

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

-----  
Direction des Routes

**CIRCULAIRE DU 15 Novembre 1991**

**définissant les modalités d'élaboration et d'instruction des avant-projets  
sommaire d'itinéraires.(APSI)**

==--==--==

LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORT ET DE L'ESPACE

à

- *Messieurs les Préfets de Région*  
*Directions Régionales de l'Équipement*  
*Centres d'Études Techniques de l'Équipement*
- *Mesdames et Messieurs les Préfets de Département*  
*Directions Départementales de l'Équipement*
- *Messieurs les Directeurs Généraux des Etablissements*  
*Publics d'Aménagement de Villes Nouvelles*
- *Messieurs les Ingénieurs Généraux Territoriaux*
- *Messieurs les Ingénieurs Généraux Spécialisés Routes*
- *Messieurs les Ingénieurs Généraux Spécialisés Ouvrages d'Art*
- *Monsieur le Directeur du Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes*
- *Monsieur le Directeur du Centre d'Études des Transports Urbains*
- *Monsieur le Directeur du Centre d'Études des Tunnels*
- *Monsieur le Directeur du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées*

==--==--==

La présente circulaire complète la circulaire du 18 Décembre 1990, pour le milieu interurbain.

Elle annule et remplace le chapitre 1.2. : "Les études d'aménagement d'axe" de la circulaire du 2 janvier 1986 relative aux modalités d'instruction des dossiers techniques concernant les opérations d'investissements routiers.

Elle définit le contenu, la méthodologie et les modalités d'instruction des études générales par itinéraire.

La nécessité d'assurer la cohérence de l'aménagement du réseau routier national en intégrant en amont la contrainte financière, doit conduire à réaliser un volume suffisant d'études stratégiques.

Ces études serviront de base à la programmation budgétaire, notamment pour la préparation des contrats de plan État-Région.

Elles comprennent deux volets:

- \* les rapports d'orientation qui, réalisés par région sur l'ensemble des routes nationales, permettent d'avoir une vision globale du réseau à terme, d'apprécier la répartition des besoins en matière d'investissements entre le milieu urbain et interurbain et d'orienter les études d'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire en définissant les objectifs réalistes à atteindre à moyen terme (15 ans).
- \* les avant-projets sommaires d'itinéraires (A.P.S.I.) qui se substituent aux études d'aménagements d'axes. Ceux-ci prévoient une concertation et une définition précise des aménagements à réaliser sur chaque itinéraire. Ces études d'A.P.S.I. pourront déboucher sur des aménagements de capacité mais également sur des aménagements de type qualitatif.

Réalisés globalement par itinéraire, les A.P.S.I. prennent en compte les aspects fonctionnels, socio-économiques et d'environnement.

Leur approbation au niveau central permettra de déconcentrer ultérieurement l'instruction des études détaillées des opérations individuelles.

Ils répondent aux objectifs principaux arrêtés par la circulaire du 18 décembre 1990:

- . définir la fonction privilégiée et le type de route à réaliser à terme (profil en travers, système d'échanges et accès essentiellement);
- . définir à échéance de 15 ans, le parti d'aménagement ainsi que les tracés correspondants;
- . être l'occasion d'une concertation avec les administrations, les collectivités locales et les responsables socio-économiques concernés;
- . mettre en évidence les besoins des prochains plans en hiérarchisant les priorités;
- . prendre toutes les mesures conservatoires utiles et inscrire les tracés dans les documents d'urbanisme lorsque cela est nécessaire;
- . permettre le lancement d'enquêtes publiques plus globales portant sur l'utilité publique et le statut.

## I - LE RAPPORT D'ORIENTATION

Ce document de travail est établi par région, il permet de définir sommairement pour chaque liaison interurbaine un type de route adapté au fonctionnement du réseau et au trafic supporté.

En ce qui concerne le milieu urbain il doit permettre d'apprécier le volume des investissements nécessaires pour assurer un fonctionnement satisfaisant de l'ensemble du réseau.

Les contraintes budgétaires sont intégrées, le cas échéant selon plusieurs hypothèses, afin que les aménagements envisagés soient réalisables sur trois plans environ.

### 1 - LES OBJECTIFS

L'objectif principal du rapport est de cerner les perspectives d'aménagement du réseau national à échéance de 15 ans, ainsi que les enveloppes financières correspondantes.

En outre, ce rapport d'orientation contribue à :

- . préparer les contrats de plan État-Région, notamment en procédant à une première évaluation des besoins respectifs des milieux urbain et interurbain;
- . définir les priorités des études d'avant-projets sommaires d'itinéraires;
- . connaître les aménagements à réaliser en l'absence d'A.P.S.I.;
- . fournir les premières indications pour le cadrage des dossiers de voirie d'agglomération.

## 2 - LE CONTENU

Le rapport d'orientation doit présenter les différentes parties suivantes :

- . Description du réseau

Chaque itinéraire du réseau aussi bien en milieu urbain qu'interurbain, fait l'objet d'une description macroscopique en présentant les fonctions assurées, le niveau d'aménagement actuel, les opérations et procédures en cours ainsi que les décisions déjà prises en incluant également le réseau autoroutier concédé.

Les montants du contrat de plan État-Région actuel et des plans spécifiques éventuels sont rappelés à ce stade.

- . Aménagements souhaitables

Le rôle de l'itinéraire dans le fonctionnement du réseau intégrant le cas échéant les perspectives de développement des autoroutes concédées, et la prise en compte des besoins évalués, conduisent à définir un niveau d'aménagement à long terme pour l'ensemble des Routes Nationales.

Il s'agit d'un niveau d'aménagement souhaitable à long terme permettant d'effectuer des scénarios, d'une part, et de prendre toutes les mesures conservatoires utiles et d'inscrire les tracés dans les documents d'urbanisme lorsque cela est nécessaire, d'autre part.

En ce qui concerne le milieu urbain, la définition des aménagements souhaitables interviendra dans le cadre des dossiers de voirie d'agglomération ou des fiches d'agglomération tels que définis par la circulaire du 15 novembre 1991 concernant ces études.

- . Scénario d'aménagement à l'horizon de 15 ans

Sur la base d'enveloppes financières réalistes sur trois plans, différents scénarios d'aménagement cohérents du réseau sont dégagés. Chaque scénario précise le type de route (cf. circulaire concernant la typologie routière) retenu par itinéraire, les besoins en zones urbaines (ou, si possible, les opérations urbaines envisagées), ainsi que les investissements correspondants.

Afin de faciliter la compréhension des propositions, il est souhaitable de joindre des documents cartographiques au rapport d'orientation (carte de l'ensemble du réseau régional comportant les différents types de route envisagés à l'horizon retenu).

### 3 - L'ELABORATION

Réalisés avant le 1<sup>er</sup> mars 1992, ces rapports d'orientation sont établis par les D.R.E. sous l'autorité des Préfets de Région en associant étroitement les D.D.E. et les C.E.T.E. en tant que de besoin. La validation de ces rapports sera effectuée au cours d'une réunion technique regroupant la Direction des Routes, les D.R.E. et D.D.E., l'I.G.R., le S.E.T.R.A., le C.E.T.U.R. et les C.E.T.E..

Ces rapports permettront d'orienter les études d'A.P.S.I., et de Dossier de Prise en Considération (D.P.C.) ou d'avant-projet (sur les itinéraires ne donnant pas lieu à un A.P.S.I.), qui serviront de base à la préparation des prochains contrats de plan.

La mise à jour de ces rapports est évidemment nécessaire à chaque préparation du contrat de plan mais également:

- . lorsque des dérives importantes d'enveloppes financières sont constatées;
- . lorsque le parti d'aménagement d'un itinéraire est remis en cause, par des études d'A.P.S.I. par exemple.

## II - LES AVANT-PROJETS SOMMAIRES D'ITINERAIRES

Le déroulement des études d'avant-projets sommaires d'itinéraires fait l'objet du guide méthodologique annexé à la présente circulaire.

Ces études sont conduites par les Directeurs Régionaux de l'Équipement sous l'autorité des Préfets de Région.

### 1 - LA METHODE:

Les avant-projets sommaires d'itinéraires comportent deux phases distinctes. La première phase de l'étude consiste à réaliser un diagnostic sur la totalité de l'itinéraire; elle conduit à proposer un parti d'aménagement à échéance de 15 ans.

La seconde phase consiste à définir les aménagements par section, les coûts et les priorités.

Il convient d'adapter cette méthodologie au cas par cas, en fonction des opérations en cours.

La 1<sup>ère</sup> phase de l'étude d'A.P.S.I. donne lieu à une concertation des principaux responsables des collectivités territoriales (Régions, Départements et grandes villes); elle est menée sous l'autorité du Préfet de Région.

La 2<sup>ème</sup> phase de l'étude d'A.P.S.I. donne lieu à des concertations avec les élus et les responsables économiques concernés; elles sont réalisées pour le compte du Préfet de Région, sous l'autorité des Préfets de Département.

Les administrations locales concernées doivent être associées pendant toute la durée de l'étude d'A.P.S.I. afin de tenir compte des contraintes existantes dans leurs différents domaines d'intervention. Leurs avis formels sont recueillis préalablement aux concertations avec les élus.

Ces concertations constituent un élément essentiel dans l'élaboration des études d'A.P.S.I., il conviendra d'y apporter un soin tout particulier.

Les avis des administrations et le bilan des concertations sont intégrés au dossier d'A.P.S.I.

Les A.P.S.I. comportent également des études socio-économiques et d'environnement, notamment une étude paysagère d'ensemble. Il conviendra de veiller à la qualité de ces études qui sont l'occasion de concevoir l'amélioration d'un axe routier dans une logique d'aménagement du territoire et qui sont donc capitales pour la réussite de la démarche.

## 2 - L'INSTRUCTION TECHNIQUE ET L'APPROBATION:

Chacune des deux phases de l'étude d'A.P.S.I. est approuvée au niveau central après avis formels du ou des Ingénieurs Généraux Spécialisés Routes concernés et avis de synthèse du Préfet de Région - Direction Régionale de l'Équipement pilote (intégrant éventuellement celui des D.R.E. des autres régions concernées).

Je souhaite, toutefois, que pour l'élaboration des avant-projets sommaires d'itinéraires la procédure de contrôle intégré soit utilisée de manière systématique.

Ces approbations ministérielles conduisent à fixer les caractéristiques techniques et les estimations conformément aux recommandations du guide méthodologique, mais aussi à déterminer les modalités de poursuite des études et leur ordonnancement.

L'approbation d'un A.P.S.I. lui donne valeur de Dossier de Prise en Considération (D.P.C.), notamment pour l'inscription des tracés dans les documents d'urbanisme. En conséquence, sauf cas exceptionnel, il n'y aura plus d'approbation de D.P.C. individualisé sur un itinéraire où un A.P.S.I. est en cours d'étude.

◦                    ◦  
                          ◦

Ces dispositions sont applicables dès parution de la présente circulaire.

Vous me rendrez compte des difficultés que vous rencontrerez dans sa mise en œuvre.

Pour le Ministre et par délégation,

LE DIRECTEUR DES ROUTES,

Christian LEYRIT