



*le  
nouveau  
schéma  
directeur  
routier  
national*

CDAT  
8351



novembre 1990

*Le Ministre de l'Équipement, du Logement,  
des Transports et de la Mer*

PARIS, le 8 novembre 1990

Comme le rappelait le président de la République, M. François MITTERRAND, le 8 juin 1990, en inaugurant la déviation de la Charité-sur-Loire : "la position centrale de la France dans l'Europe peut constituer, constitue, un atout exceptionnel si nous savons construire les grands réseaux de communication nécessaires".

Telle est bien l'ambition du gouvernement.

Le Comité interministériel d'aménagement du territoire, réuni le 5 novembre 1990 sous la présidence du Premier ministre, M. Michel ROCARD, a ainsi approuvé la révision du schéma directeur routier national.

Cette décision met un terme à la procédure de révision qui avait été engagée lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 novembre 1988 et s'était poursuivie par la consultation des régions. Elle constitue l'aboutissement du travail accompli par mes prédécesseurs, MM. Pierre MEHAIGNERIE et Maurice FAURE, que je me suis efforcé de poursuivre et de mener à bien.

Le schéma directeur de mars 1988 prévoyait le lancement en 10 ans des 2 800 km d'autoroutes concédées non encore en travaux.

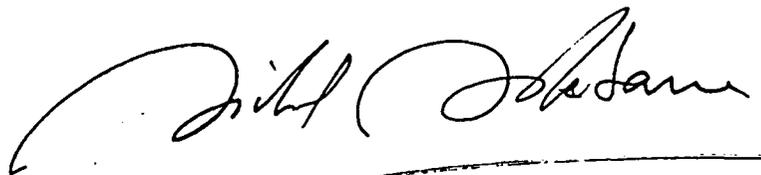
Compte tenu de l'adjonction de 904 km au réseau d'autoroutes prévu en mars 1988, le gouvernement a retenu l'objectif d'un lancement en 15 ans de la totalité du programme dont la réalisation a commencé à un rythme soutenu dès 1988.

Ce schéma, qui réalise un maillage avec les grands itinéraires européens, répond à quatre objectifs :

- satisfaire la demande croissante de trafic, en irriguant de nouveaux territoires ;
- relier la façade Manche-Atlantique et nos grands ports à nos régions et à l'Europe ;
- décongestionner la région d'Ile de France, et rééquilibrer les infrastructures à l'Ouest de notre pays ;
- améliorer les conditions de déplacement des Françaises et des Français, dans le respect de leur environnement et de leur cadre de vie.

Ce programme me paraît adapté à la fois à l'accroissement des besoins de circulation et à notre capacité d'investissements, dans ce domaine essentiel pour notre économie.

Avec le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, que je présenterai au gouvernement au début de l'année prochaine, il apportera une contribution essentielle à l'aménagement du territoire national et dotera nos régions et nos agglomérations des équipements en voies de communication indispensables à leur développement dans la perspective de la construction de l'Europe de demain.



---

**LES OBJECTIFS DU**  
**SCHÉMA DIRECTEUR**  
**ROUTIER NATIONAL**  
DANS L'**E**UROPE  
DES **A**UTOROUTES

# LES OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

**La route joue un rôle fondamental dans notre système de transports. Elle assure 90 % des transports de voyageurs et 70 % des transports de marchandises.**

**Les performances du réseau routier conditionnent largement la compétitivité de nos entreprises puisque les coûts de transport représentent 10 % des prix de revient de nos produits industriels.**

**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.**

**Si la France est géographiquement au centre de l'Europe des Douze, les grands flux européens de trafic tendent à se concentrer sur l'axe Scandinavie - Italie. Beaucoup de nos régions sont encore à l'écart du réseau autoroutier européen.**

**LA ROUTE ASSURE 90 % DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS ET 70 % DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES**

En ce qui concerne la sécurité routière, le développement du réseau autoroutier apporte une solution efficace. Avec un nombre de tués 4 fois plus faible que sur les routes nationales ordinaires, le réseau autoroutier existant permet d'éviter 1900 tués par an. Le développement de notre réseau d'autoroutes d'ici 2010, permettra d'éviter 10 000 tués supplémentaires.

L'autoroute, par la diminution des temps de parcours et le gain de productivité des entreprises qu'elle autorise, par la diffusion de son trafic sur le réseau local reste l'instrument par excellence de la desserte du territoire.

Les options du Schéma Directeur Routier National privilégient les objectifs suivants :

## **1 - Ouvrir nos régions sur l'Europe**

L'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté, le marché unique européen, le tunnel sous la Manche sont autant d'éléments majeurs appelés à renforcer la position carrefour de notre pays, et donc le développement des courants d'échange.

Les liaisons suivantes sont à ce titre essentielles :

- Dunkerque - Calais - Rouen - Tours - Bordeaux - Bayonne
- Le Havre - Caen - Rennes - Nantes (Route des Estuaires)
- Toulouse - Puymorens - Barcelone
- Pau - Le Somport - Saragosse

## **2 - Répondre à l'accroissement du trafic en désenclavant les régions**

Plutôt que de doubler les infrastructures existantes dans les sites les plus encombrés, avec les problèmes d'environnement que cela pose, le Schéma Directeur prévoit la réalisation d'«itinéraires alternatifs».

Pour les liaisons Nord-Sud en voie de saturation, et notamment l'axe Lille - Paris - Lyon - Marseille, les «itinéraires alternatifs» qui évitent la Région Parisienne et le couloir Saone - Rhône, sont les suivants :

**LE RÉSEAU AUTOROUTIER EXISTANT ÉVITE 1900 TUÉS PAR AN**

*Dans la moitié Nord :*

- A 26 Calais - Reims - Troyes - Dijon
- A 16 / A 28 Dunkerque - Abbeville - Rouen - Le Mans - Tours
- A 1 bis Amiens - Arras - Lille - Frontière Belge

*Dans la moitié Sud :*

- A 20 Vierzon - Brive - Toulouse - Espagne
- A 75 Clermont-Ferrand - Béziers
- A 39/A 51 Dôle - Bourg - Grenoble - Sisteron vers Marseille et Nice

Ces itinéraires permettront de délester d'une partie de leur trafic les axes existants tout en irriguant de nouvelles régions encore enclavées, en particulier dans les zones de montagne ou à dominante rurale.

## **QUATRE GRANDS AXES AUTOROUTIERS EST-OUEST SONT PRÉVUS**

### **3 - Relier la façade Manche Atlantique et nos grands ports à l'arrière pays et à l'Europe.**

Quatre grands axes autoroutiers Est-Ouest sont prévus :

- Le Havre (et Rouen) - Amiens - St Quentin - Reims - Strasbourg
- Nantes - Tours - Orléans - Troyes vers l'Allemagne
- Nantes - Tours - Vierzon - Clermont-Ferrand - Lyon
- Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon - Genève

Ces grandes transversales Est-Ouest ne passant pas par Paris et les «itinéraires alternatifs» Nord-Sud permettent de corriger la structure radiale du réseau actuel et de constituer un maillage entre les villes de province, ce qui favorisera un développement plus autonome et les complémentarités

### **4 - Décongestionner la région d'Ile-de-France en éliminant le trafic de transit**

Les liaisons de contournement créeront de nouvelles synergies entre les villes situées en périphérie de la région Ile-de-France.

Une grande rocade est constituée :

Rouen - Le Mans - Tours - Orléans - Auxerre - Troyes - Reims - Saint Quentin - Amiens

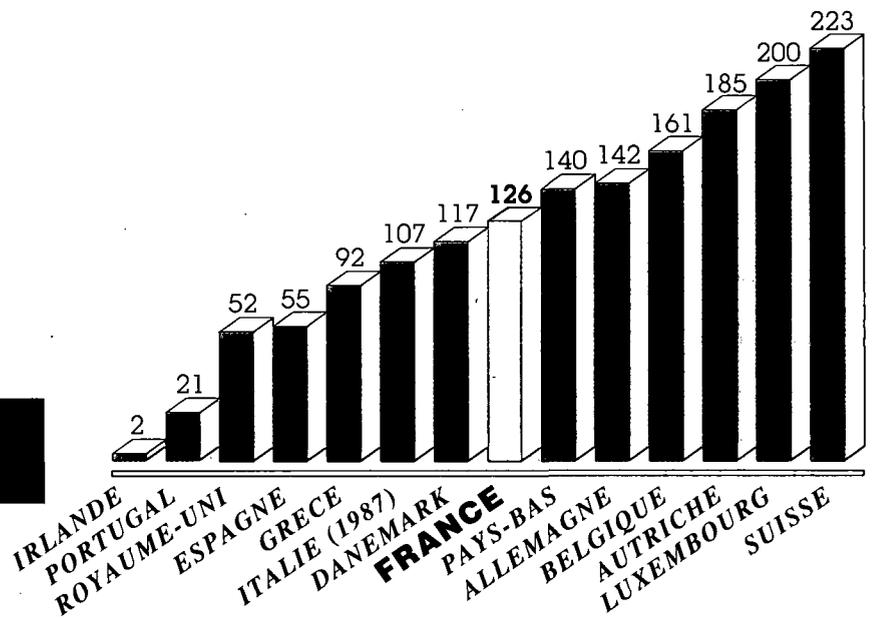
### **5 - Rééquilibrer les infrastructures à l'Ouest**

La carte «L'Europe des Autoroutes» ci-après montre la concentration des infrastructures sur la mégapole qui se déploie sur 1 500 km de l'Angleterre à la Lombardie. Le tunnel sous la Manche pourrait contribuer à consolider cette mégapole, et l'ouverture de l'Europe de l'Est va renforcer la tendance au glissement vers la partie centrale de notre continent.

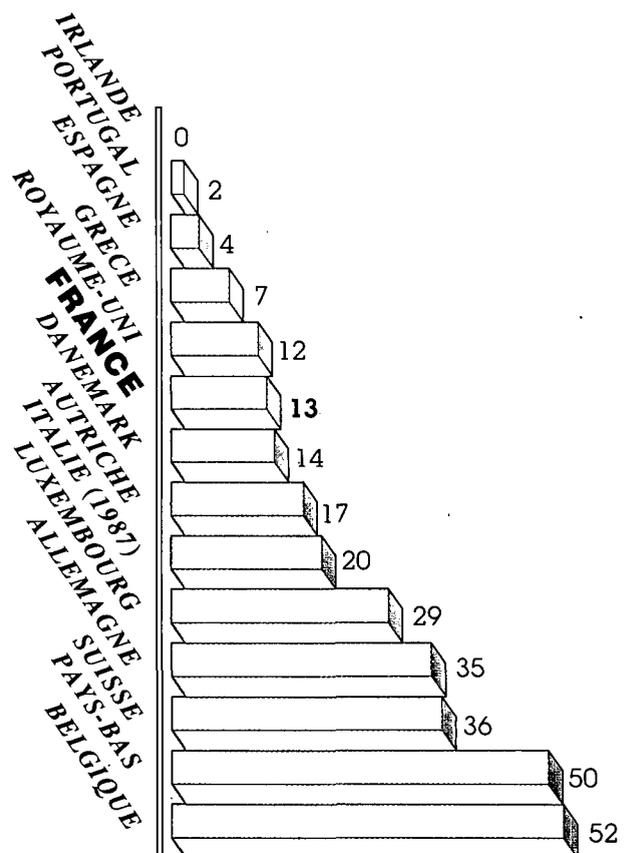
L'axe Dunkerque - Calais - Bayonne et la route des Estuaires (Le Havre - Rennes - Nantes - Bordeaux) permettront ce rééquilibrage à l'Ouest. Le trafic de l'Espagne vers l'Europe du Nord pourra ainsi transiter par Bordeaux et Toulouse, plutôt que par Lyon.

# DENSITÉ DES RÉSEAUX AUTOROUTIERS EN EUROPE EN 1988

en kilomètres  
pour 1 million d'habitants



en kilomètres  
pour 1 000 km<sup>2</sup>



**D**U **S**CHÉMA  
**D**IRECTEUR  
DE **1988**...  
... A CELUI  
DE **1990**

# LES NOUVELLES LIAISONS INSCRITES AU SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

**Le Schéma Directeur Routier National en vigueur jusqu'à ce jour avait été approuvé en mars 1988.**

**En novembre 1988, le Gouvernement a décidé en Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire de le modifier, sur proposition de M. Maurice FAURE, Ministre d'Etat, Ministre de l'Equipement et du Logement.**

**Un nouveau projet a été soumis pour avis aux régions. Ce projet prévoyait l'inscription de 739 km d'autoroutes à péage et de 34 km d'autoroutes hors péage (LACRA) supplémentaires et le classement de 22 km de routes nationales ordinaires en Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT).**

**Toutes les régions, ainsi que le Conseil National des Transports, ont répondu favorablement au projet gouvernemental et ont formulé des demandes complémentaires.**

**Après examen de ces demandes, M. Michel DELEBARRE Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer a proposé au Gouvernement, qui en a ainsi décidé au CIAT du 5 novembre 1990, d'ajouter au projet de novembre 1988 :**

- 165 km d'autoroutes concédées : Amiens - Lille - Frontière Belge / Bretelle autoroutière de Digne / Pau - Oloron (vers le tunnel du Somport)
- 165 km d'autoroutes sans péage (LACRA) : Cosne-sur-Loire - Nevers / Reims - Charleville Mézières / Rochefort - La Rochelle
- 69 km de Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire : Poligny - Frontière Suisse / Belfort - Frontière Suisse.

## LES AUTOROUTES

Le Schéma Directeur prévoit l'inscription de 1103 km d'autoroutes supplémentaires dont 904 km à péage.

Les nouvelles liaisons retenues sont les suivantes :

### - Angers - Tours et Orléans - Courtenay

Ces deux sections s'inscrivent dans le nouvel axe autoroutier EST-OUEST : Nantes - Angers - Tours - Orléans - Troyes qui permettra de relier la façade Atlantique à l'Est de la France et à l'Europe.

### - Bordeaux - Périgueux

Cette liaison s'intègre dans la grande liaison transversale Bordeaux - Clermont - Lyon - Genève qui contribuera, avec les autoroutes Nord-Sud A 75 et A 20, à assurer le désenclavement du Massif Central tout en reliant le Sud-Ouest de la France à la Suisse et l'Italie.

### - Les «barreaux autoroutiers» A 42 - A 43 (Ambérieu - Bourgoin) et A 51 - A 8 (Est d'Aix-en-Provence)

Ces deux barreaux permettront d'améliorer l'attractivité de l'axe autoroutier Alpin Grenoble-Sisteron et les reports de trafic de la Vallée du Rhône.

Ils contribueront ainsi à éviter une concentration excessive des trafics dans ce couloir.

**1 103 KM D'AUTOROUTES DONT 904 À PÉAGE**

**OUVRIR LA FAÇADE ATLANTIQUE SUR L'EST DE LA FRANCE ET L'EUROPE**

**RELIER LE SUD-OUEST DE LA FRANCE À LA SUISSE ET L'ITALIE**

**DOUBLER LA VALLÉE DU RHÔNE PAR L'AXE ALPIN**

**DOUBLER A 1 ENTRE LES CAPITALES  
DU NORD - PAS-DE-CALAIS ET DE LA  
PICARDIE**

**AMÉLIORER LES LIAISONS AVEC  
L'ESPAGNE**

**ASSURER LES ÉCHANGES EN  
DIRECTION DU TUNNEL DU FRÉJUS ET  
DE L'ITALIE**

**RELIER LES ARDENNES, LE SUD DE LA  
BELGIQUE ET LE SUD DE LA FRANCE**

**ASSURER LA CONTINUITÉ DE LA ROUTE  
DES ESTUAIRES**

**RELIER LA NORMANDIE À L'AXE  
DUNKERQUE - CALAIS - BAYONNE**

**CONTOURNER LE BASSIN PARISIEN**

**- Amiens - Lille - Frontière Belge**

L'autoroute A 1, déjà aménagée à 2 x 3 voies de Paris à Bapaume, est l'autoroute interurbaine la plus circulée de France. Malgré les autoroutes Calais-Dijon (A 26), Dunkerque - Calais - Rouen (A 28) et Amiens - Paris (A 16) qui permettront d'alléger la charge de trafic de A 1, on peut craindre que celle-ci atteigne la saturation à moyen terme.

La nouvelle liaison prévue permettra d'éviter la congestion prévisible de A 1 tout en assurant une liaison directe entre les capitales du Nord - Pas-de-Calais et de la Picardie, ainsi qu'avec Arras.

**- Toulouse - Pamiers et Pau - Oloron**

Ces deux autoroutes permettront d'améliorer les liaisons avec l'Espagne en direction des futurs tunnels du Puymorens vers Barcelone et du Somport vers Saragosse et Madrid.

**- Aiguebelle - St Michel de Maurienne**

En prolongement de l'autoroute Lyon - Chambéry, cette autoroute permettra d'assurer, dans de meilleures conditions, la circulation en forte croissance en direction du Tunnel du Fréjus et de l'Italie.

**- Reims - Charleville-Mézières**

La modernisation de la RN 51 est actuellement en cours dans le cadre du contrat Etat-Région Champagne-Ardenne. Le classement en autoroute de cet itinéraire permettra d'établir une liaison directe et performante entre les Ardennes, le Sud de la Belgique et le Sud de la France.

**- Pont de Normandie - A 13**

Cette courte section assurera la continuité de la route des Estuaires Dunkerque - Calais - Le Havre - Caen - Rennes - Nantes tout en renforçant les débouchés du port du Havre et en valorisant le nouveau pont de Normandie.

**- Caen - Falaise - Sées**

Cette liaison autoroutière aménagée sans péage entre Caen et Falaise, puis prévue en autoroute concédée entre Falaise et Sées permettra de relier Cherbourg et Caen à la future autoroute de contournement Ouest du Bassin Parisien (Rouen - Alençon - Le Mans - Tours)

**- Auxerre - Troyes**

Ce «barreau» contribuera à assurer le contournement de la région parisienne par l'Est, notamment pour le trafic Nord-Sud.

**- Angers - La Roche-sur-Yon**

Cette liaison complètera le désenclavement de la Vendée.

**- Montargis - Cosne-sur-Loire - Nevers**

L'autoroute concédée Montargis - Cosne sera prolongée par une section sans péage jusqu'à Nevers qui sera financée grâce à un programme spécifique de modernisation de la RN 7.



**AMÉLIORER LES LIAISONS DIRECTES  
ENTRE NICE ET L'AXE ALPIN VERS LE  
NORD-EST**



**AMÉLIORER LES RELATIONS ENTRE LA  
BOURGOGNE, LA FRANCHE COMTÉ ET  
LA SUISSE**

**- Rochefort - La Rochelle**

Cette section, déjà aménagée à 2 x 2 voies, se situe dans le prolongement de la future autoroute concédée Saintes-Rochefort. Sa transformation en autoroute sans péage permettra de disposer de caractéristiques homogènes sur tout l'itinéraire entre Saintes et la Rochelle.

**- Bretelle de Digne**

Cette courte section permettra d'une part, de mieux relier Digne à l'autoroute Grenoble - Sisteron (A 51) et d'autre part, d'améliorer les liaisons directes entre Nice et l'axe alpin vers le Nord-Est.



**NOUVELLES GRANDES LIAISONS  
D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (GLAT)**

**- Poligny - Frontière Suisse**

Cette liaison qui s'inscrit dans l'itinéraire Dijon - Dôle - Genève en prolongement de l'autoroute concédée Dijon - Dôle, permettra d'améliorer les relations entre la Bourgogne, la Franche Comté et la Suisse.

**- Belfort - Frontière Suisse**

Cette section prolonge la RN 19 Chaumont - Vesoul - Belfort déjà inscrite parmi les Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire.

# D'UN SCHÉMA DIRECTEUR À L'AUTRE

## LES NOUVELLES AUTOROUTES À PÉAGE

Aiguebelle - St Michel de Maurienne	40
Amiens - Lille - Frontière Belge	90
Angers - La Roche-sur-Yon	103
Angers - Tours (St Patrice)	70
Auxerre - Troyes	65
Barrecau A 42 - A 43	45
Barrecau A 51 - A 8	30
Bordeaux - Périgueux	110
Bretelle de Digne	25
Falaise - Sées	45
Montargis - Cosne-sur-Loire	82
Orléans - Courtenay	100
Pau - Oloron	25
Pont de Normandie - A 13	17
Toulouse - Pamiers	57

en km

**904**

## LES NOUVELLES AUTOROUTES SANS PÉAGE (LACRA)

Caen - Falaise	34
Cosne-sur-Loire - Nevers	50
Reims - Charleville-Mézières	83
Rochefort - La Rochelle	32

en km

**199**

## LES NOUVELLES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

RN 19 - Belfort - Frontière Suisse	22
RN 5 - Poligny - Frontière Suisse	69

en km

**91**

# LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL...

... EN QUELQUES  
CHIFFRES

**AUTOROUTES À PÉAGE DONT  
LES TRAVAUX NE SONT PAS ENGAGÉS  
AU 1/1/90 : 3 137 KM**

## KILOMÉTRAGE

- Autoroutes à péage **9 000 km**
- Autoroute sans péage **3 120 km**

<b>Total autoroutes</b>	<b>12 120 km</b>
-------------------------	------------------

- Grandes Liaisons d'Aménagement  
du Territoire (GLAT) **4 410 km**

- Routes nationales ordinaires **21 120 km**

<b>Total réseau routier national</b>	<b>37 650 km</b>
--------------------------------------	------------------

**DE 1990 À 2010, LE TRAFIC  
DEVRAIT DOUBLER SUR LES AUTOROUTES  
INTERURBAINES**

## TRAFIC

- Trafic moyen sur autoroutes interurbaines  
au 1/1/1991 : **22 500 v/j dont 20 % de poids lourds**

- Augmentation du trafic  
sur autoroutes en 1989 : **+ 10 %**

- Augmentation du Trafic sur autoroutes  
entre 1985 et 1989 : **+ 47 %**

## COÛT

- Coût moyen du km d'autoroute  
en rase campagne : **32 MF**

- Coût moyen du km d'autoroute  
en site difficile : **60 à 80 MF**

**LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU  
AUTOROUTIER À PARTIR DE 1990  
PERMETTRA DE SAUVER ENVIRON  
10 000 VIES D'ICI 2010**

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Quatre fois moins de tués sur les autoroutes que sur les  
routes ordinaires

**LA MISE EN  
ŒUVRE DU  
SCHÉMA DIRECTEUR  
ROUTIER NATIONAL**

LES PROCÉDURES,  
LA PRISE EN COMPTE  
DE L'ENVIRONNEMENT

# LES PRIORITÉS

**OBJECTIF D'UN LANCEMENT EN 15 ANS DE  
LA TOTALITÉ DU PROGRAMME  
SANS AUGMENTATION EN FRANCS CONSTANTS  
DES PÉAGES ET SANS APPORT FINANCIER DE  
L'ÉTAT**

## **AUTOROUTES CONCÉDÉES**

Le Schéma Directeur de mars 1988 prévoyait le lancement en 10 ans des 2 800 km d'autoroutes non encore en travaux.

Compte-tenu de l'adjonction de 900 km au réseau d'autoroutes prévu en mars 1988, le Gouvernement retient l'objectif d'un lancement en 15 ans de la totalité du programme dont la réalisation a commencé à un rythme soutenu dès 1988.

Cette extension du réseau sera réalisée sans augmentation en francs constants des péages et sans apports financiers de l'Etat.

# LES GRANDES ÉTAPES DE RÉALISATION D'UNE AUTOROUTE

**MISE AU POINT TECHNIQUE,  
RECUEIL DE DONNÉES,  
CONCERTATION LOCALE**

**ÉTUDES PRÉLIMINAIRES PAR LES  
SERVICES DE L'ÉQUIPEMENT,  
CONCERTATION INTERMINISTÉRIELLE,  
ARRÊTÉ DU PRINCIPE DE TRACÉ**

**L'ENSEMBLE DES ÉTUDES ET LA  
PROCÉDURE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT  
CONDUITES PAR L'ÉTAT**

**ÉLABORATION DES PROJETS, EXÉCUTION  
DES TRAVAUX, DANS LE CAS DES  
AUTOROUTES À PÉAGE, PAR LA SOCIÉTÉ  
CONCESSIONNAIRE QUI ASSURE AUSSI  
L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN**

L'élaboration des projets autoroutiers nécessite une longue maturation. Leur consistance et leur définition s'affinent par étapes successives : phases de mise au point technique, phases de recueil de données et phases de concertation locale.

Ces études progressives qui se déroulent sur une période d'environ 5 ans, sont une contrepartie obligatoire de la qualité technique et de l'économie des projets, de la prise en compte optimale des différentes contraintes : environnement, agriculture, sites et satisfaction des objectifs principaux des collectivités.

Les services de l'Équipement réalisent tout d'abord les études préliminaires, en concertation avec les autres administrations, l'Environnement notamment.

La concertation locale est menée sous l'égide des Préfets.

Après une concertation interministérielle, le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, arrête le principe de tracé, sous forme d'un fuseau de un kilomètre de largeur environ.

Des études plus fines (correspondant à «l'Avant Projet Sommaire»), permettent de définir, à l'intérieur de ce fuseau, une bande de 300 mètres de largeur, et les caractéristiques principales du projet. Cette bande de 300 mètres est adoptée après une nouvelle concertation locale.

Ces éléments serviront de base, d'une part au dossier à soumettre à l'enquête d'utilité publique, d'autre part à la mise au point du cahier des charges de la société concessionnaire de l'autoroute.

À l'issue de ces études techniques, est lancée la procédure de déclaration d'utilité publique. Une commission d'enquête, indépendante, nommée par le Tribunal Administratif, recueille les observations des particuliers et collectivités. Parallèlement, tous les Ministères et Administrations sont consultés.

La commission d'enquête ayant remis son rapport, le projet est ensuite soumis pour avis au Conseil d'État.

Le décret d'utilité publique est signé par le Premier ministre.

L'ensemble des études et la procédure d'utilité publique sont réalisées par l'État. Dans le cas des autoroutes à péage, la société concessionnaire n'intervient officiellement qu'après la déclaration d'utilité publique.

La société concessionnaire élabore les projets conformément aux décisions de l'État, puis acquiert les emprises nécessaires, exécute les travaux et assure l'exploitation et l'entretien de l'autoroute.

# LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

La route ou l'autoroute ne saurait être réduite à son seul rôle fonctionnel ou économique.

Il faut dépasser le niveau purement technique d'une infrastructure et concevoir cette réalisation dans un rapport étroit avec le cadre dans lequel elle s'inscrit.

En allant plus loin encore, il faut viser à ce que les routes mettent en valeur, mettent en scène les paysages qu'elles traversent. Comme le disait André Malraux: «Il est bien de protéger les paysages, il est encore mieux d'en créer»

A ce titre, l'autoroute A 40, n'a-t-elle pas valorisé le magnifique site de la cluse de Nantua ?

L'insertion de l'infrastructure routière ou autoroutière doit donc être organisée de façon à la fois globale et intégrée, et comme un aménagement étudié très en amont du processus de décision.

Les études d'impact introduites dans notre système de décision depuis plus de 10 ans ont permis de réaliser des progrès importants. Le secteur routier a d'ailleurs été en pointe en la matière.

Il faut aller plus loin encore, en tirant profit des expériences françaises et étrangères, pour que la prise en compte de l'environnement devienne une préoccupation de tous et de tous les instants, depuis les choix fondamentaux jusqu'aux options de tracé et aux détails de réalisation.

Aujourd'hui, les études autoroutières font de plus en plus appel à des équipes pluridisciplinaires comprenant ingénieurs, architectes, écologues, paysagistes, acousticiens, hydrogéologues,...

De plus la concertation avec les responsables des Ministères de l'Environnement, de l'Agriculture, de la Culture est de plus en plus étroite, et cela à tous les stades du projet.

Mais il faut aussi prendre en compte et maîtriser les conséquences indirectes des aménagements routiers : ce que l'on appelle les effets «induits».

Toutes les études montrent que les effets induits par la route (remembrements agricoles, développements urbains, commerciaux, industriels ou de loisir...) sont souvent plus dommageables pour l'environnement que ses effets directs.

La prise en charge de ces mutations sont de la responsabilité des autorités locales. Mais l'Etat, maître d'ouvrage ne saurait s'en désintéresser.

Il convient donc d'engager une démarche nécessairement contractuelle et volontaire pour maîtriser ces effets induits, néfastes à l'environnement.

Des opérations nouvelles ont été engagées dans cet objectif sur les autoroutes A 20 (Vierzon - Brive) et A 75 (Clermont-Ferrand - Béziers).

Sur proposition de M. Michel Delebarre, le gouvernement a décidé de consacrer 1 % du coût des travaux à la valorisation des paysages et au développement économique des régions traversées. Aujourd'hui, des Livres blancs sont en cours d'élaboration, dans le but d'établir, avec les collectivités et responsables locaux, des «chartes d'aménagement de l'espace et de mise en valeur des paysages».

Enfin, M. Bernard Lassus, paysagiste de renommée internationale, a été choisi comme conseiller en paysage auprès du Directeur des Routes.

**METTRE EN VALEUR ET  
METTRE EN SCÈNE LES PAYSAGES**

**1 % DU COÛT DES TRAVAUX  
POUR VALORISER LES PAYSAGES**

# **ANNEXE**

QU'EST-CE QU'UN  
SCHÉMA DIRECTEUR ?

CARTES ET GRAPHIQUES

# QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA DIRECTEUR

**L'établissement de schémas directeurs d'infrastructures de transport est une obligation légale.**

*Il s'agit d'«assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport et de fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux».*

*Pour ce faire «tout grand projet d'infrastructures doit être compatible avec les schémas d'infrastructures correspondants». Dans le domaine routier «la création de voies rapides d'une longueur supérieure à 25 km» et, plus généralement, tous les projets d'infrastructures dont le coût est égal ou supérieur à 545 millions de Francs» doivent donc être prévus dans le schéma directeur routier national.*

*Le schéma directeur routier national constitue le cadre à long terme des infrastructures routières interurbaines dans lequel doivent s'inscrire les actions prévues par les programmes annuels ou pluri-annuels. Les infrastructures routières nationales en milieu urbain sont, elles, programmées dans le cadre des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU).*

Ce document constitué d'une carte, accompagnée d'un rapport justificatif, classe les itinéraires nationaux en 4 catégories :

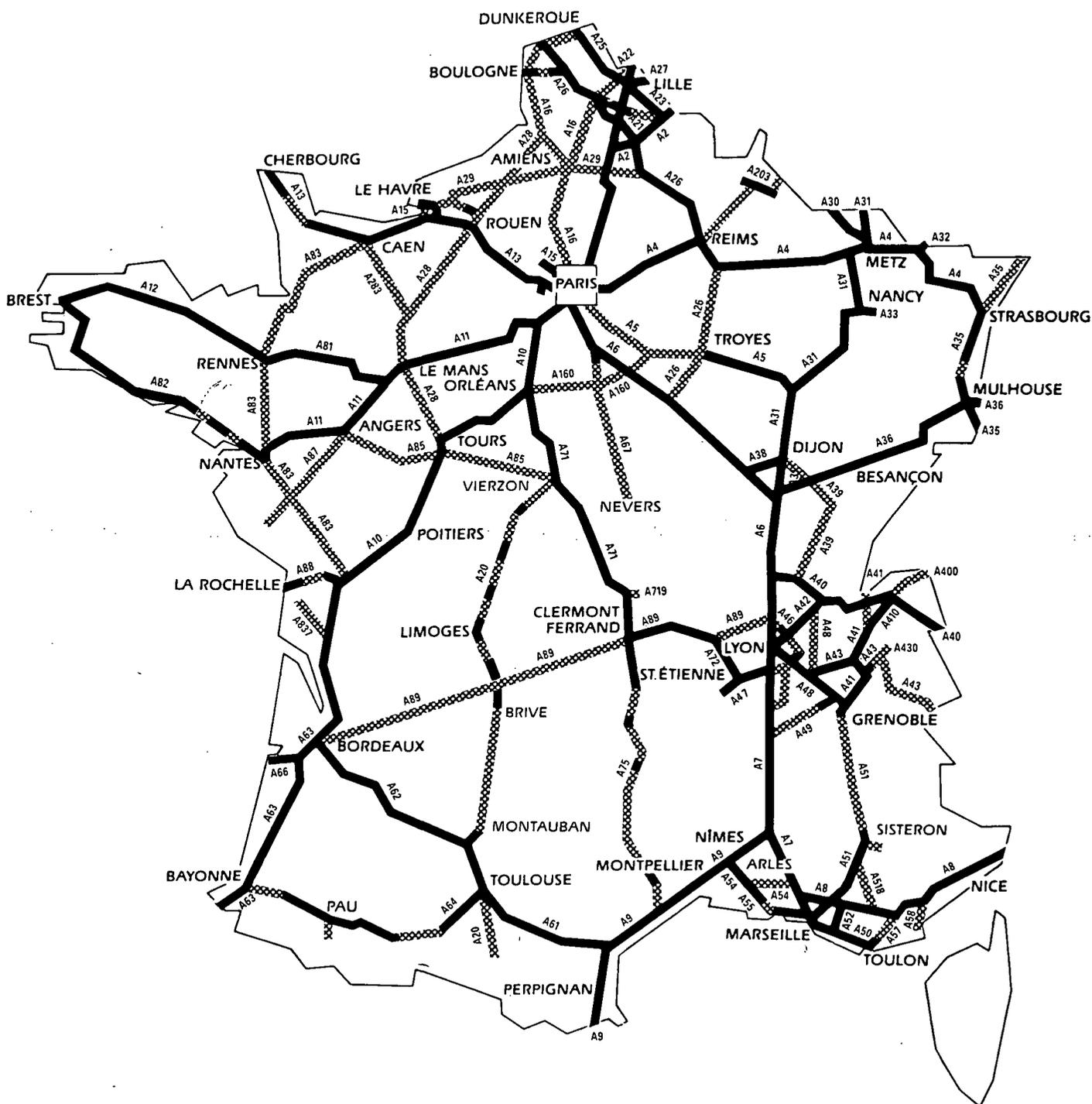
- **les autoroutes** qui, compte tenu des contraintes budgétaires, seront généralement réalisées à péage ;
- **les autoroutes hors péage** ou «LACRA» (liaison routières assurant la continuité du réseau autoroutier) qui complètent le réseau concédé pour constituer avec lui l'armature du réseau national, et qui peuvent être réalisées plus progressivement ;
- **les autres grandes liaisons d'aménagement du territoire** ou «GLAT» complètent cette première trame. Leur aménagement définitif sera fonction des besoins du trafic (2 x 2 voies ou 2 voies...) et bénéficiera d'une priorité de l'Etat ;
- **les autres routes nationales**, dont la fonction est d'irriguer de manière plus fine le territoire, doivent être renforcées pour offrir un niveau de service et de sécurité minimum, mises hors gel pour assurer un service permanent.

**Seules, les liaisons interurbaines sont prises en compte au schéma directeur routier national.**

En Ile-de-France, de nouveaux moyens pour compléter et accélérer la réalisation de grandes infrastructures ont été définis et dégagés :

- la signature du contrat de Plan Etat-Région en mai 1989 : travaux sur A 86, travaux sur la Francilienne, accueil des autoroutes concédées, desserte des villes nouvelles.
- le Plan d'actions immédiates du Gouvernement en novembre 1989 : accélération des travaux de l'autoroute A 86 en vue de son achèvement en 1998 (en 1994 dans le Val-de-Marne - en 1996 en Seine-Saint-Denis).
- la décision d'avoir recours à la concession pour les autoroutes A 5, A 14, A 16, A 86 Ouest, A 88 et B 12.

# LE RÉSEAU AUTOROUTIER

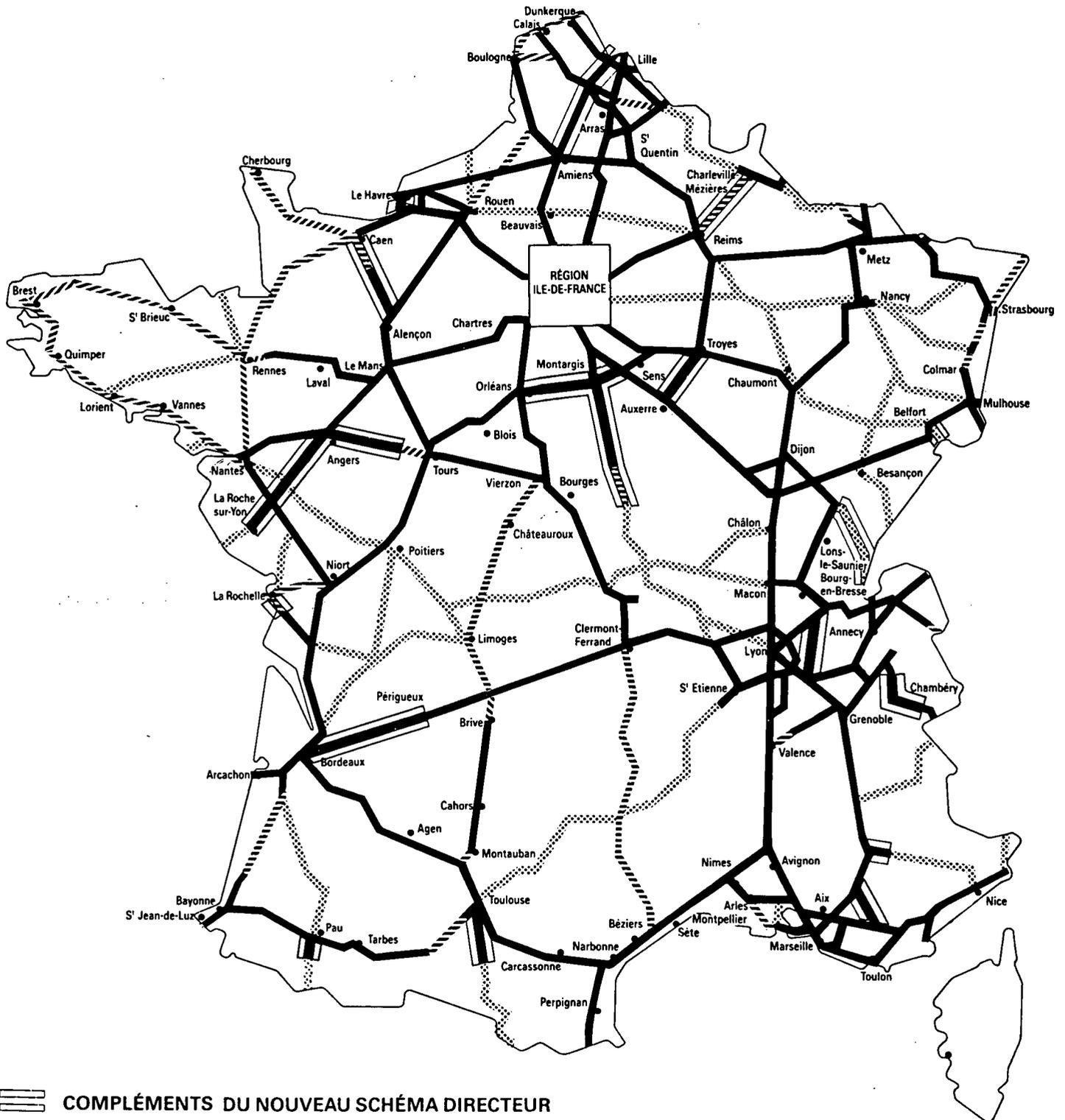


autoroutes (et voies assimilées) au 1<sup>er</sup> janvier 1991 7 440 km  
 autoroutes prévues au schéma directeur 4 680 km

} 12 120 KM



# LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

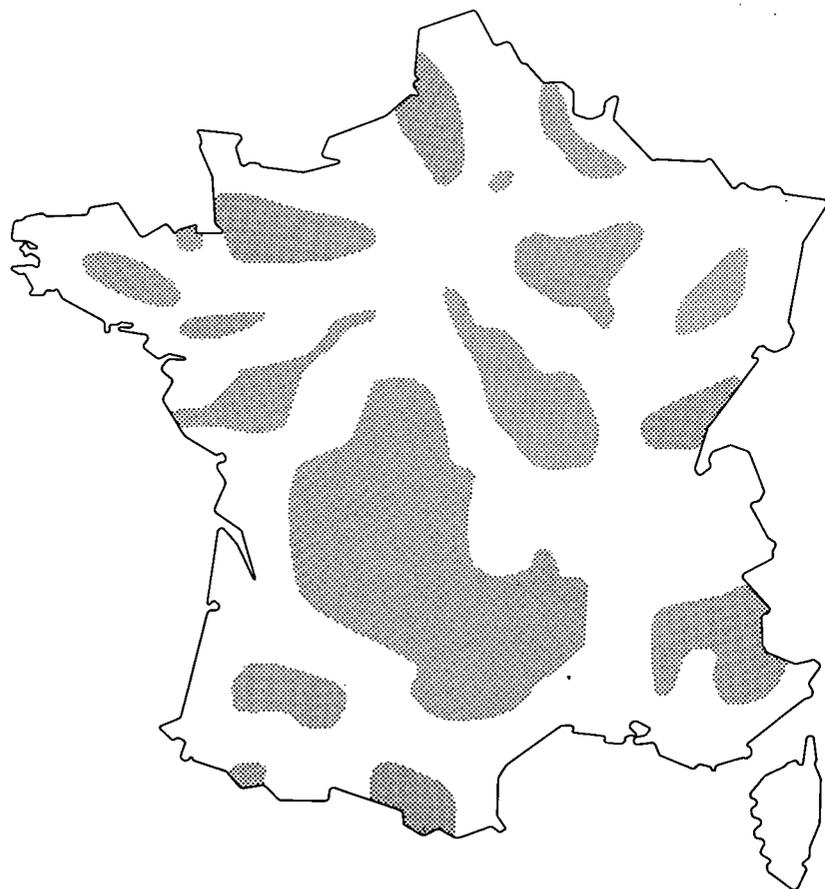


-  COMPLÉMENTS DU NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR
  -  AUTOROUTES\* 9 530 KM
  -  LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER 2 590 KM
  -  AUTRES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 4 410 KM
- } TOTAL  
AUTOROUTES 12 120 KM

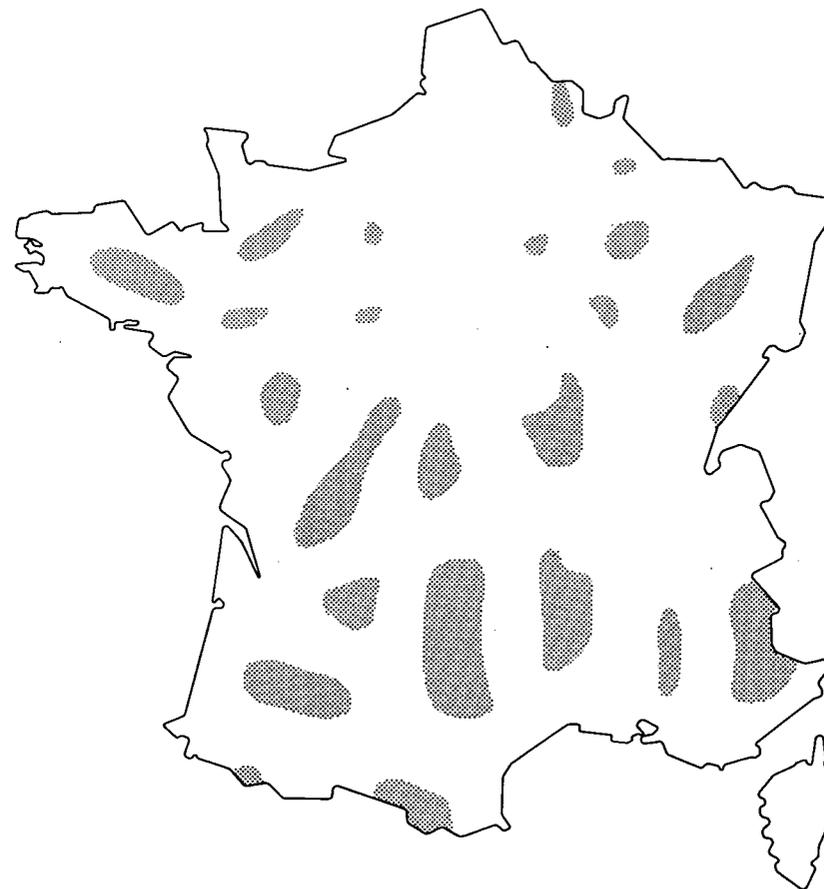
\* Le tracé des nouvelles autoroutes inscrites au schéma directeur n'étant pas arrêté, les liaisons correspondantes sont figurées provisoirement par des lignes droites.

# DESSERTE DU TERRITOIRE PAR LE RÉSEAU AUTOROUTIER

AU 1<sup>er</sup> JANVIER 1990



A L'ISSUE DU SCHEMA DIRECTEUR

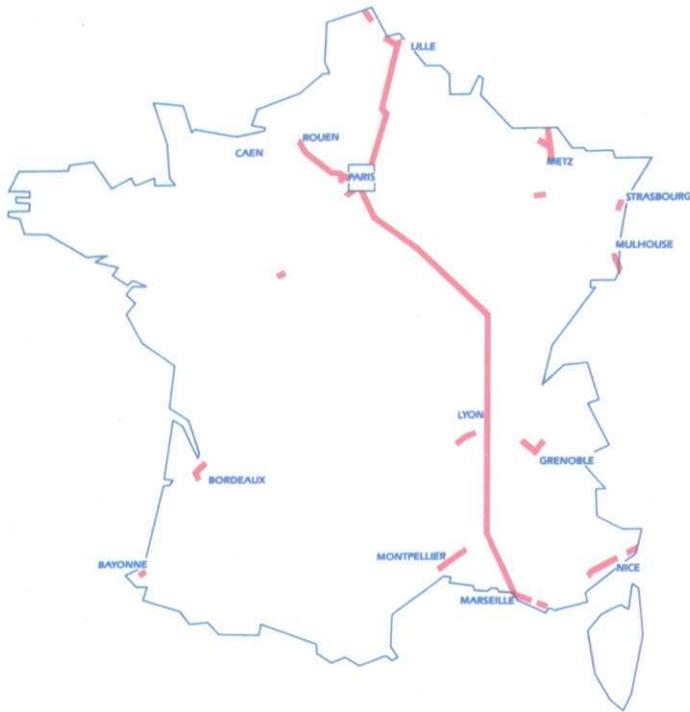


■ ZONES SITUÉES A PLUS D'UNE DEMI-HEURE D'UNE AUTOROUTE  
OU D'UNE LIAISON ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER ÉQUIPÉE A 2 × 2 VOIES.



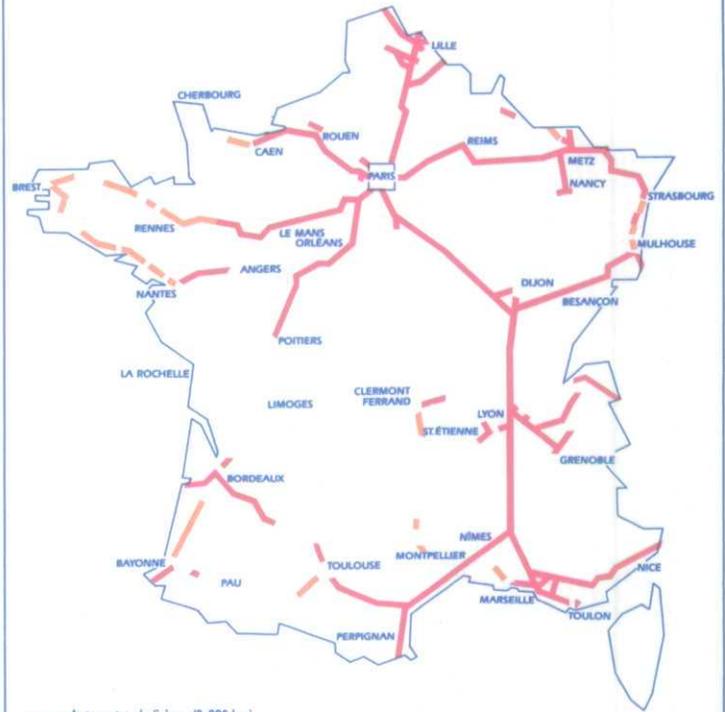
# LA CONSTRUCTION DU RESEAU AUTOROUTIER

EN 1970



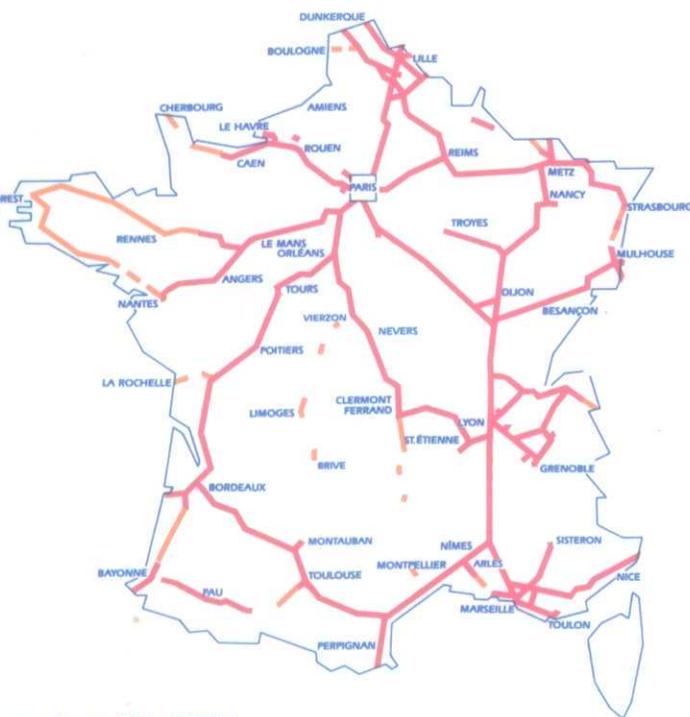
— Autoroutes de liaison **1 125 KM**

EN 1980



— Autoroutes de liaison (3 980 km)  
 - - - Autoroutes sans péage en cours d'aménagement (720 km)  
**4 700 KM**

EN 1990



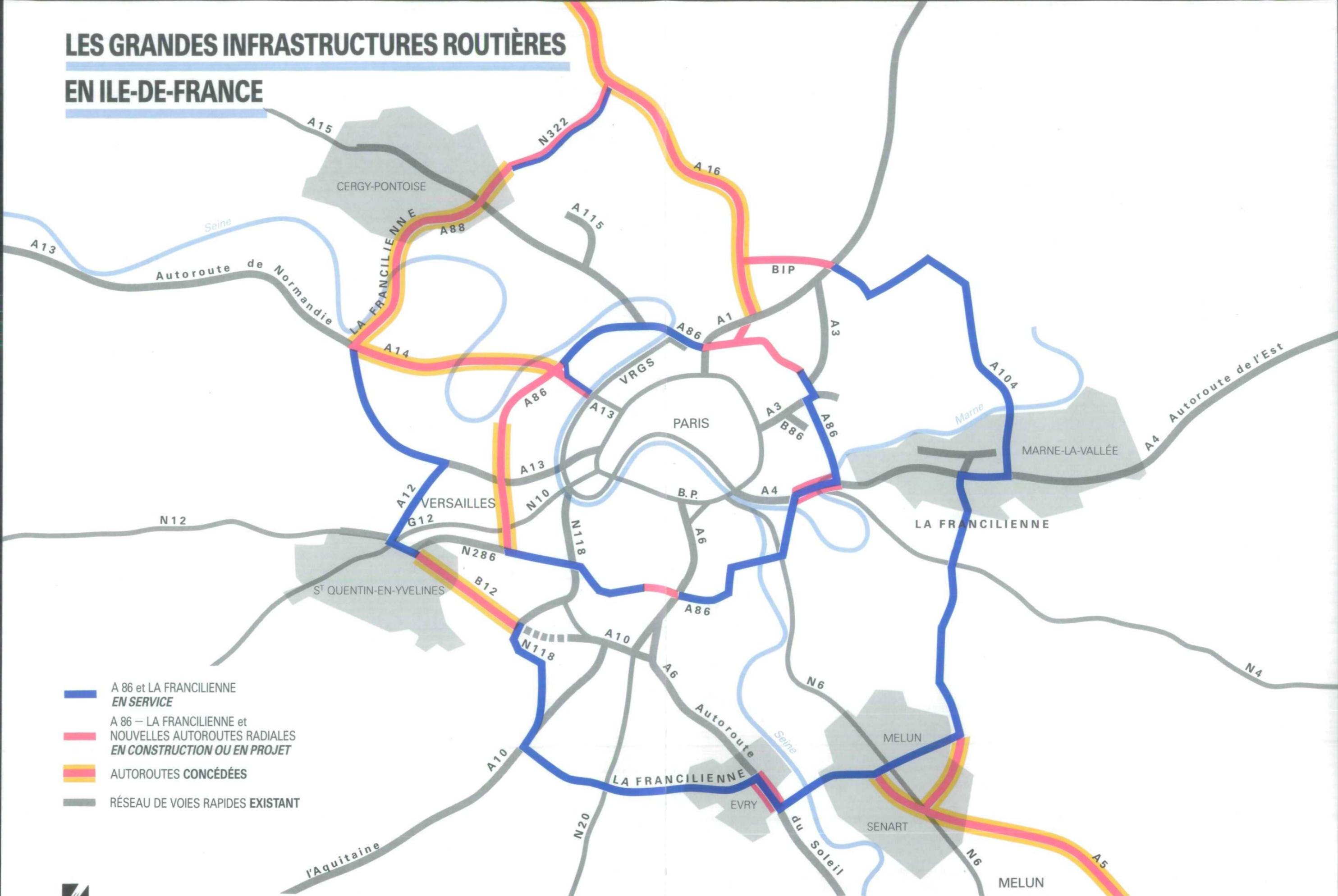
— Autoroutes de liaison (5 850 km)  
 - - - Autoroutes sans péage en cours d'aménagement (1 365 km)  
**7 215 KM**

A L'ISSUE DU SCHEMA DIRECTEUR



— Autoroutes de liaison (à péage ou non)  
**12 120 KM**

# LES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN ILE-DE-FRANCE



# L'EUROPE DES AUTOROUTES

- AUTOROUTES ET VOIES ASSIMILÉES EN SERVICE
- AUTOROUTES ET VOIES ASSIMILÉES EN PROJET

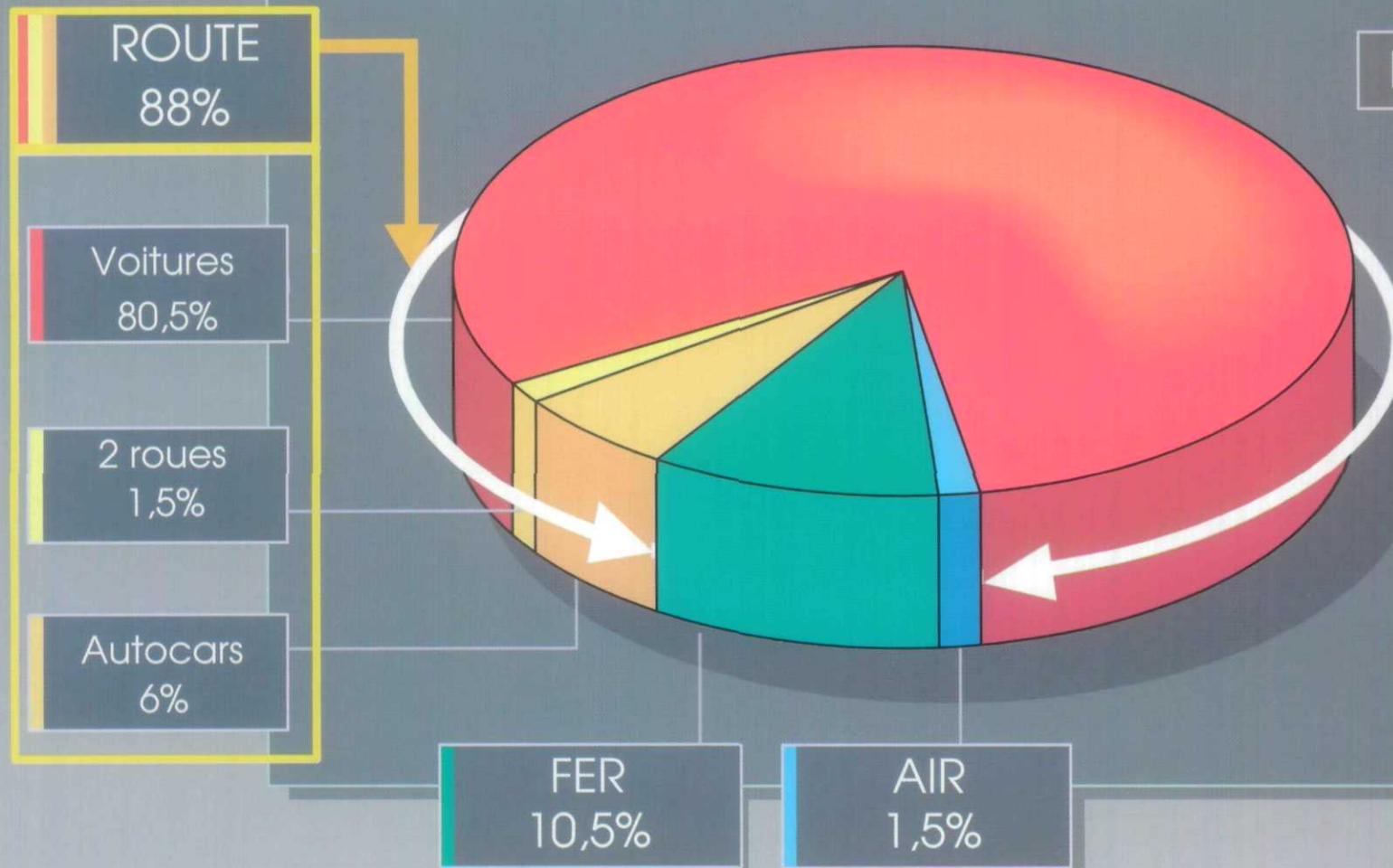




# REPARTITION DU TRAFIC DE VOYAGEURS

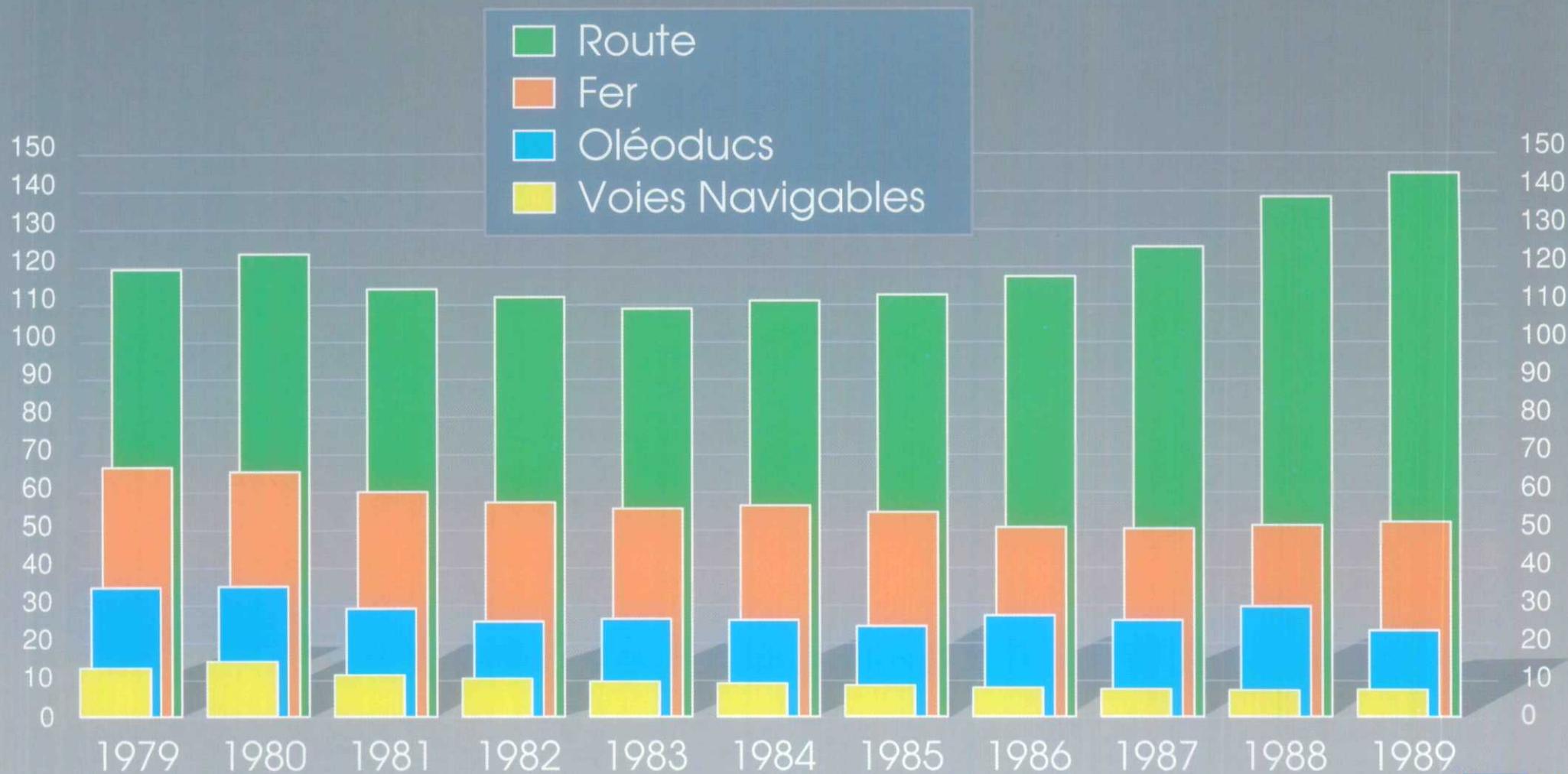
(en voyageurs x kilomètres)

DONNEES 1989



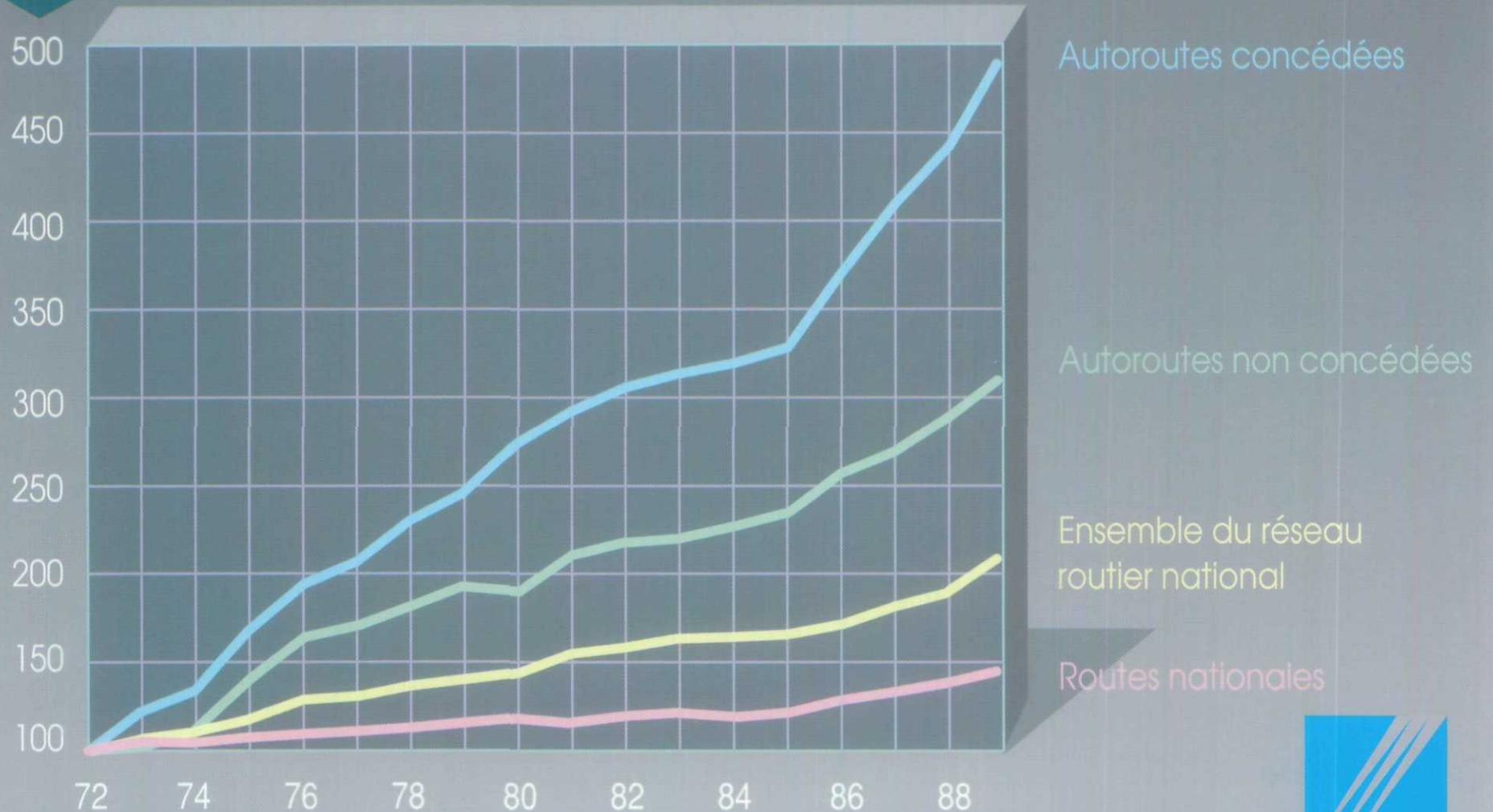
# REPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES

(Milliards de Tonnes x km)



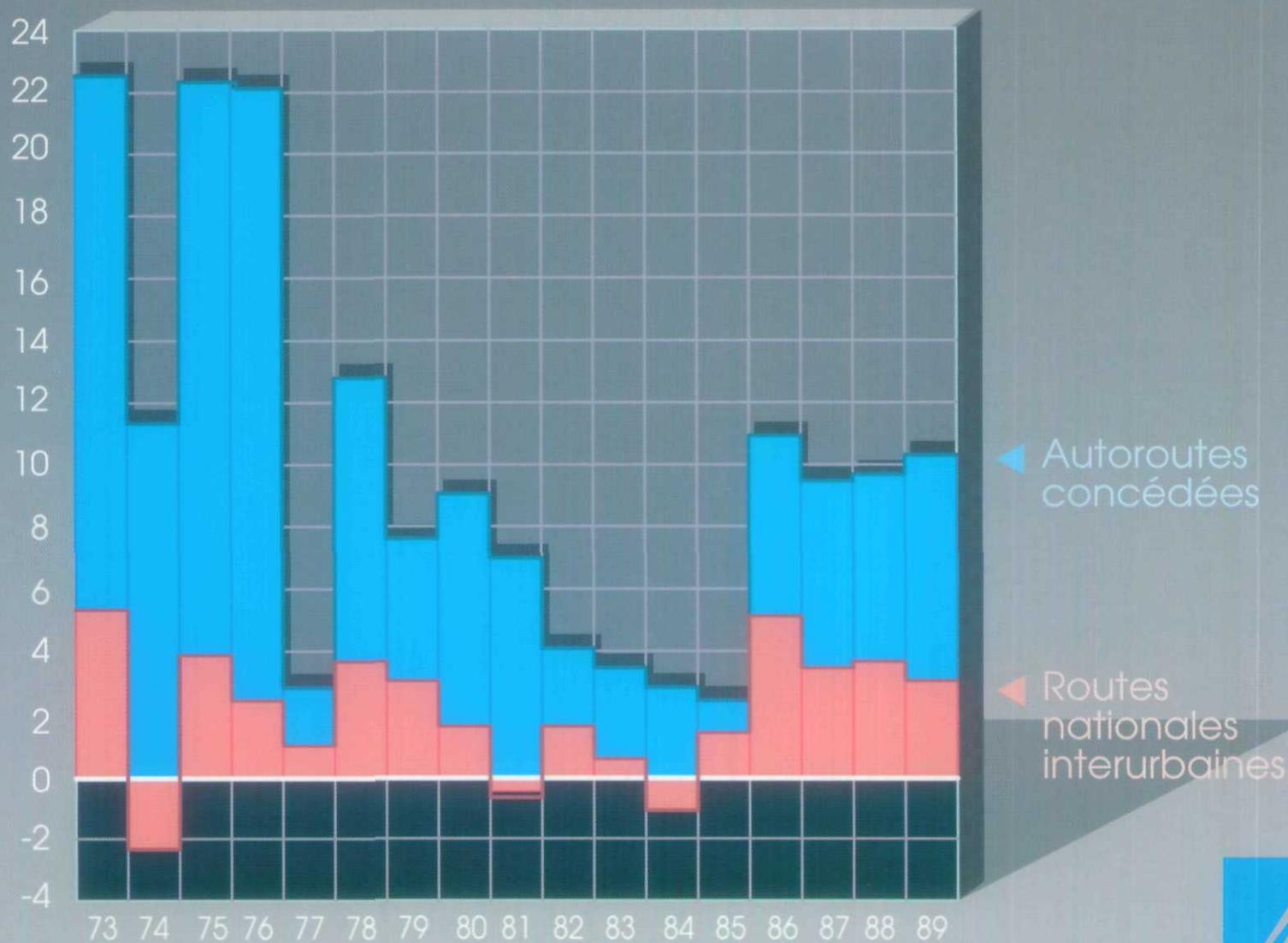
# TRAFIC SUR LE RESEAU ROUTIER NATIONAL

Indice de croissance

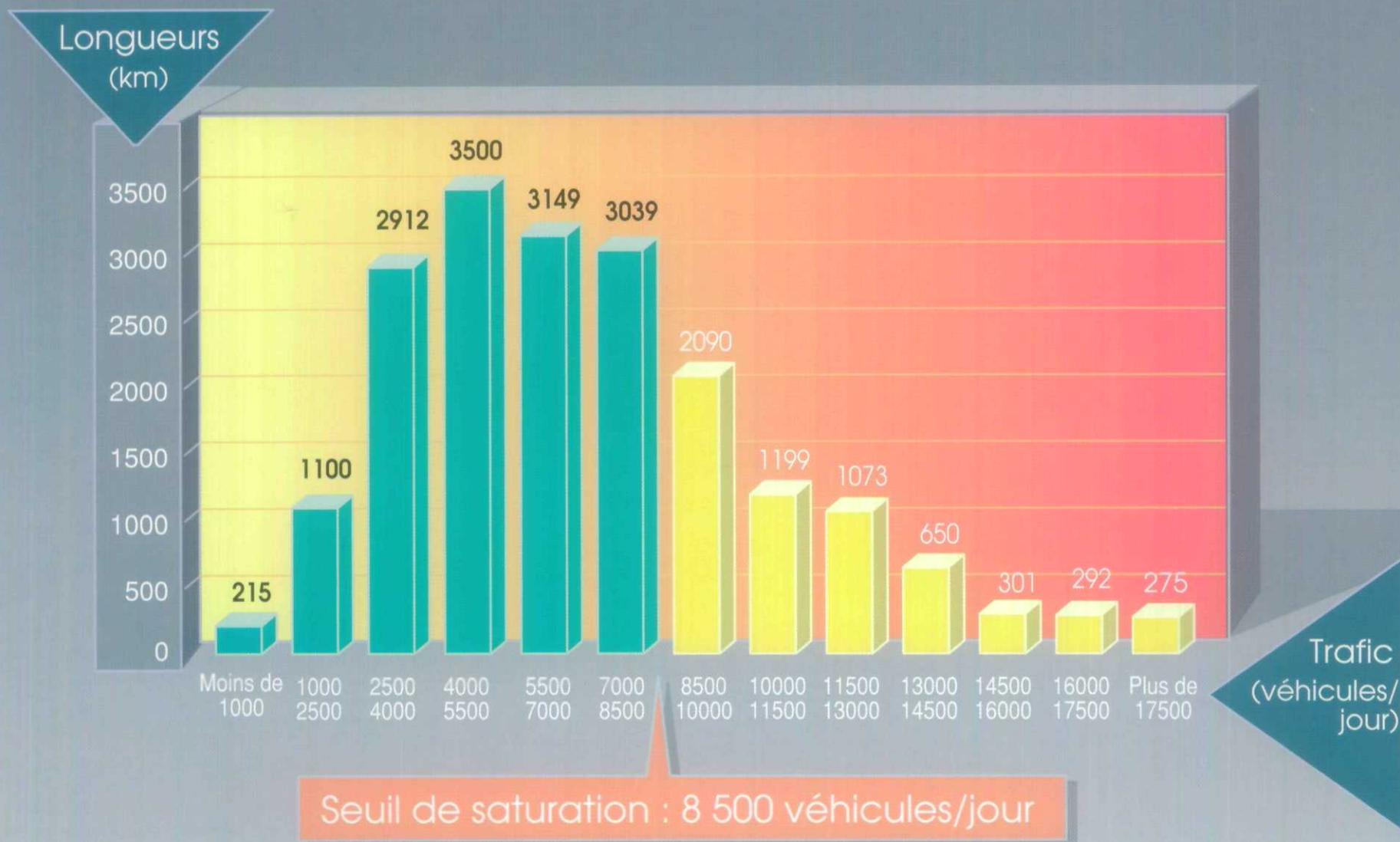


# REPRISE DU TRAFIC ROUTIER

Variation  
%

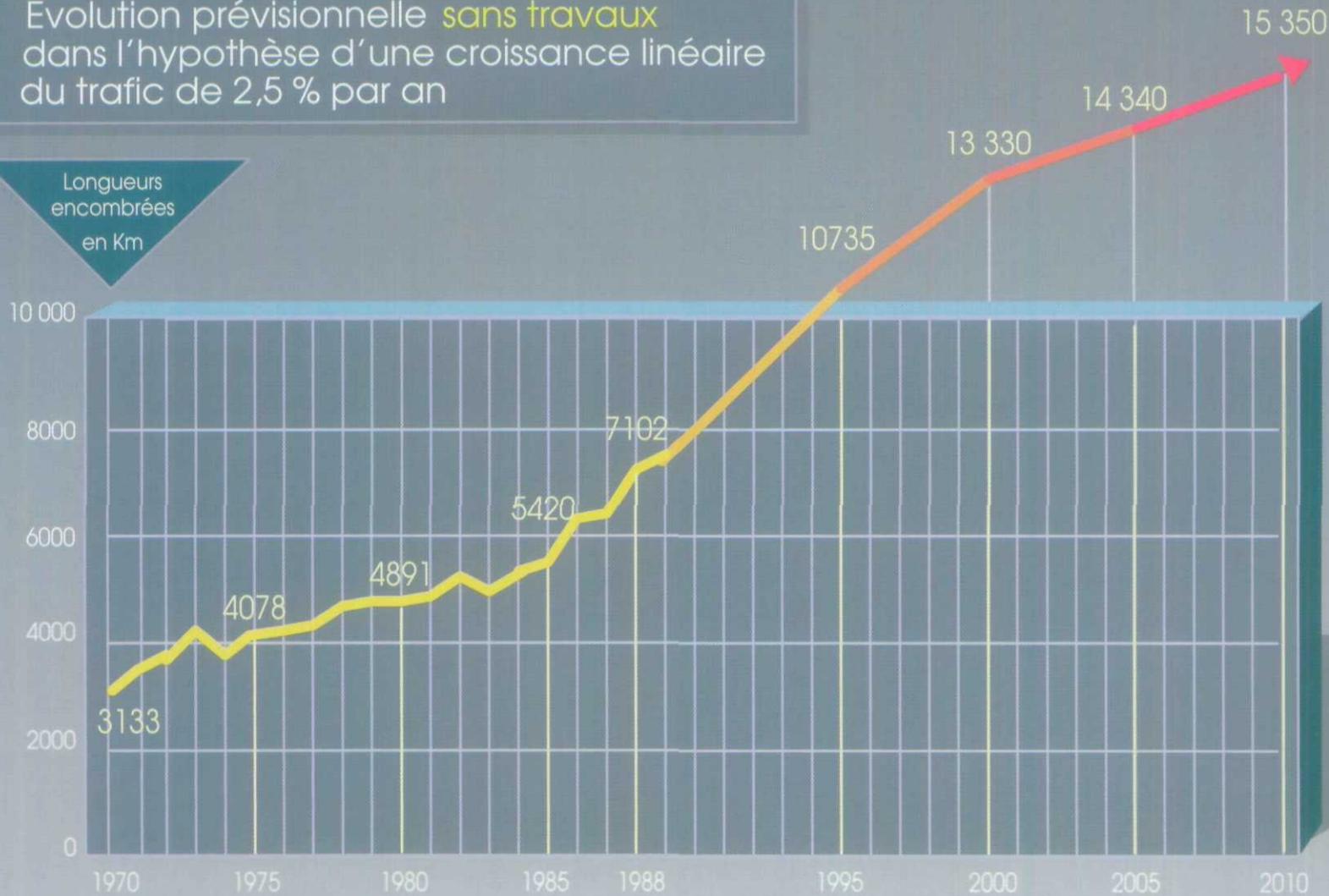


# SATURATION DES ROUTES NATIONALES A 2 VOIES



# ENCOMBREMENT DES ROUTES NATIONALES

Evolution prévisionnelle **sans travaux**  
dans l'hypothèse d'une croissance linéaire  
du trafic de 2,5 % par an



Seuil d'encombrement  
(en véhicules / jour)  
sur route à :

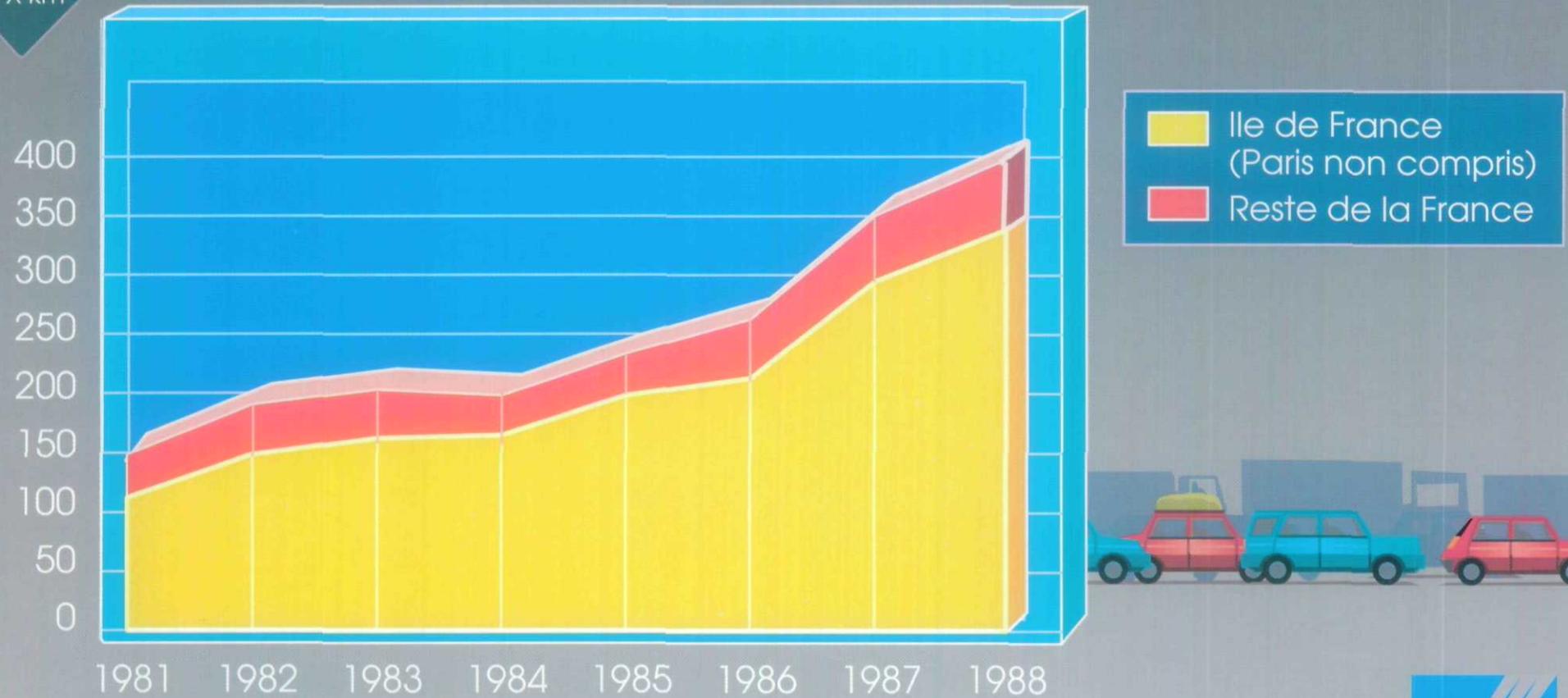
2 voies	8 500
3 voies	13 000
4 voies	16 000
2x2 voies	20 000



# BOUCHONS ROUTIERS EN FRANCE

(heures x kilometres)

en Milliers  
h X km

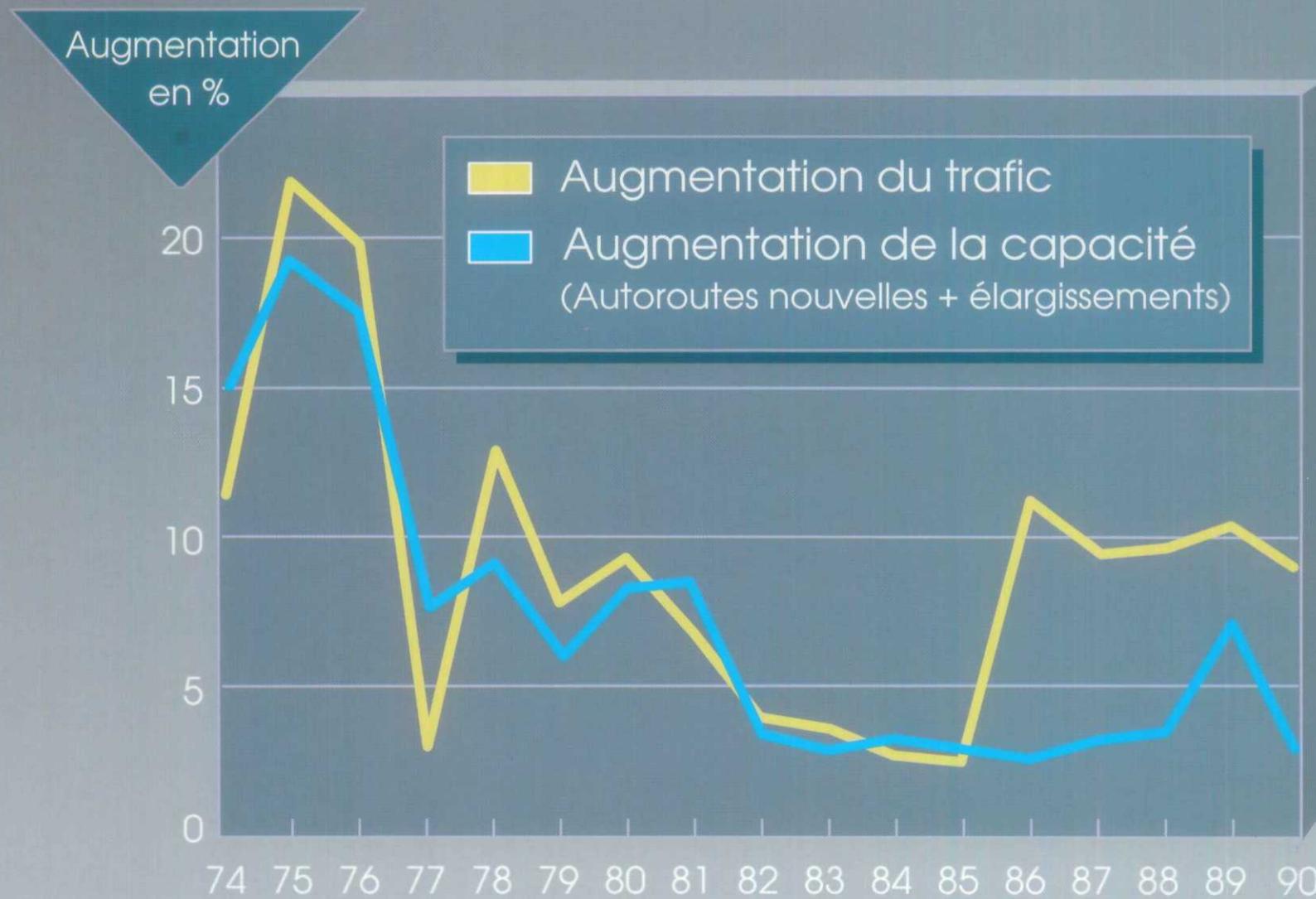


# DENSITE DU TRAFIC SUR LES AUTOROUTES CONCEDEES

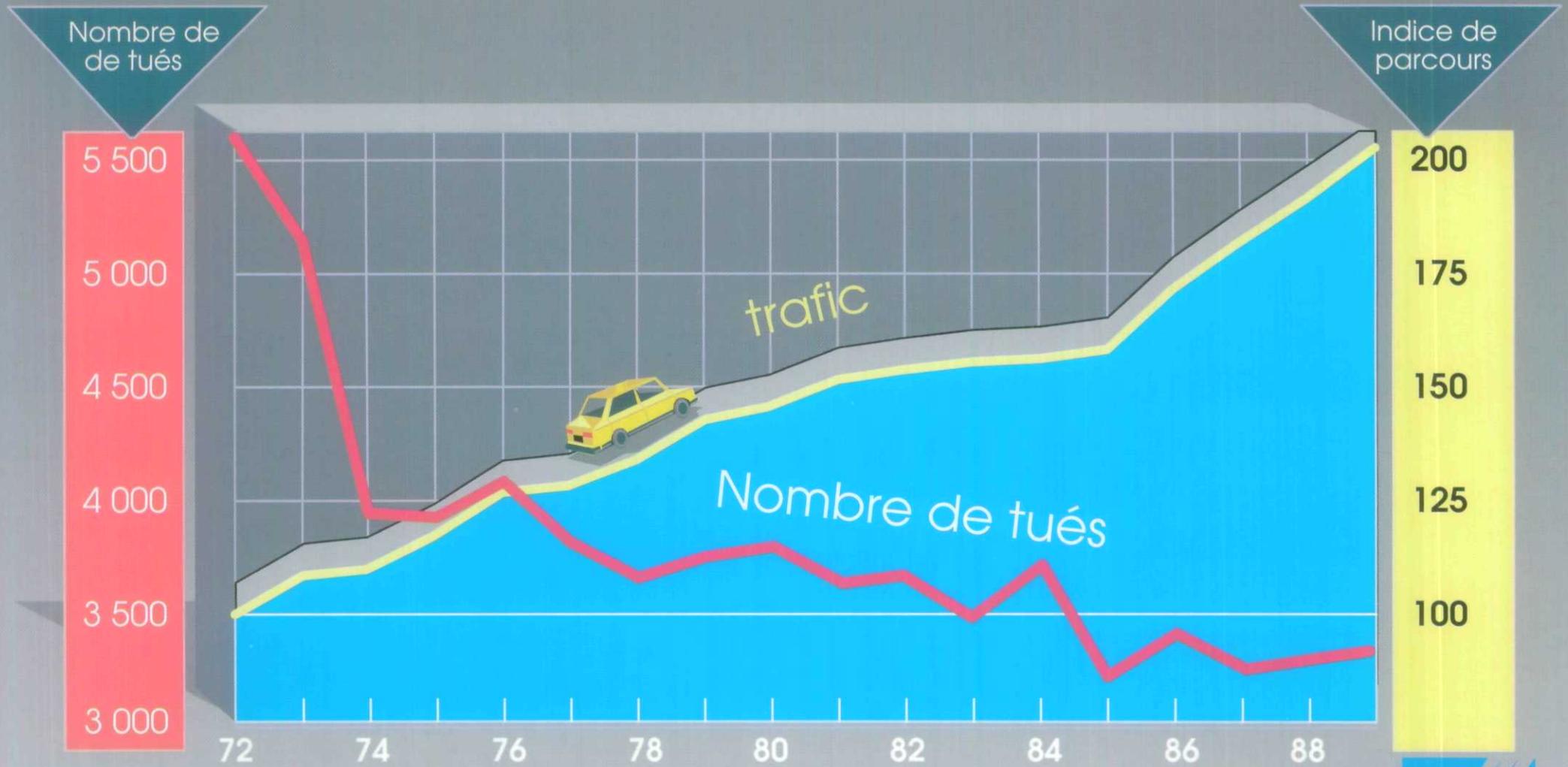
Véhicules / jour



# TRAFIC ET CAPACITE DU RESEAU AUTOROUTIER CONCEDE



# TRAFIC ET SECURITE SUR LE RESEAU ROUTIER NATIONAL



# L'INSECURITE SUR LE RESEAU ROUTIER NATIONAL

Taux de tués

(Nombre de tués pour 100 millions de véhicules x km)

