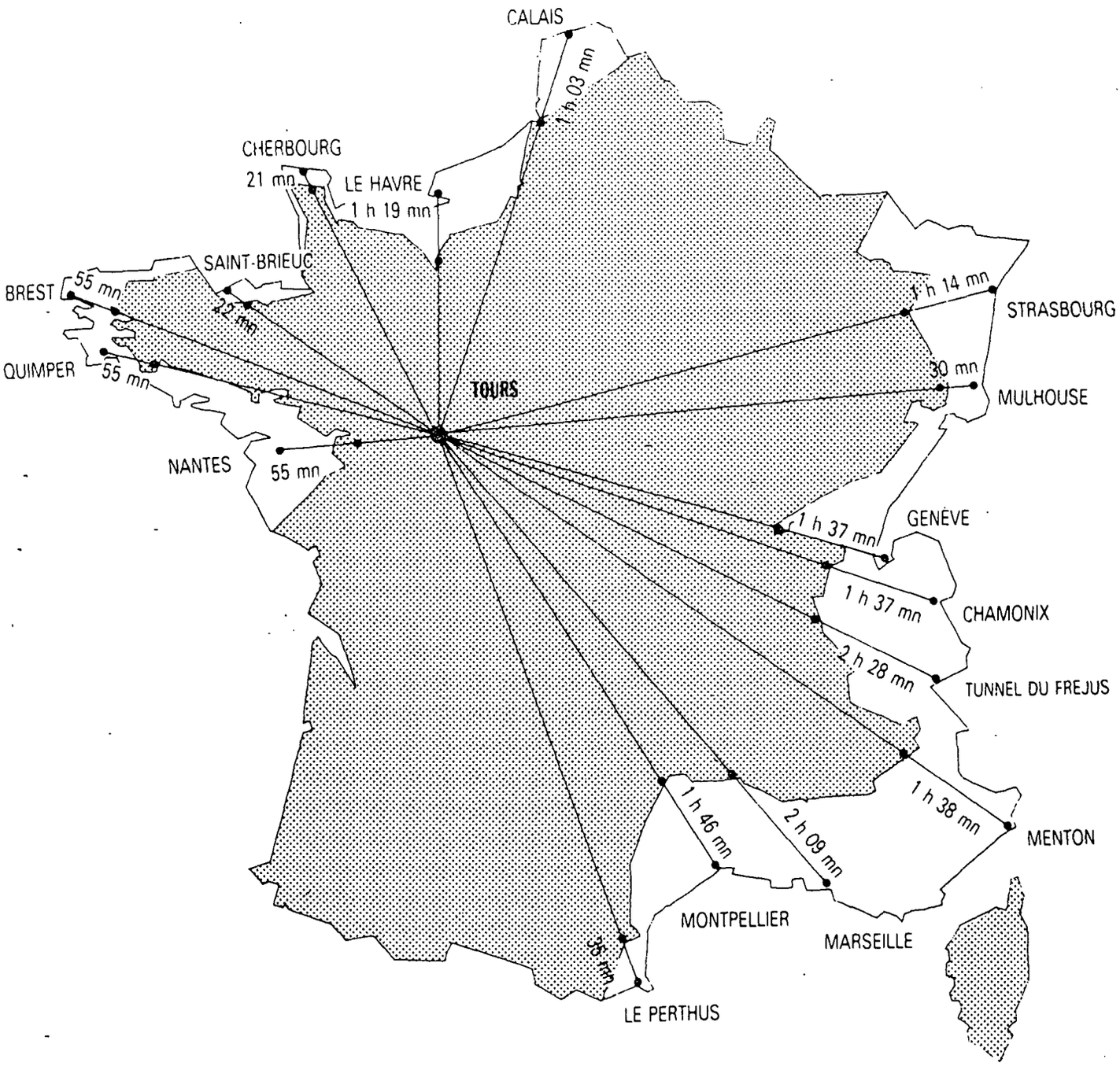
Mais plus directement, l'ampleur des travaux prévus va conforter le redressement considérable du volume d'activité des entreprises des Travaux Publics que l'on observe depuis 1986.

2 840 km d'autoroutes concédées doivent être mises en travaux dans les 10 ans. La réalisation du schéma directeur autoroutier créera 26 000 emplois par an pendant les 10 ans de sa période de construction. Pour le seul secteur des Travaux Publics son impact peut être estimé à 13 000 emplois annuels supplémentaires pendant 10 ans, soit 5% des effectifs actuels de la profession.

Mais l'impact sur l'emploi ne se limite pas à la construction. L'exploitation et l'entretien des nouvelles liaisons nécessiteront prés de 10 000 emplois supplémentaires par an.

REDUCTION DES DISTANCES DUE AU NOUVEAU SCHEMA ROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE TOURS



1 h 35 mn ●——● GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :

— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,

— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports — Janvier 1988

Nouveau Schéma Directeur Routier National

LE DESENCLAVEMENT DU MASSIF CENTRAL

ACHEVE EN DIX ANS

Mettre le Massif Central au coeur de l'Europe

Le désenclavement du Massif Central repose sur l'existence de grandes transversales modernes, aux caractères autoroutiers, capables de drainer le trafic entre métropoles, et d'irriguer en profondeur les régions :

- transversales Nord-Sud :

  . Paris-Vierzon-Limoges-Brive-Montauban-Toulouse ;

  . Paris-Clermont Ferrand-Béziers-Montpellier ;

- transversales Ouest-Est :

  . Bordeaux-Périgueux-Brive-Clermont-Lyon.

Cette colonne vertébrale sera complétée par la liaison Toulouse-Rodez-St-Etienne-Lyon, et, en dehors du Massif Central, par la grande transverale qu'est la route Centre-Europe-Atlantique.

Grâce à cette infrastructure, le Massif-Central se trouvera au coeur des grandes liaisons européennes.

Des infrastructures à haut niveau de services

Les trois grandes transversales seront des axes :

- à deux chaussées séparées, avec des bandes d'arrêt d'urgence et caractéristiques techniques autoroutières ;

- à carrefours dénivelés.

./...

Elles seront classées à leur achèvement dans le réseau autoroutier et figureront en tant que telles au titre des limitations de vitesse (130 km/h) et de la représentation cartographique.

Des délais réduits.

Au rythme actuel, il faudrait vingt ans pour achever les RN 9 et RN 20, trente ans pour terminer Bordeaux-Lyon. Le Gouvernement réduit ces délais en prévoyant un plan de financement :

- valorisant les travaux déjà réalisés sur ces axes ;
- évitant les interruptions d'aménagements en cours ;
- utilisant le système des autoroutes concédées.

Ces deux critères ont conduit le Gouvernement :

- à concéder la liaison Périgueux-Lyon, ainsi que la liaison Brive-Montauban sur lesquelles les travaux engagés sont mineurs et les études peu avancées, ces liaisons seront lancées dans les 10 ans à venir.
- à mettre en place un programme budgétaire de huit ans pour réaliser les liaisons Vierzon-Brive et Clermont-Béziers.

Un engagement financier clair pour réaliser en huit ans les RN 9 et 20

L'affectation par l'Etat de deux milliards de francs de fonds propres aux sociétés d'autoroutes permettra d'utiliser sur les axes routiers les avances budgétaires consenties auparavant aux sociétés d'autoroutes. Ce redéploiement de crédit fournira l'essentiel des moyens à mettre en place : huit milliards de francs pour un achèvement sous forme autoroutière de la RN 9 et de la RN 20 en 1996, à raison de trois milliards pour la RN 20 et de cinq milliards pour la RN 9.

Des procédures parallèles pour les sections non concédées et les sections concédées

Cet engagement financier s'accompagne de la mise en place de structures de projets unifiées, tant pour les sections concédées que pour les sections non concédées, la différence étant que dans le second cas, les travaux en cours ne s'interrompront pas.

./...

40

Les nouveaux axes feront l'objet :

- de projets d'ensemble, prêts au début 1989, fixant les caractéristiques générales des tracés et les grandes variantes ;

- d'enquêtes d'utilité publique par grands secteurs homogènes de l'ordre de 50 à 100 km ;

- de mises en chantier par lots importants permettant de diminuer les coûts et d'améliorer la productivité.

Des chefs de projet identifiés

L'ensemble de ces projets concédés ou non sera mené par les Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon et de Bordeaux, les enquêtes d'utilité publique seront effectuées sous l'égide de la Direction des Routes.

Les études détaillées sont menées :

- par les sociétés d'autoroutes pour les sections concédées

- par les Directions Départementales de l'Equipement au sein d'une délégation aux grands travaux qui vient d'être créée auprès du Directeur des Routes.

La délégation aux grands travaux :

- devra tout d'abord assurer l'homogénéité des caractéristiques techniques des différentes opérations tout au long de l'itinéraire de façon à permettre son classement en autoroute au terme des travaux :

- veillera ensuite à la programmation financière et au planning des opérations pour garantir un achèvement complet des axes en huit ans.

RN 20 A 2 X 2 VOIES AUTOROUTIERES

CE QUI AURA CHANGE DANS UN AN

. L'enquête d'utilité publique de VIERZON-LIMOGES sera prononcée.

CE QUI AURA CHANGE DANS DEUX ANS

. Mise en service de la section complète PIERRE-BUFFIERE-LIMOGES-RAZES (44 km) et de la section complète DONZENAC-BRIVE-NOAILLE (25 km).

CE QUI AURA CHANGE DANS CINQ ANS

. Mise en service de VIERZON-CHATEAUROUX, de LIMOGES-La-CROISIERE. Les sections les plus difficiles seront désormais évitées, et sur le chaînon manquant la déviation d'Argenton est réalisée.

RN 20 EN AUTOROUTE

CE QUI AURAIT CHANGE DANS UN AN

. Fin de l'étude préliminaire de tracé, début de la concertation.

CE QUI AURAIT CHANGE DANS DEUX ANS

. Fin de l'avant-projet, mise à l'enquête.

CE QUI AURAIT CHANGE DANS CINQ ANS

. Engagement des travaux de VIERZON à CHATEAUROUX.

Nouveau Schéma Directeur

PARTIS D'AMENAGEMENT DE LA RN 20

ENTRE VIERZON ET TOULOUSE

Encore mal desservie, la région Limousin avait obtenu en 1982 un programme spécial de mise à 2 x 2 voies de la RN 20 entre Limoges et Vierzon qui s'ajoutait aux efforts de modernisation entrepris depuis 1976 dans le cadre plus vaste du plan routier Massif Central.

Trop limité dans ses ambitions (mise à 2 x 2 voies partielle sur 50 % de sa longueur) et surtout insuffisamment doté : 76 MF (valeur 1987), ce programme spécial n'aurait pas permis l'achèvement de la liaison avant une vingtaine d'années. Par ailleurs, aucun objectif n'était fixé pour la réalisation du reste de l'axe vers Toulouse.

Dans le cadre de la priorité accordée au désenclavement des régions montagneuses et, en particulier, du Massif Central, le nouveau schéma directeur prévoit de réaliser une liaison autoroutière continue entre Paris, Limoges et Toulouse.

Entre Vierzon et Brive la modernisation de la RN 20 prendra la forme d'une autoroute hors péage intégrant les sections déjà réalisées à 2 x 2 voies. Cette liaison sera réalisée en huit ans. Une dotation de 300 millions de F est d'ores et déjà dégagée en 1988 par redéploiement des crédits antérieurement consacrés aux avances de construction consenties aux sociétés d'autoroutes.

Ce parti de réalisation a été retenu de préférence à celui d'une autoroute concédée pour :

- éviter tout hiatus dans le déroulement du programme en cours. Cette continuité autorise des mises en service partielles qui bénéficieront très rapidement aux usagers, alors que la solution autoroutière concédée supposait une interruption des travaux pendant plusieurs années.

- rendre cet itinéraire plus attractif grâce à l'absence de péage puisque ce parti représente une économie annuelle d'environ 400 MF par an pour les usagers.

- assurer une meilleure desserte des zones riveraines grâce à une plus grande densité d'échangeurs.

- éviter une duplication coûteuse des investissements en utilisant les sections déjà récemment réalisées. Ce projet nécessitera environ 3 milliards de F, une autoroute concédée en aurait coûté le double.

Pour mettre en oeuvre cet investissement d'importance exceptionnelle - ainsi que les projets similaires intéressant la RN 9, les plans routiers transmanche et Tarentaise - une nouvelle délégation aux grands projets a été créée auprès de la Direction de Routes. Son rôle sera double :

- elle devra tout d'abord assurer l'homogénéité des caractéristiques techniques des différentes opérations tout au long de l'itinéraire de façon à permettre son classement en autoroute au terme des travaux.

- elle veillera ensuite à la programmation financière et au planning des opérations pour garantir un achèvement complet de l'axe en huit ans.

D'ores et déjà les dispositions arrêtées permettent de prévoir :

- pour la partie nord le lancement de la procédure d'utilité publique dès le 15 mai prochain.

Par ailleurs les travaux seront lancés sur les tronçons ayant déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique comme la déviation de Morterolles.

- pour la partie sud de l'itinéraire entre Limoges et Brive, un avant-projet d'ensemble entre Pierre-Buffière et Donzenac a été demandé au centre d'études techniques de l'Equipement de Bordeaux, notamment pour régler le problème posé par l'intégration de la déviation d'Uzerche.

L'achèvement de cette étude en octobre permettra le lancement de l'enquête publique en janvier 1989.

Dès cette année les projets de déviation de Magnac - Bourg et de Masseret, plus avancés, feront l'objet de déclaration d'utilité publique individuelle pour permettre leur financement en 1988/89.

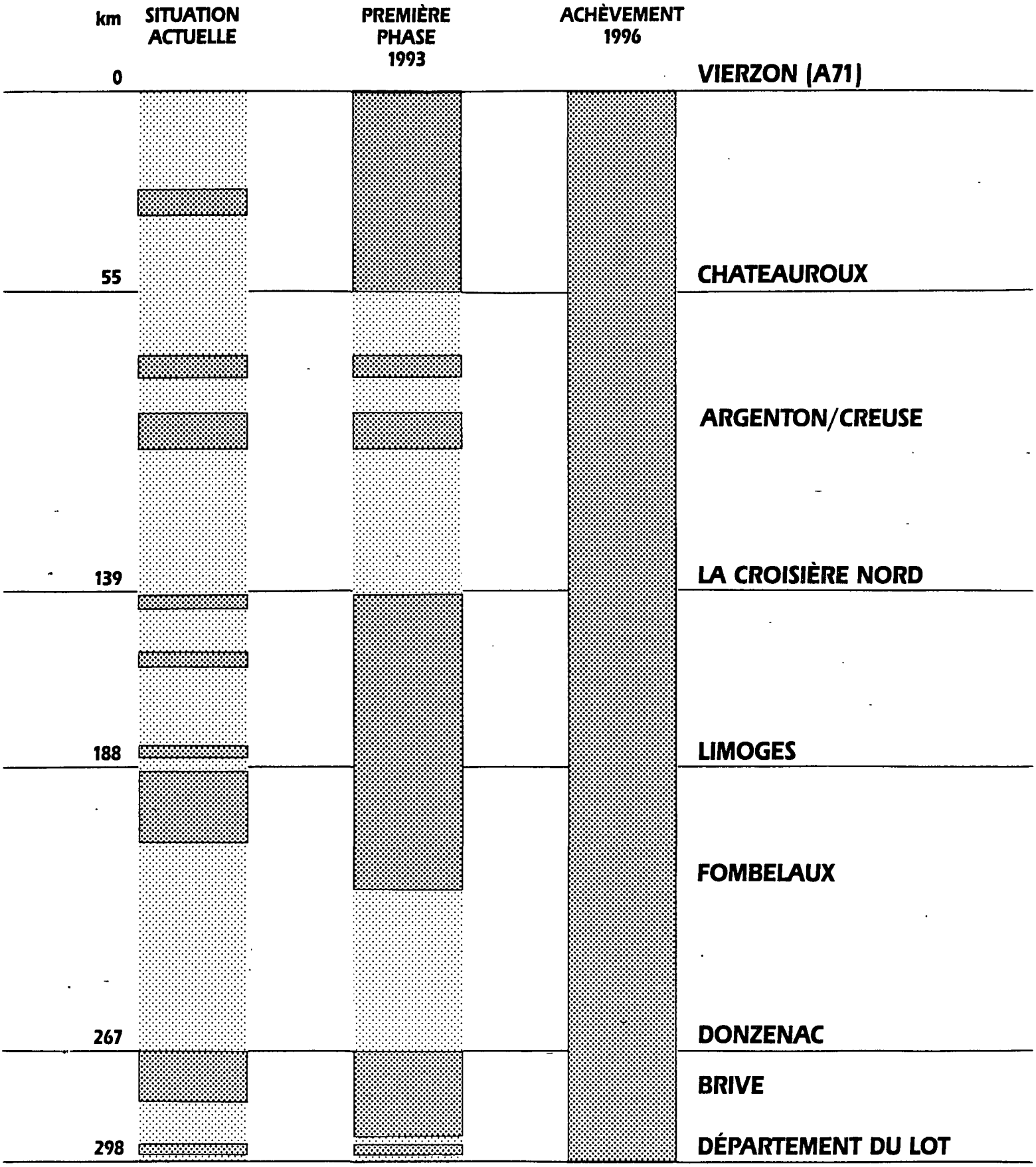
Il est ainsi prévu de mettre en service d'ici à 1993 les sections autoroutières Vierzon - Chateauroux (57 km) et La Croisière - Magnac (27 km), l'achèvement de l'ensemble de la liaison étant programmé pour 1996.

De Brive à Montauban, la RN 20 sera doublée par une nouvelle autoroute concédée puisqu'elle n'a bénéficié jusqu'ici que de peu d'aménagements et que son profil médiocre rend de toute façon nécessaire un nouveau tracé.

Cette autoroute concédée sera lancée de façon à achever le plus rapidement possible, compte-tenu des délais inhérents aux procédures et à l'ampleur de cette réalisation, ce nouvel axe autoroutier d'intérêt européen entre Paris, Limoges et Toulouse.

46

PROGRAMME DE MODERNISATION DE LA RN 20 EN AUTOROUTE HORS-PÉAGE DANS L'HYPOTHÈSE D'UN ACHÈVEMENT EN 1996



SECTIONS A 2 × 2 VOIES

CAES

ALSACE

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1-01-88 (y compris voies rapides urbaines) — 218 km

- liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier

. STRASBOURG - LAUTERBOURG	48 km
. STRASBOURG - COLMAR	44 km
. STRASBOURG - PONT DE KEHL	3 km
S/Total	95 km
TOTAL	313 km

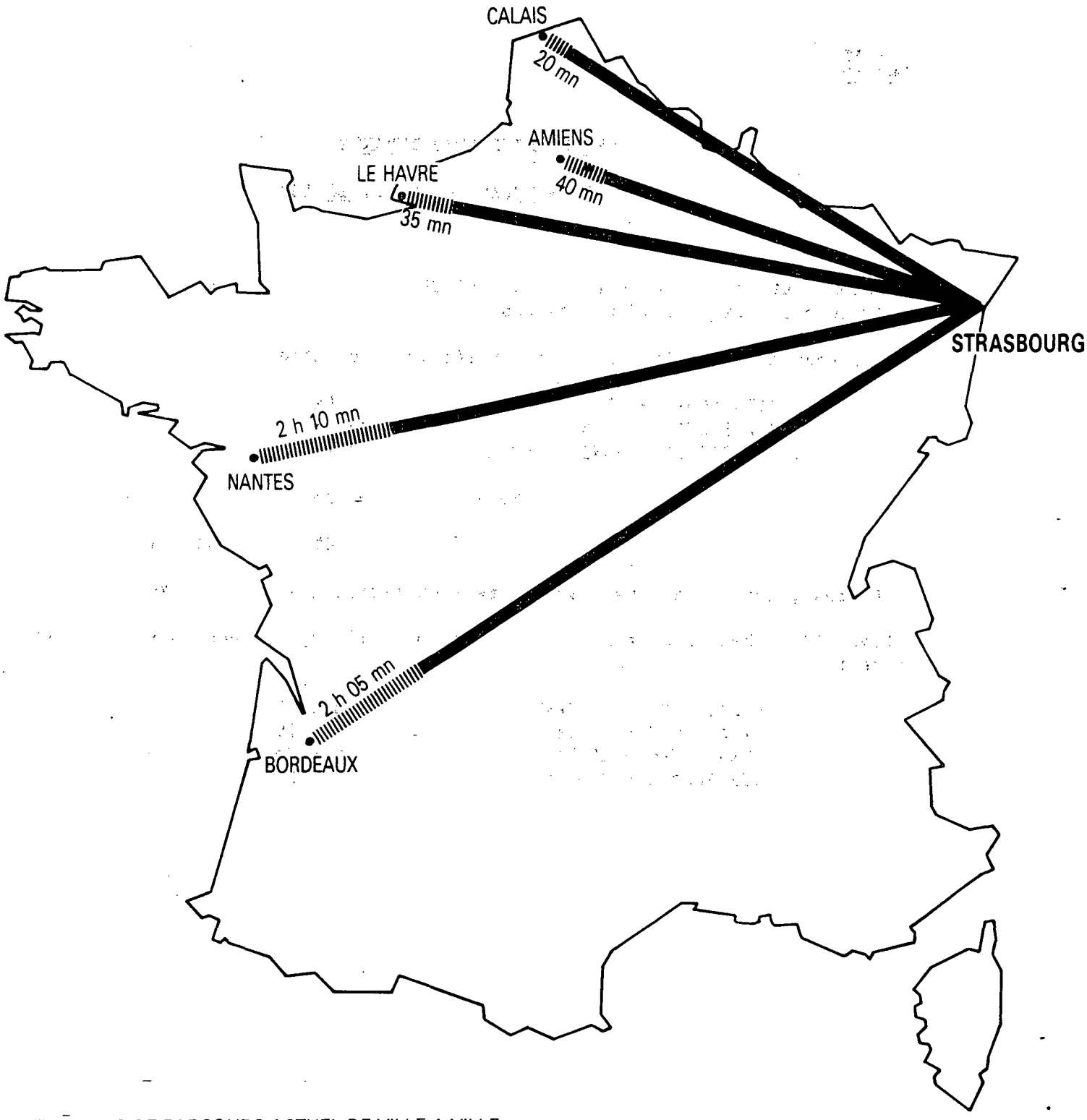
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire — 54 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur.

. STRASBOURG - BORDEAUX	2 h 05
. STRASBOURG - NANTES	2 h 10
. STRASBOURG - LE HAVRE	0 h 35
. STRASBOURG - CALAIS	0 h 20

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE STRASBOURG



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn
GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

AQUITAINE

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 430 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

. Mios - Arcachon	20 km
. Orthez - Bayonne	74 km
. Périgueux - Clermont Ferrand (partie)	60 km
s/total	154 km

- Liaisons aussurant la continuité du réseau autoroutier :

. Le Muret - St-Geours de Marenne	94 km
. Bordeaux - Périgueux	120 km
s/total	214 km

TOTAL..... 798 km

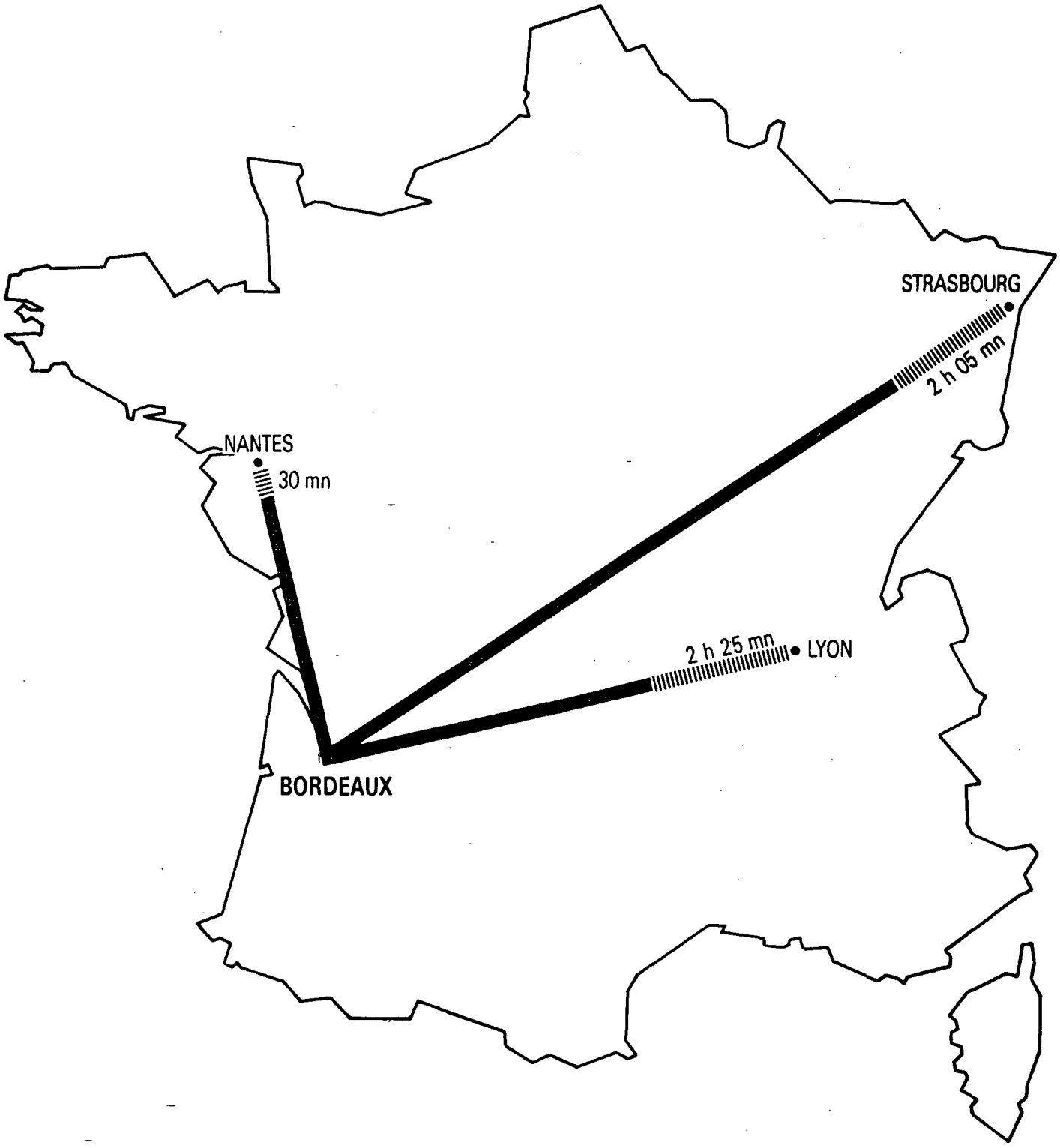
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 260 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur

. Bordeaux - Strasbourg	2 H 05
. Bordeaux - Clermont Ferrand	2 H 00
. Bordeaux - Lyon	2 H 26
. Bordeaux - Nantes	0 H 28

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE BORDEAUX



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

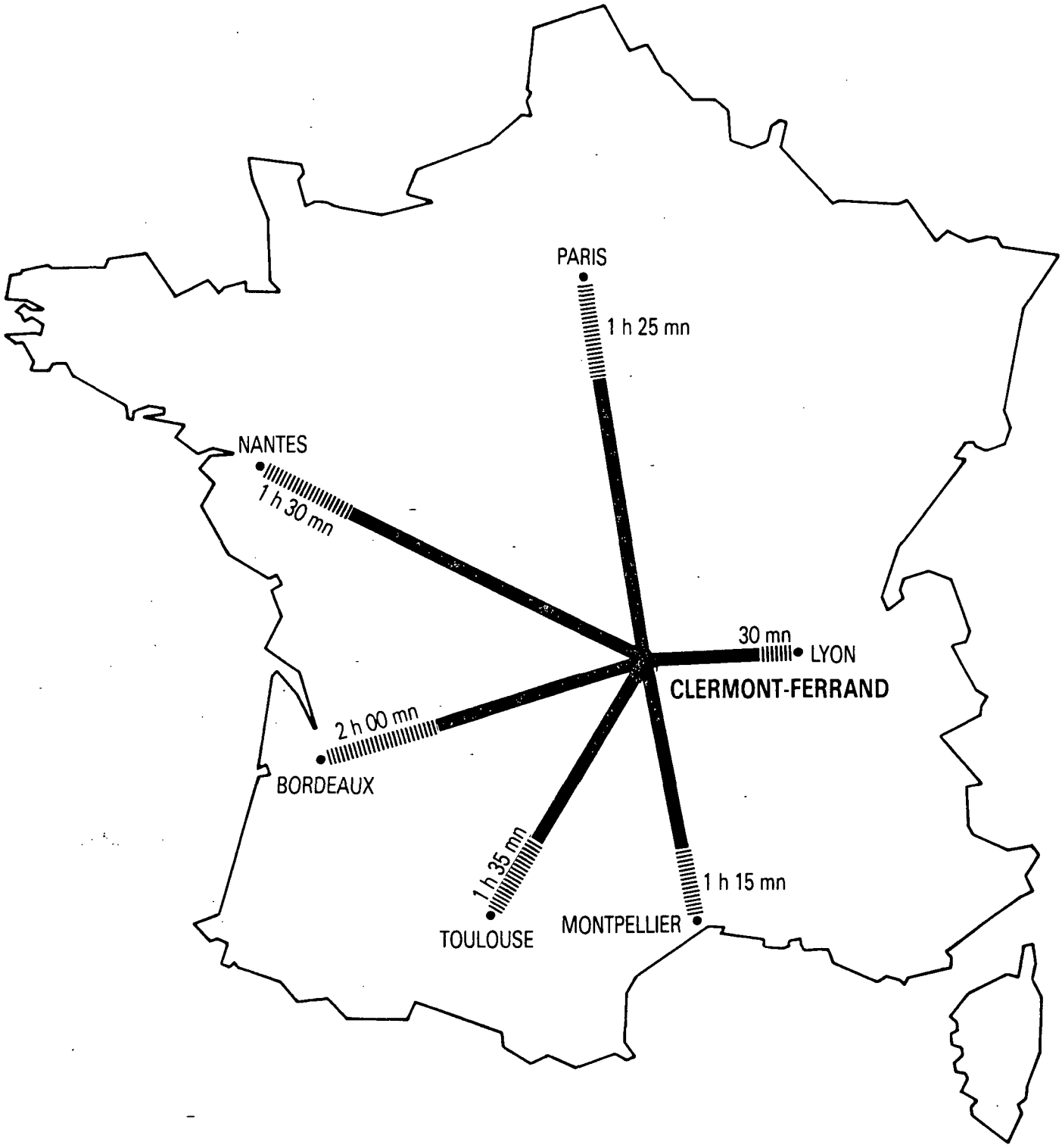
1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE CLERMONT-FERRAND



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports — Février 1988

BOURGOGNE

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 423 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

. Til-Chatel - Gevrey-Chambertin	42 km
. Dijon - Dôle (partie)	30 km
. Courtenay - Sens	30 km
. Melun - Troyes (partie)	45 km
s/total	147 km

TOTAL..... 570 km

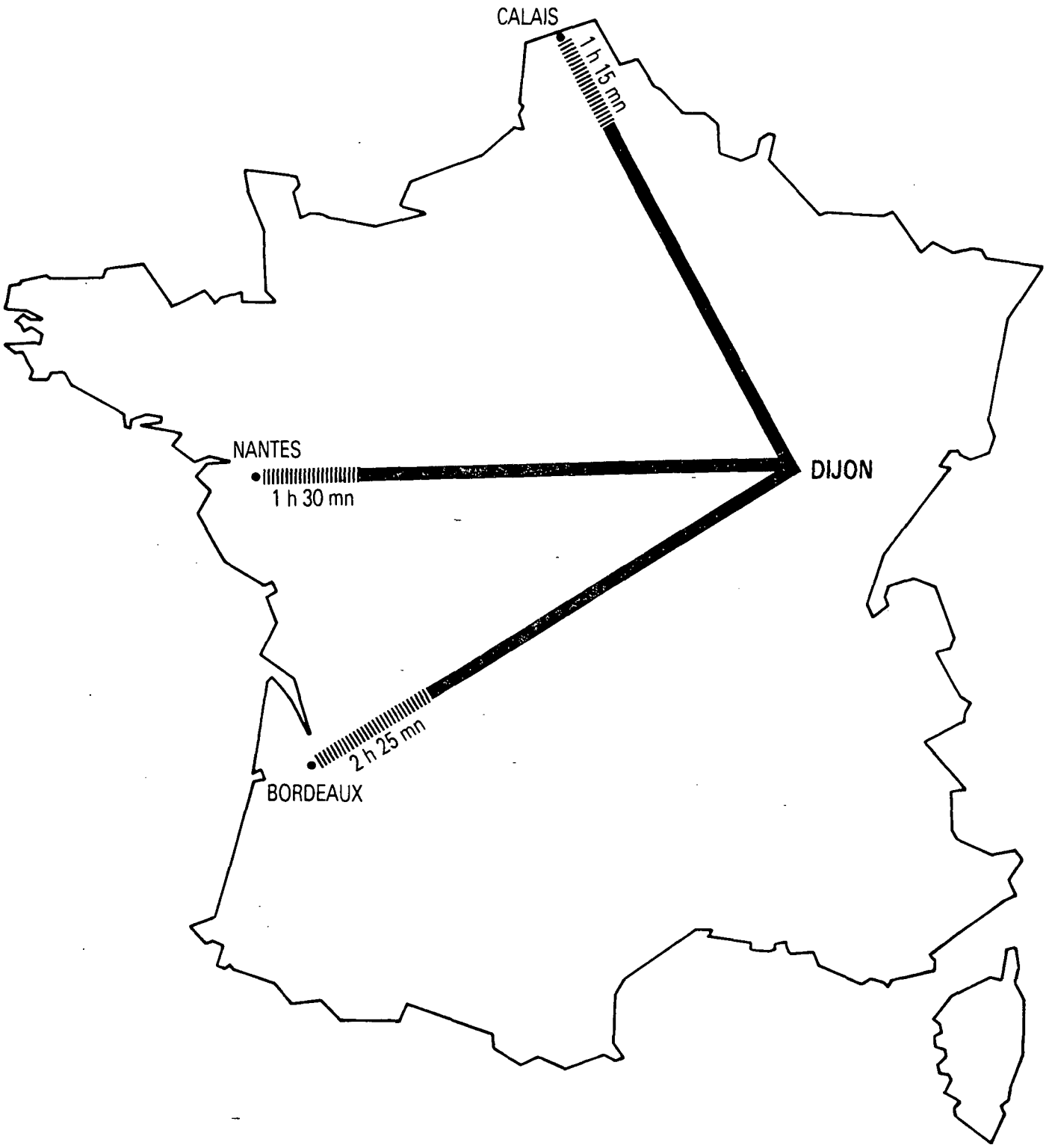
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 279 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues au schéma directeur

. Dijon - Calais	1 H 15
. Dijon - Bordeaux	2 H 25
. Dijon - Nantes	1 H 30

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE DIJON



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :

— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,

— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

BRETAGNE

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Liaisons aussurant la continuité du réseau autoroutier :

. Rennes (La Gravelle) - Brest	298 km
. Brest-Nantes (La Roche Bernard)	227 km
. Rennes - Caen (partie)	48 km
. Rennes - Nantes (partie)	50 km

TOTAL.....	623 km

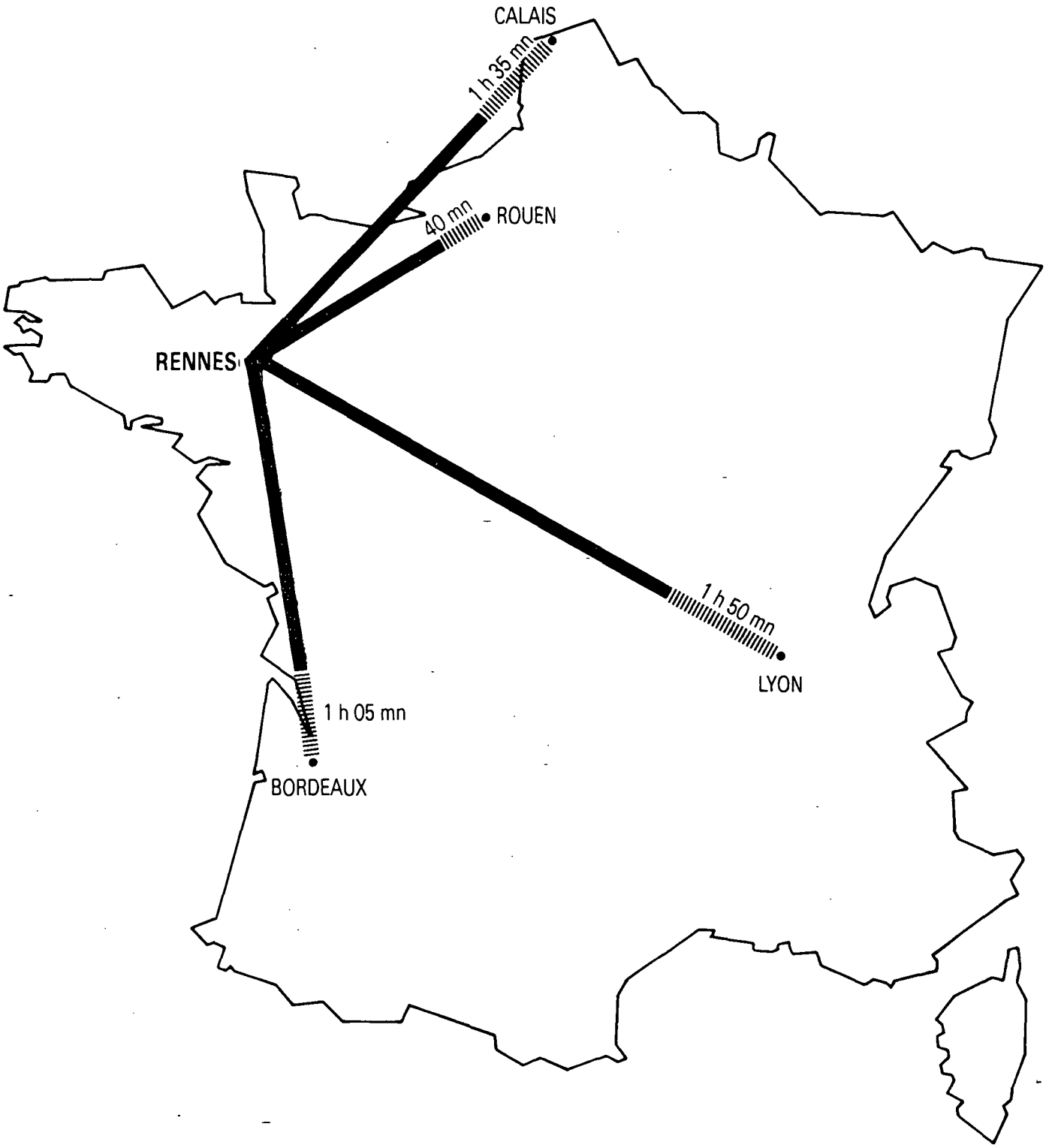
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 199 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur

. Rennes - Bordeaux	1 H 05
. Rennes - Rouen	0 H 40
. Rennes - Calais	1 H 35
. Rennes - Lyon	1 H 50

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE RENNES



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn
GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

CENTRE

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 375 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

. Salbris - Bourges - St-Amand-Montrond	123 km
. Dordives - Montargis	35 km
. Le Mans - Tours	30 km
s/total	188 km

- Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier :

. Angers - Tours (partie)	45 km
. Orléans - Courtenay	100 km
. Vierzon - Limoges (partie)	128 km
s/total	273 km

TOTAL..... 836 km

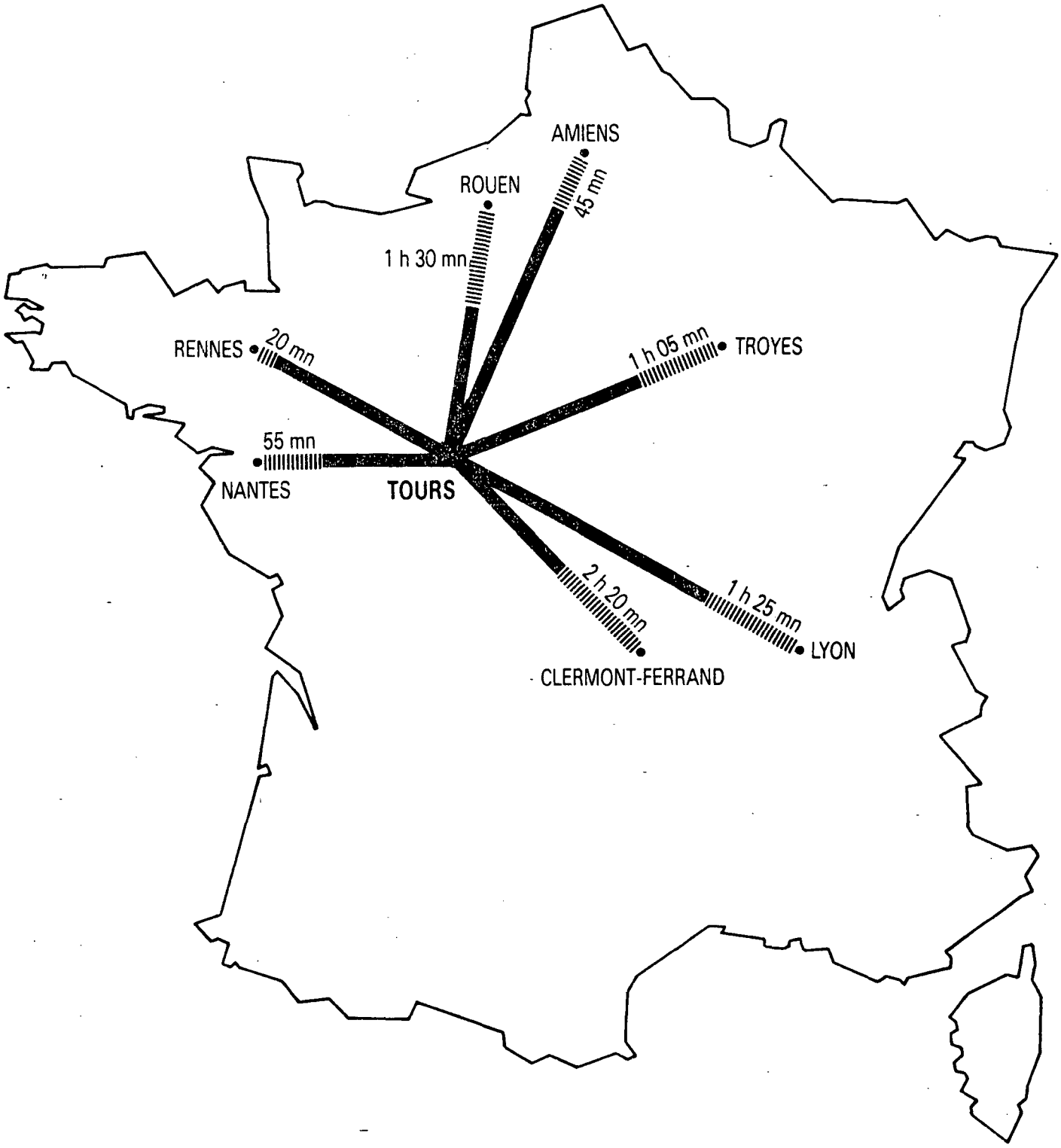
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire 44 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues au schéma directeur

. Tours - Calais	1 H 05
. Tours - Le Havre	1 H 20
. Orléans - Toulouse	1 H 10
. Orléans - Strasbourg	1 H 15

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE TOURS



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

CHAMPAGNE - ARDENNES

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 213 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

. Laon - Reims (partie)		21 km
. Châlons - Troyes		122 km
. Troyes - Chaumont		75 km
. Melun - Troyes (partie)		36 km
	s/total	254 km

TOTAL..... 467 km

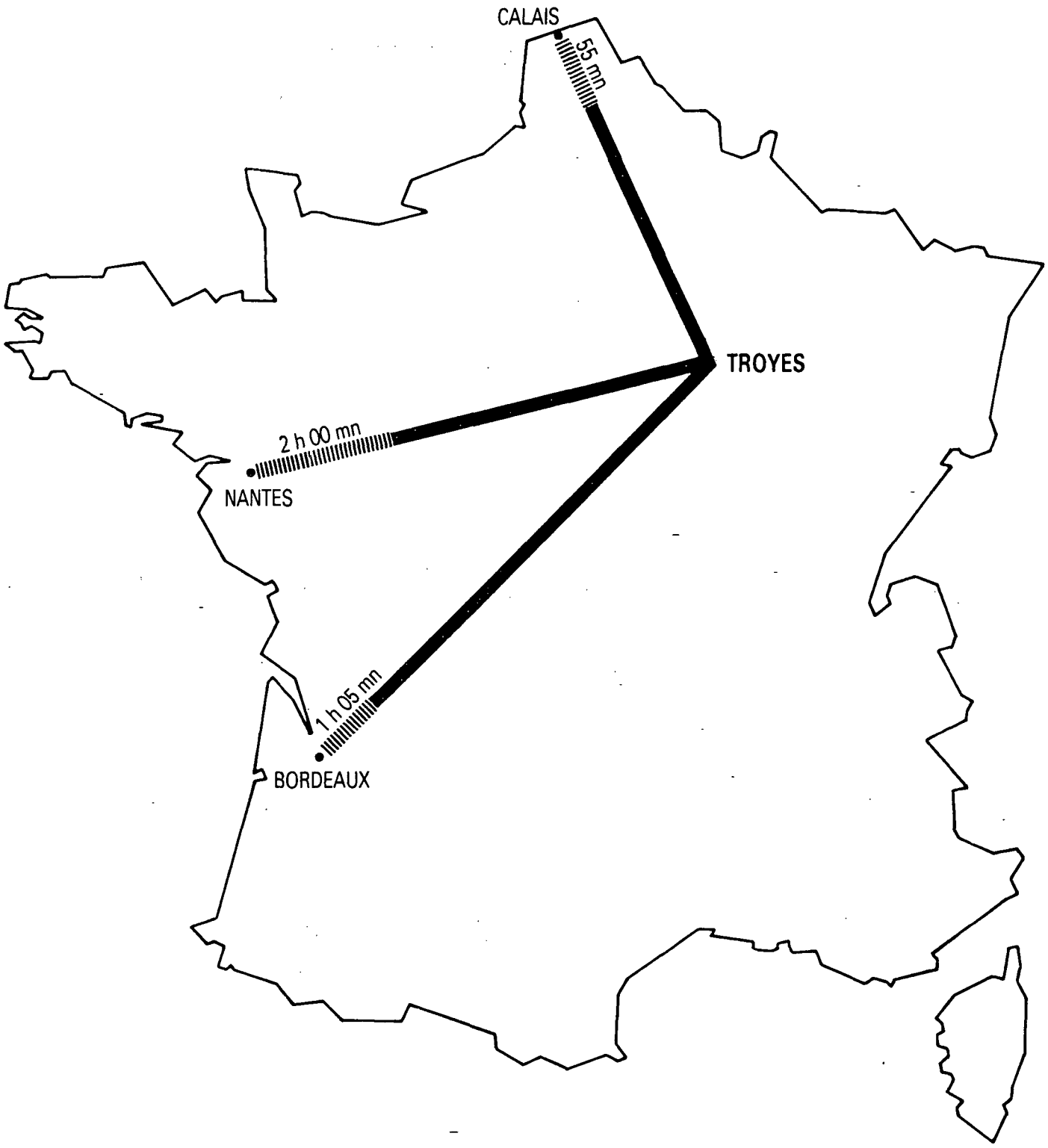
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 463 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur

. Troyes - Calais	0 H 55
. Troyes - Nantes	2 H 00
. Troyes - Bordeaux	1 H 05

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE TROYES



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

FRANCHE - COMTE

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

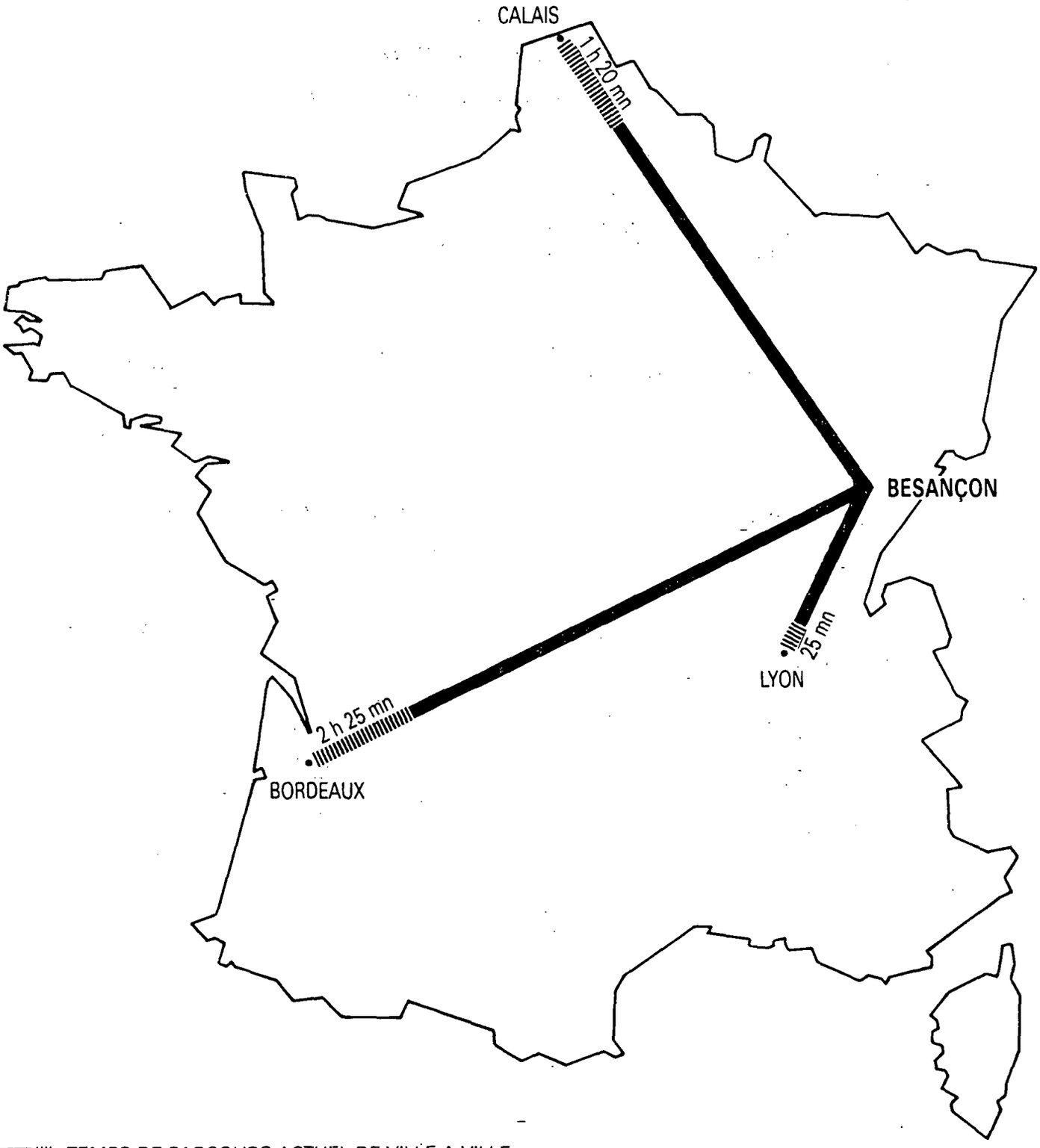
- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : (y compris les voies rapides urbaines)	157 km
- Nouvelle autoroute à mettre en service :	
. Dôle - Bourg en Bresse (partie)	80 km
TOTAL.....	257 km
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire :	280 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues au schéma directeur

. Besançon - Bordeaux	2 H 25
. Besançon - Calais	1 H 20
. Besançon - Lyon	0 H 25

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE BESANÇON



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE-A VILLE

1 h 35 mn
GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

64

LANGUEDOC - ROUSSILLON

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 385 km
  (y compris voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

  . Arles - Nîmes 24 km

  TOTAL..... 409 km

- Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier :

  . Béziers - Clermont Ferrand (partie) 150 km
  . Montpellier - RN.9 39 km

  s/total.... 189 km

  TOTAL..... 598 km

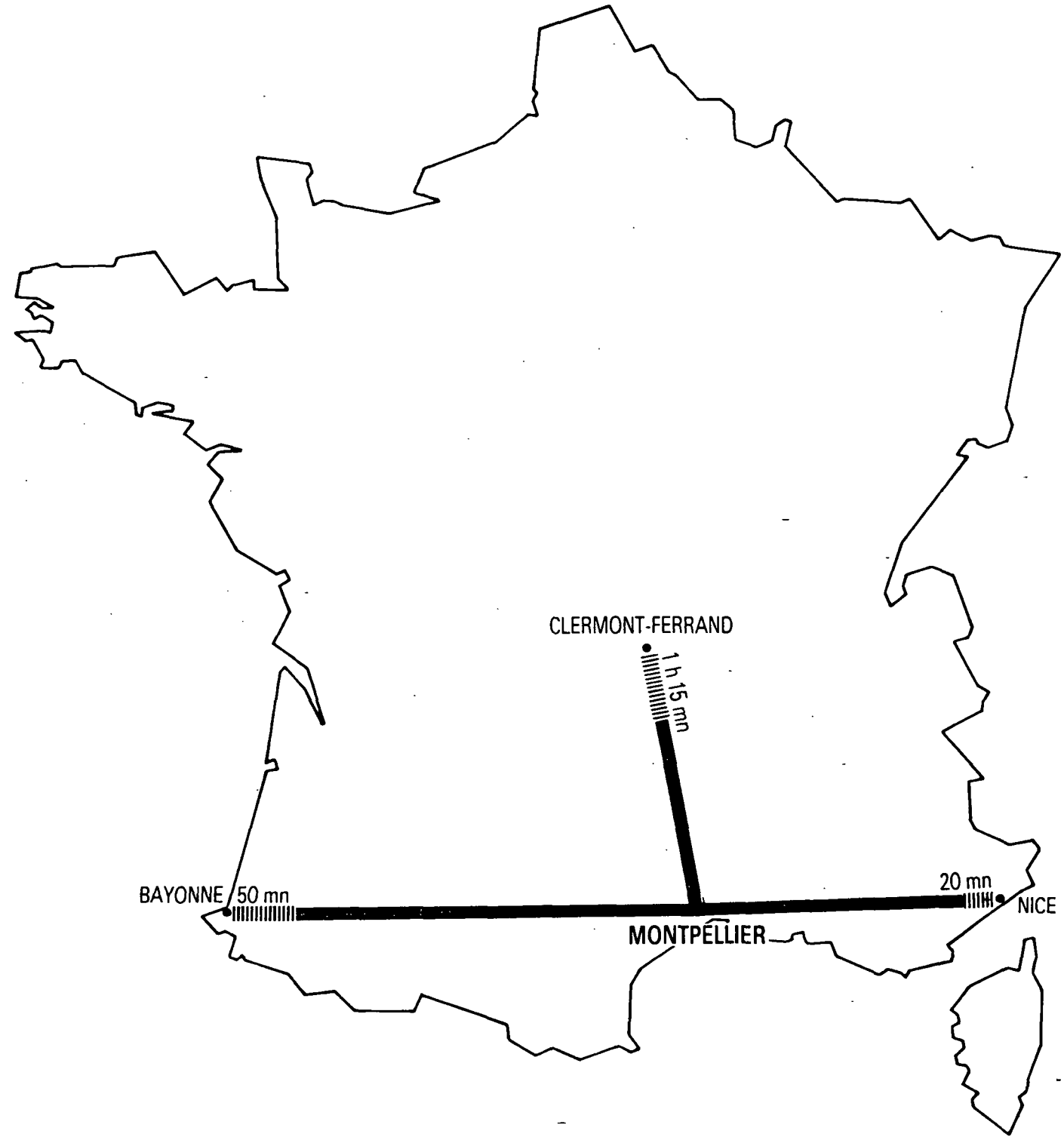
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 83 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur :

. Montpellier - Clermont Ferrand	1 H 15
. Montpellier - Bayonne	0 H 50
. Montpellier - Nice	0 H 20

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE MONTPELLIER



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports — Février 1988

LIMOUSIN

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Nouvelle autoroute à mettre en service :

  . Périgueux - Clermont Ferrand (partie) 137 km

- Liaison assurant la continuité du réseau autoroutier :

  . RN.20 - Vierzon - Brive (partie) 162 km

  TOTAL..... 299 km

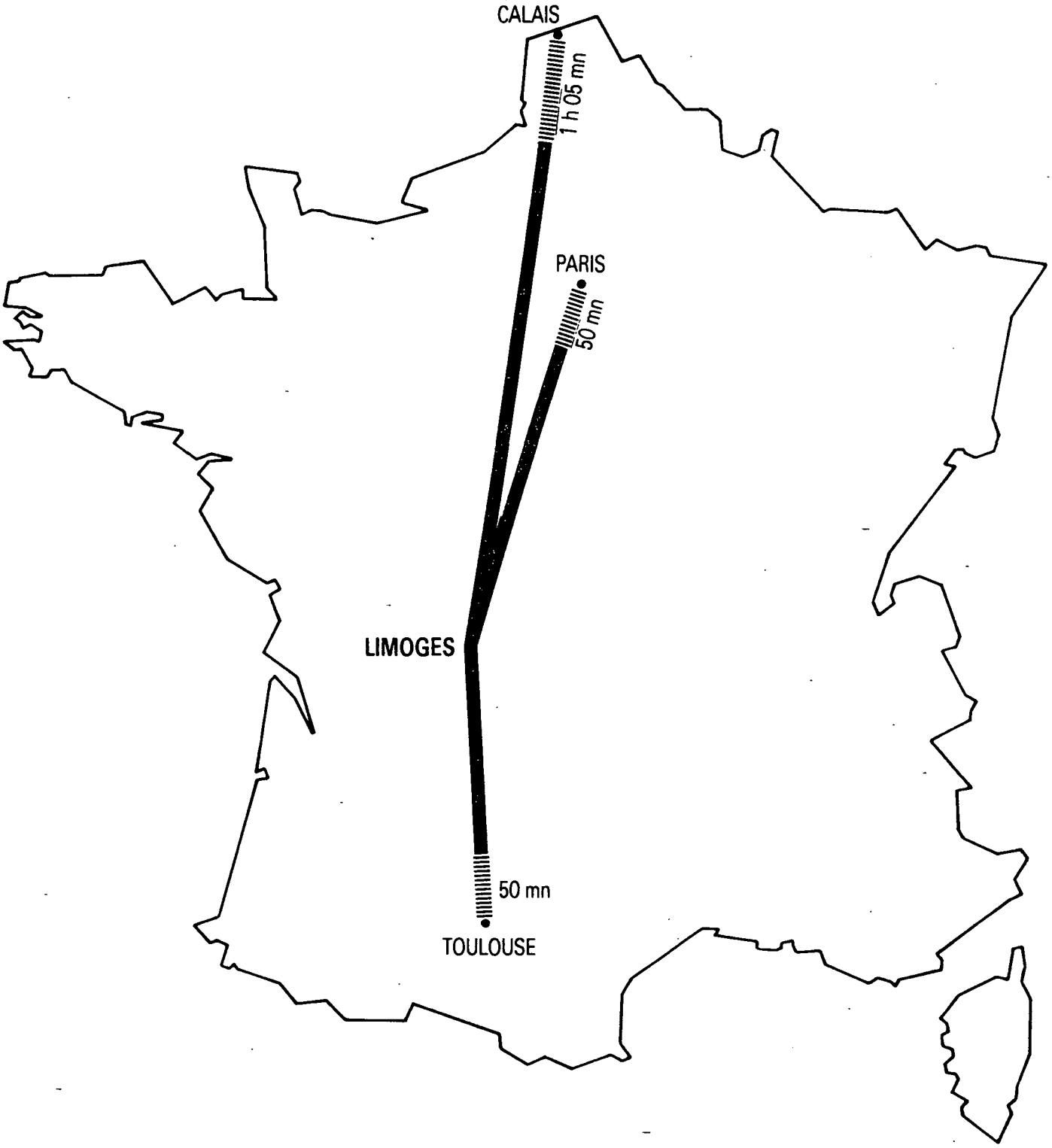
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 224 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur

. Limoges - Paris	0 H 50
. Limoges - Toulouse	0 H 50
. Limoges - Calais	1 H 05

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE LIMOGES



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

LORRAINE

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

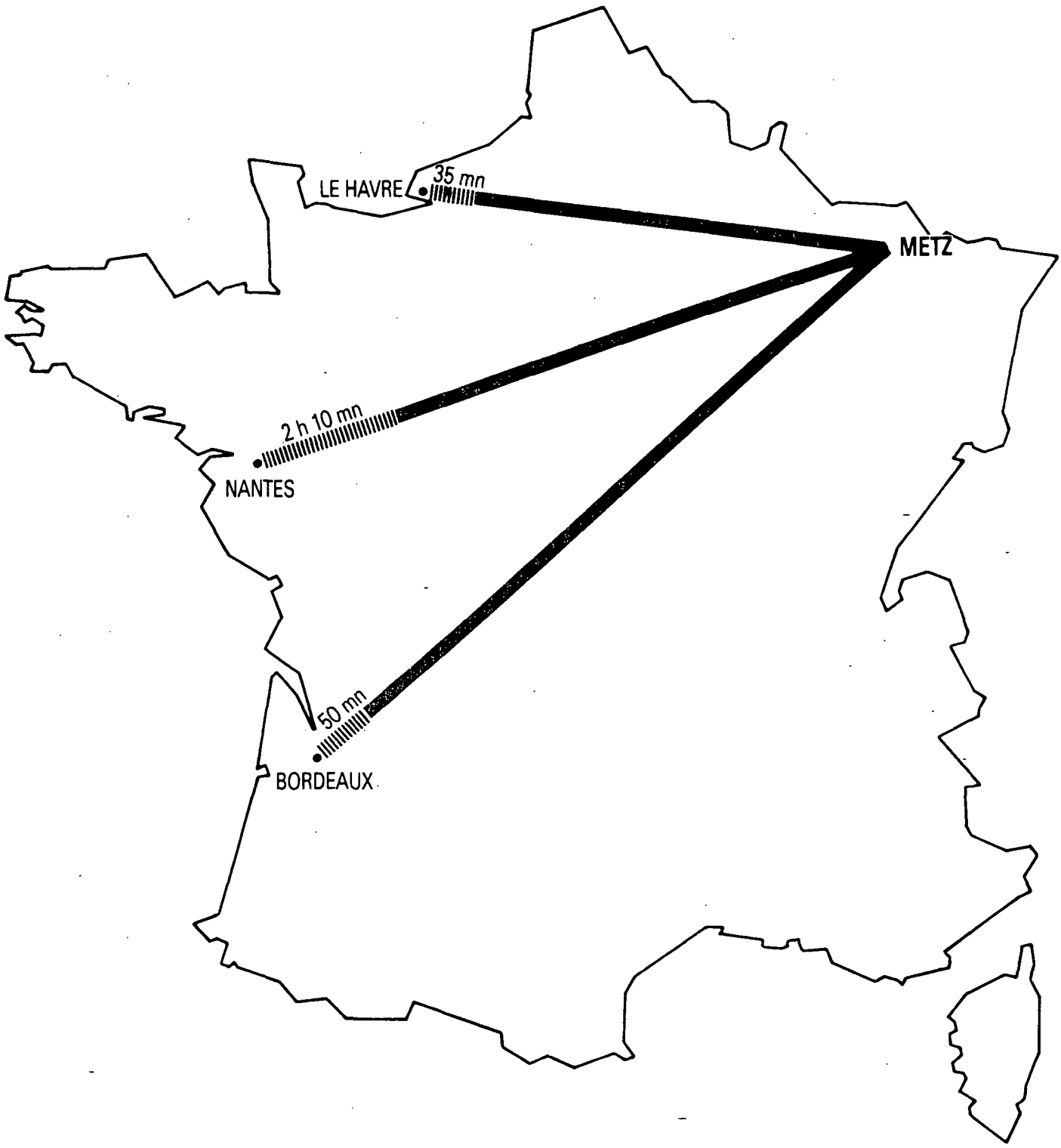
- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : (y compris les voies rapides urbaines)	401 km
- Liaison assurant la continuité du réseau autoroutier :	
. Knutange - Longwy	33 km
TOTAL.....	434 km
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire :	375 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues au schéma directeur

. Metz - Le Havre	0 H 35
. Metz - Nantes	2 H 10
. Metz - Bordeaux	0 H 50
. Nancy - Bordeaux	1 H 25

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE METZ



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :

— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,

— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

70

Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports — Février 1988

MIDI - PYRENEES

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 132 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

. contournement Est de Toulouse	14 km
. Montauban - Brive	148 km
. Martres - Tarbes	86 km
s/total	380 km

- Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier :

. Clermont Ferrand - Béziers (partie)	80 km
. Le Muret - Martres	47 km
. Montauban - A.62	11 km
s/total	58 km

TOTAL..... 438 km

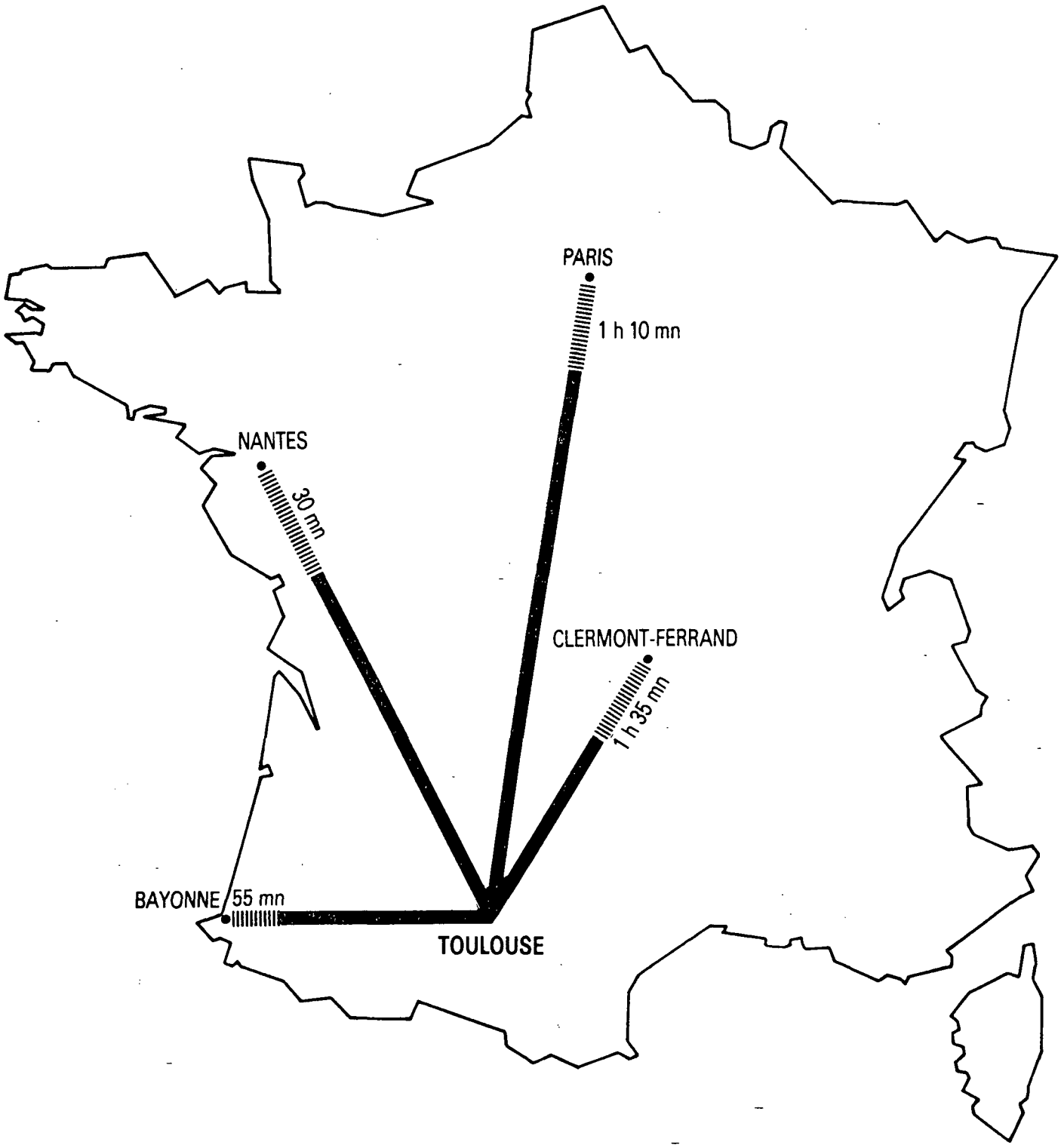
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire 363 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues au schéma directeur

. Toulouse - Paris	1 H 10
. Toulouse - Clermont Ferrand	1 H 35
. Toulouse - Nantes	0 H 30
. Toulouse - Bayonne	0 H 55

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE TOULOUSE



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

BASSE-NORMANDIE

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 68 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelle autoroute à mettre en service :

  . Rouen - Le Mans (partie) 60 km

- Liaisons aussurant la continuité du réseau autoroutier :

  . Caen - Cherbourg 120 km
  . Caen - Rennes (partie) 133 km

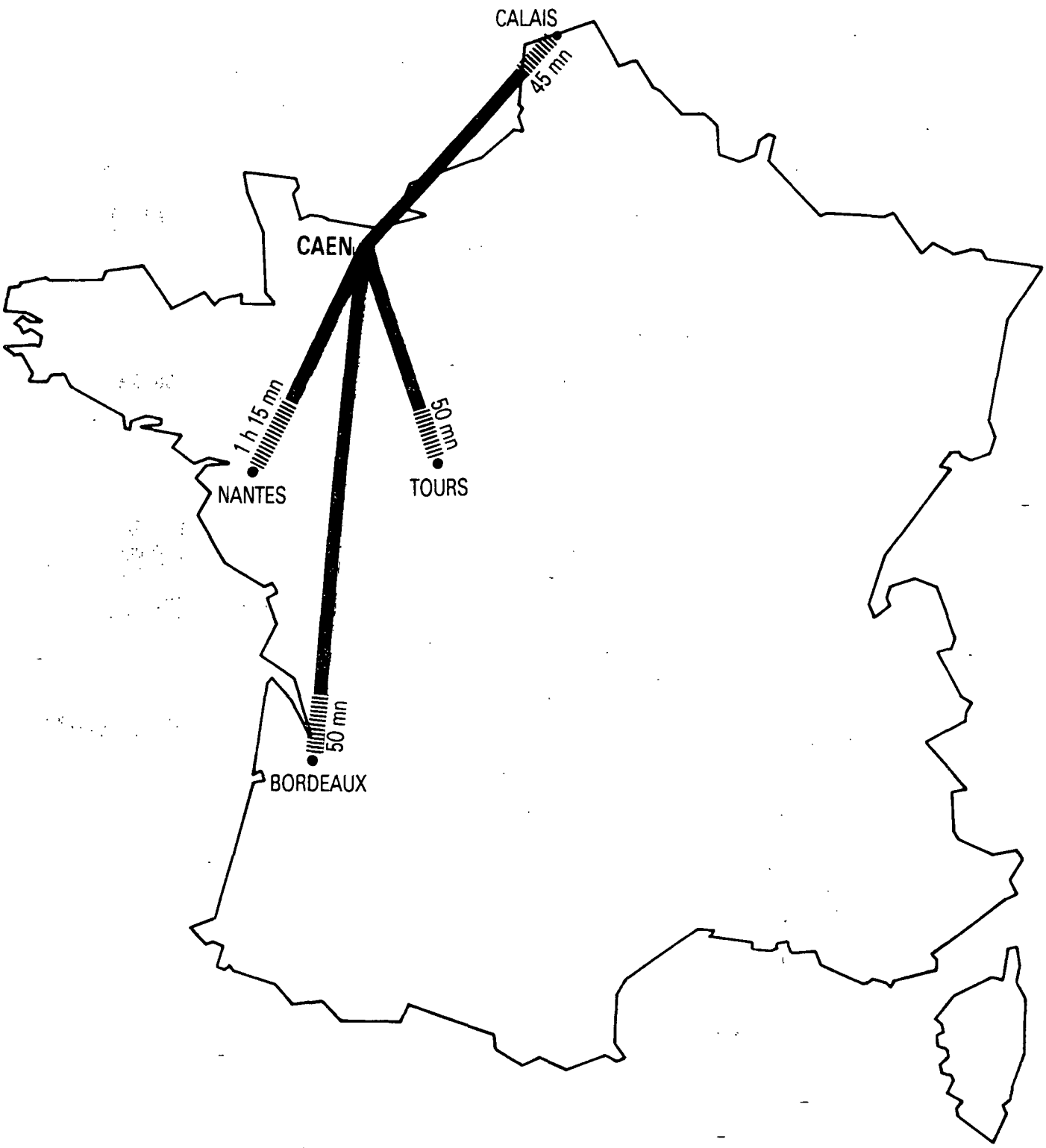
  TOTAL.....381 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur

. Caen - Calais	0 H 45
. Caen - Nantes	1 H 15
. Caen - Bordeaux	0 H 50
. Caen - Tours	0 H 50

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE CAEN



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

74

HAUTE-NORMANDIE

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 141 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

. Le Havre - Amiens (partie)	115 km
. Yvetot - Barentin	20 km
. Rouen - Le Mans (partie)	71 km
s/total	206 km

- Liaison assurant la continuité du réseau autoroutier :

. Rouen - Abbeville (partie)	71 km
TOTAL.....	418 km

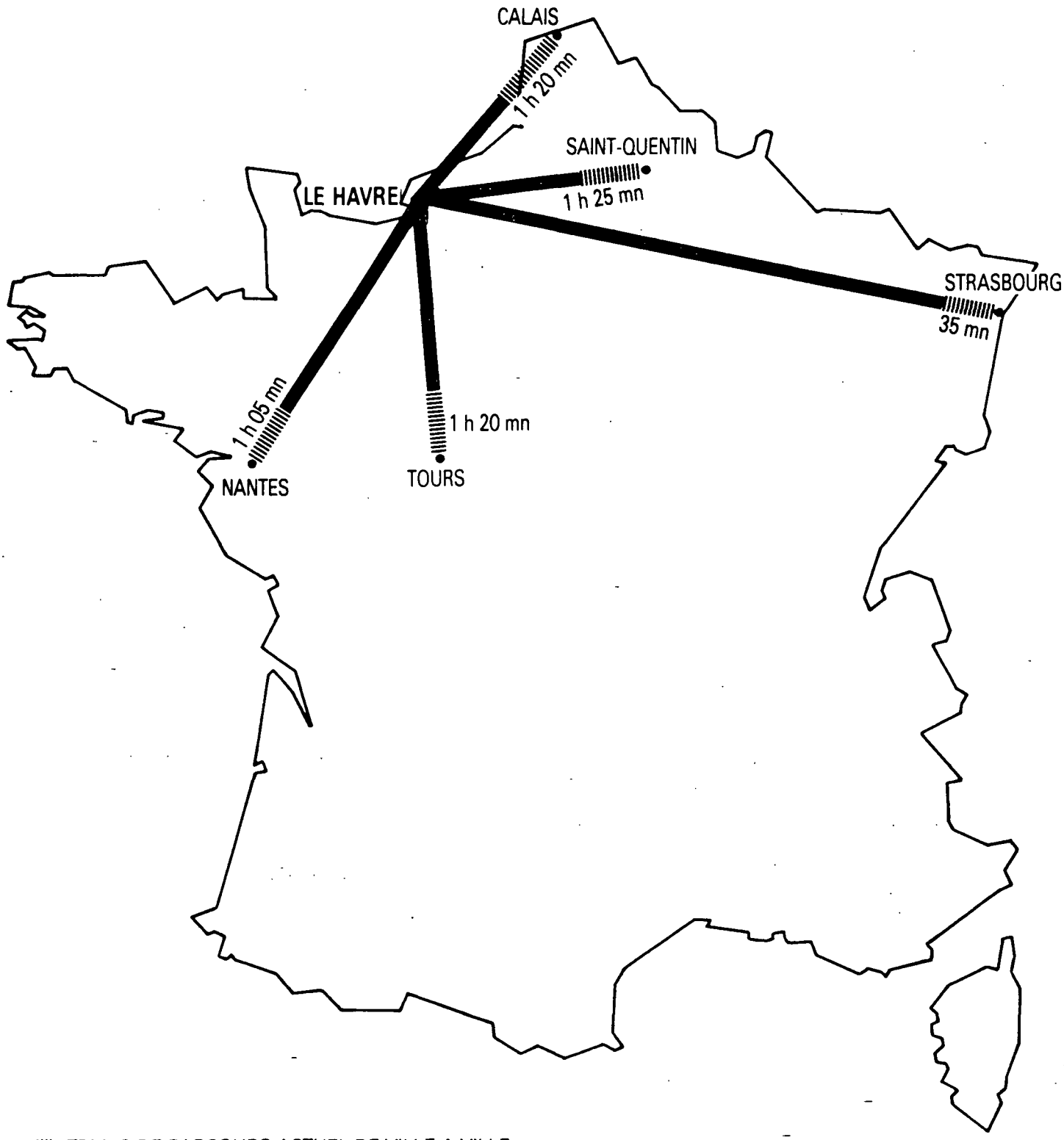
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire 116 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur

. Le Havre - Calais	1 H 20
. Le Havre - St-Quentin	1 H 25
. Le Havre - Bordeaux	1 H 20
. Rouen - Nantes	1 H 15

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DU HAVRE



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :

— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,

— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

76

NORD - PAS DE CALAIS

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 452 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

. Calais - Nordausques		19 km
. Boulogne - Amiens		51 km
	s/total	70 km

- Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier :

. Boulogne - Frontière belge		92 km
. Boulogne - St-Omer (A.26)		45 km
. Rocade du Douaisis		25 km
	s/total	162 km

TOTAL..... 683 km

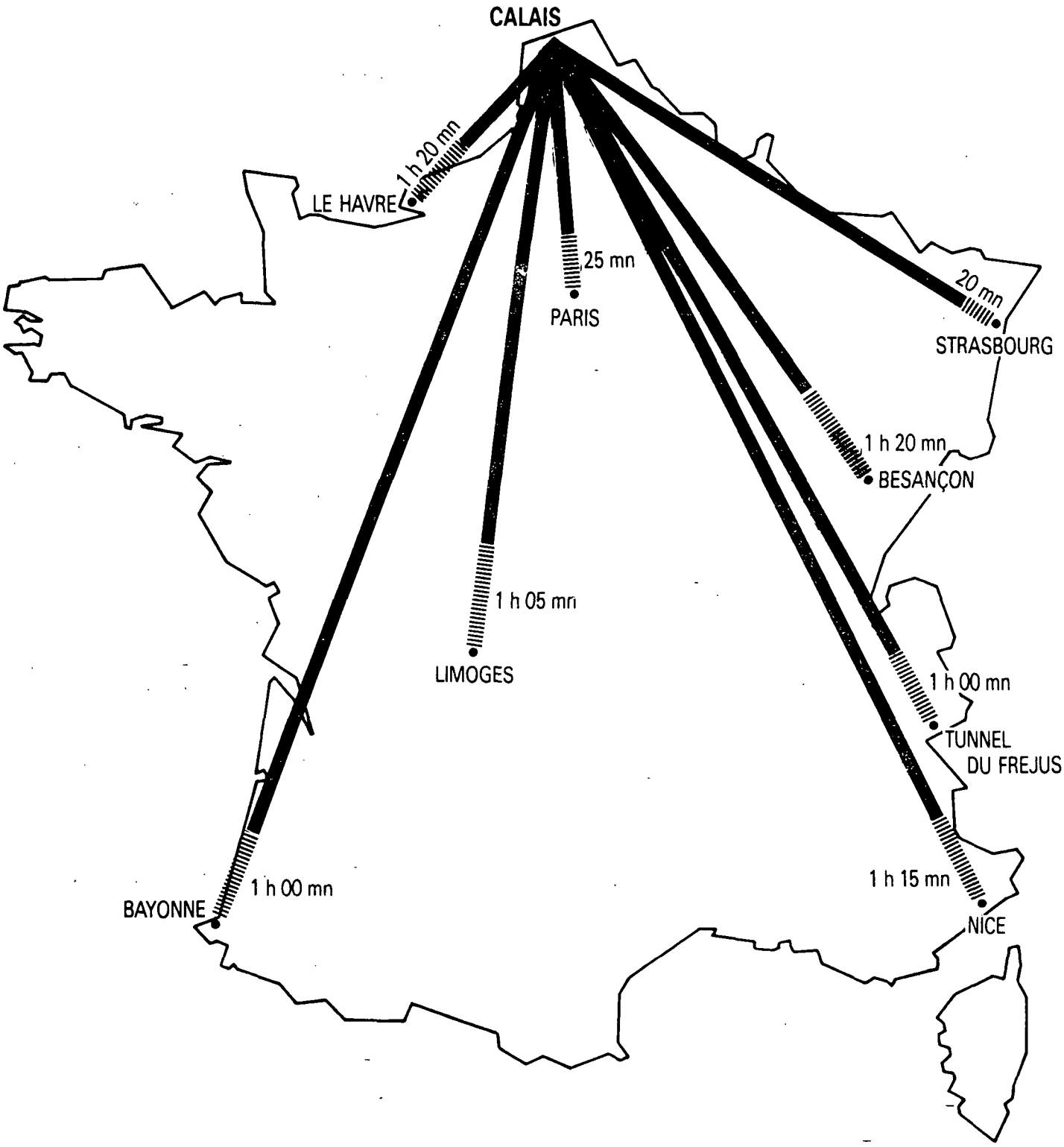
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 123 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues au schéma directeur

. Calais - Le Havre	1 H 20
. Calais - Bayonne	1 H 00
. Calais - Nantes	1 H 40
. Calais - Lyon	0 H 35

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE CALAIS



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

78

Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports — Février 1988

PAYS DE LA LOIRE

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 268 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

. Durtal - Le Mans	52 km
. contournements d'Angers et de Nantes	27 km
. Le Mans - Alençon	44 km
. Le Mans - Tours (partie)	50 km
. Nantes - Niort (jusquà la limite de la Vendée)	90 km
s/total	263 km

- Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier :

. Nantes - La Roche Bernard	70 km
. Nantes - Rennes (jusqu'à Derval)	56 km
. Angers - Tours	55 km
s/total	181 km

TOTAL..... 712 km

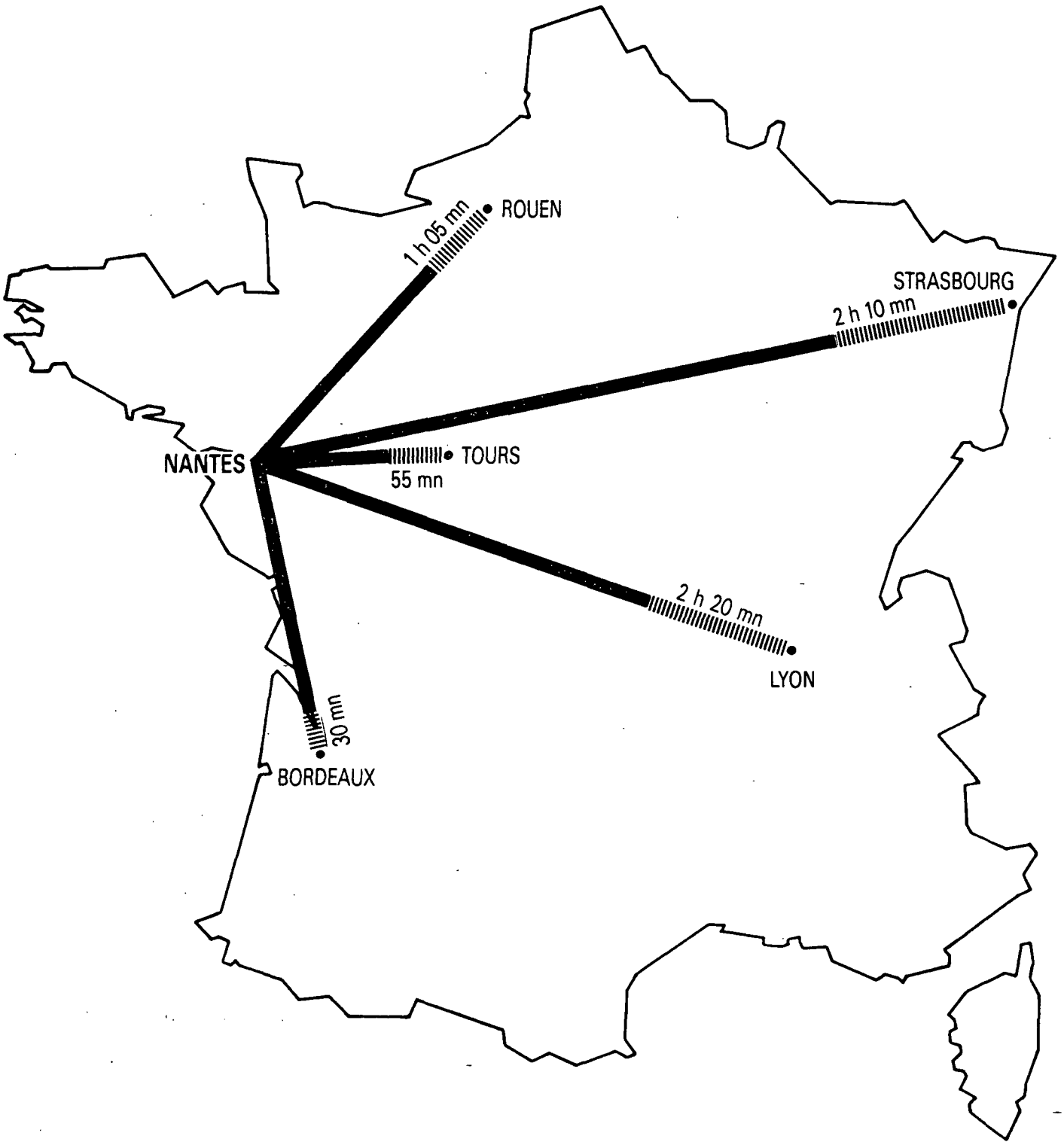
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 275 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur

. Nantes - Tours	0 H 55
. Nantes - Bordeaux	0 H 30
. Nantes - Strasbourg	2 H 10
. Nantes - Lyon	2 H 20
. Nantes - Rouen	1 H 05

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE NANTES



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :

— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,

— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports Février 1988

PICARDIE

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 165 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

. Laon - Reims (partie)	30 km
. Paris - Amiens (partie)	91 km
. Amiens - Boulogne (partie)	74 km
. Le Havre - St-Quentin (partie)	105 km
s/total	300 km

- Liaison assurant la continuité du réseau autoroutier :

. Abbeville - Rouen (partie)	25 km
TOTAL.....	490 km

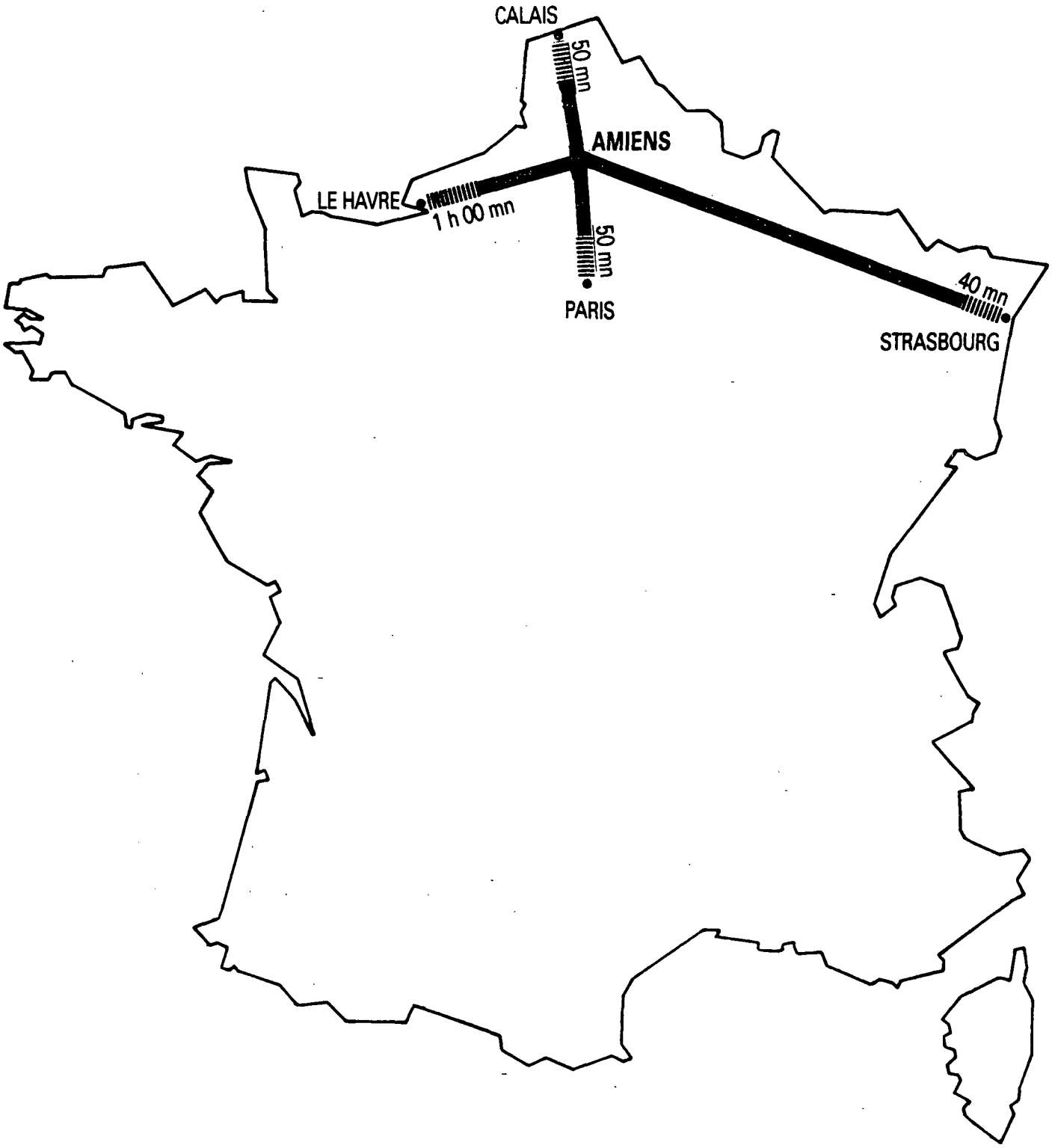
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 225 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur

. Amiens - Calais	0 H 50
. Amiens - Paris	0 H 50
. Amiens - Le Havre	1 H 00
. Amiens - Strasbourg	0 H 40

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR D'AMIENS



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

82

Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports — Février 1988

POITOU - CHARENTES

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 220 km

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

  . Niort - Nantes (partie) 20 km
  . Saintes - Rochefort 37 km

  s/ total..... 277 km

- Liaison assurant la continuité du réseau autoroutier :

  . Niort - La Rochelle 64 km

  TOTAL..... 341 km

- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 544 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur

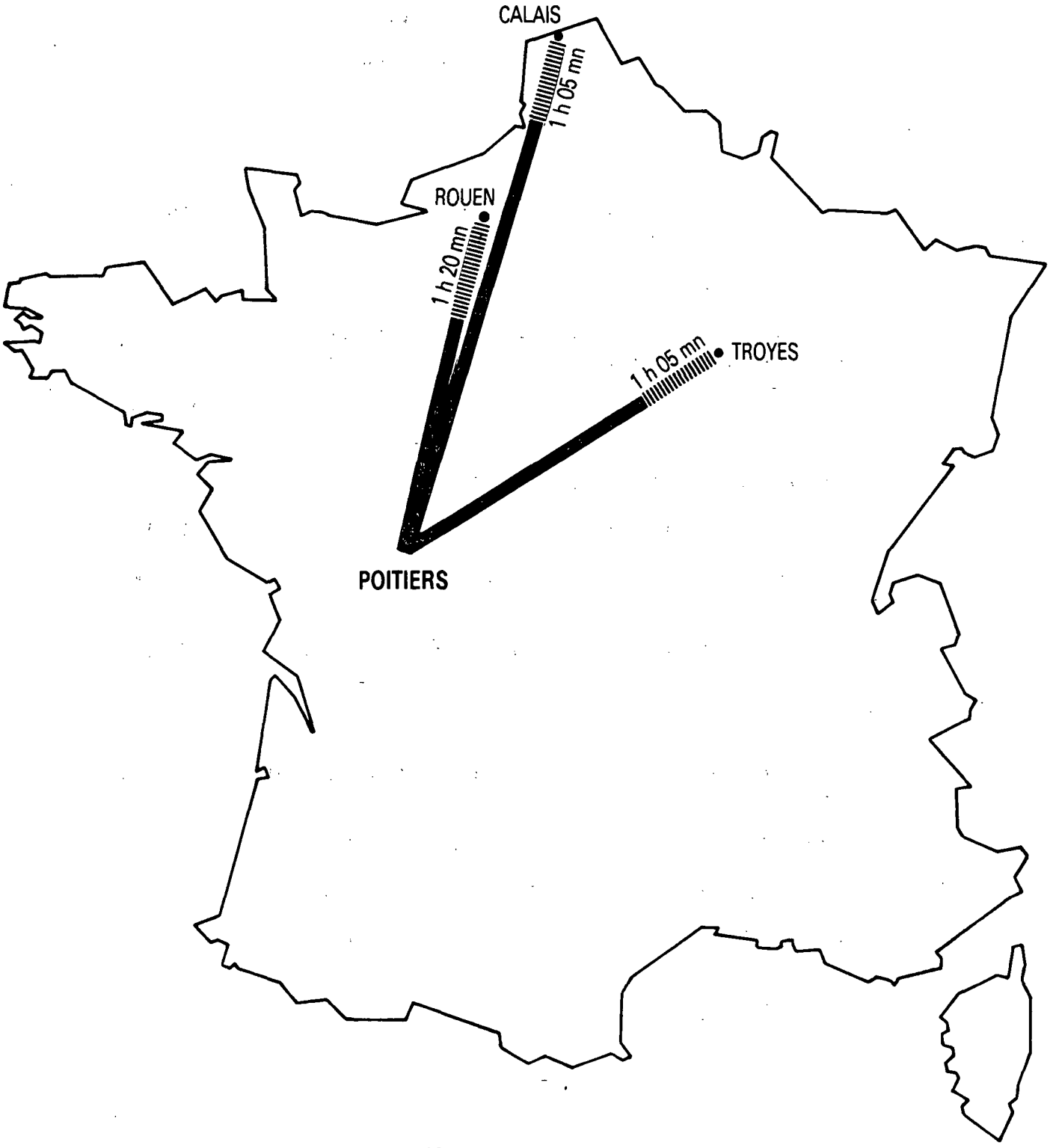
. Poitiers - Troyes 1 H 05

. Poitiers - Calais 1 H 05

. Poitiers - Rouen 1 H 20

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE POITIERS



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

84

PROVENCE - COTE D'AZUR

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 554 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

. Manosque - Sisteron	54 km
. Sisteron - Grenoble	60 km
. Arles - Salon	22 km
s/total	134 km

- Liaison assurant la continuité du réseau autoroutier :

. Arles - Fos	41 km

TOTAL ..... 731 km

- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 331 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues par le schéma directeur

. Marseille - Grenoble	0 H 50
. Marseille - Nantes	0 H 50
. Marseille - Bayonne	1 H 10
. Nice - Grenoble	0 H 40
. Nice - Bayonne	1 H 10

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE MARSEILLE

NANTES
50 mn
GRENOBLE
50 mn
BAYONNE
1 h 10 mn
MARSEILLE

TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn
GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

86

RHONE - ALPES

GRANDS AXES STRUCTURANTS

PREVUS AU NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR

- Réseau autoroutier en service au 1.01.88 : 866 km
  (y compris les voies rapides urbaines)

- Nouvelles autoroutes à mettre en service :

. Chasey - Pont d'Ain	19 km
. Nantua - Chatillon de Michaille	12 km
. Voreppe - Romans	65 km
. Lyon - A.7	74 km
. Montmélian - Albertville	33 km
. Contournement de Valence	20 km
. Pont Royal - Aiguebelle	12 km
. St-Michel de Maurienne - Fréjus	12 km
. Contournement de Lyon	69 km
. Grenoble - Sisteron	60 km
. Balbigny - Lyon	57 km
. Annecy - Genève	26 km
. Annemasse - frontière suisse	60 km
s/total	456 km

- Liaison assurant la continuité du réseau autoroutier :

. Romans - Valence	18 km
. Aiguebelle - St-Michel de Maurienne	47 km
. Le Fayet - Le Mont Blanc	17 km
s/total	82 km

TOTAL.....1 404 km

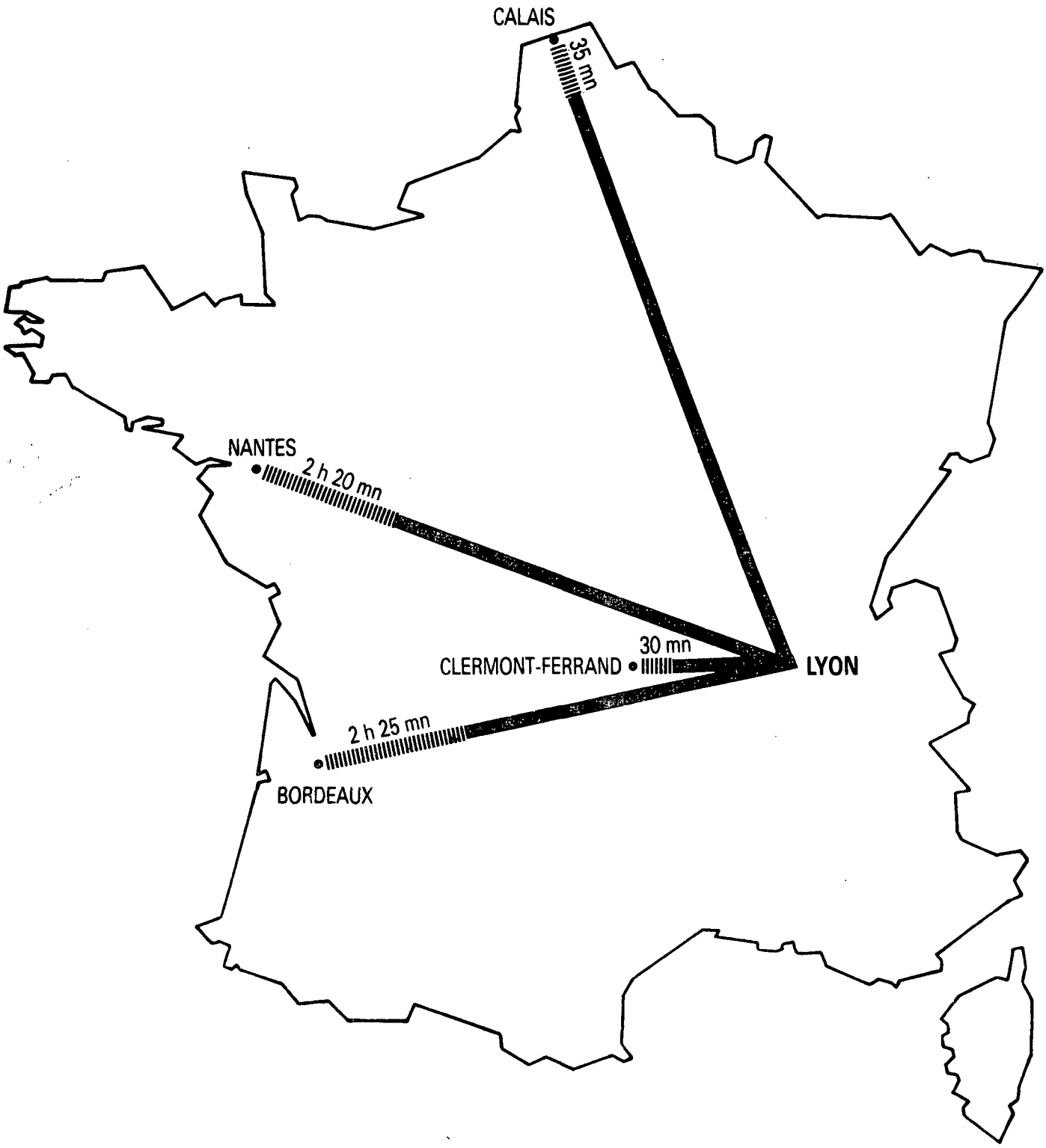
- Autres grandes liaisons d'aménagement du territoire : 135 km

GAINS DE TEMPS dus aux liaisons autoroutières prévues au schéma directeur

. Lyon - Nantes	2 H 20
. Lyon - Bordeaux	2 H 25
. Lyon - Calais	0 H 35
. Lyon - Clermont-Ferrand	0 H 30

GAINS DE TEMPS LIES A L'EXTENSION DU RESEAU AUTOROUTIER

EXEMPLE A PARTIR DE LYON



TEMPS DE PARCOURS ACTUEL DE VILLE A VILLE

1 h 35 mn

GAINS DE TEMPS DUS A L'EXTENSION DU RÉSEAU AUTOROUTIER PRÉVUE PAR LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Les temps de parcours sur les nouvelles liaisons sont calculés selon les hypothèses suivantes :
— sur autoroutes, vitesse moyenne de 105 à 115 km/h, selon la difficulté du site traversé,
— sur routes express, vitesse moyenne de 100 km/h.

88