

CIRCULAIRE

Ministère de l'Équipement
des Transports et du Tourisme

Direction des Routes

Circulaire du 5 août 1994,

modifiant l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement
des routes nationales du 28 octobre 1970.

(I.C.T.A.R.N.)

LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

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 établissements 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 sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques,
- Monsieur le directeur du centre d'études des tunnels,
- Monsieur le directeur du laboratoire central des ponts et chaussées.

Le document "Aménagement des routes principales" (1), annexé à la présente circulaire, est un guide technique relatif à la conception générale et aux caractéristiques géométriques des routes principales (hormis les autoroutes et les routes express à deux chaussées), pour les portions de leur tracé qui se situent en milieu interurbain. Toute collectivité responsable d'un réseau routier peut, si elle le souhaite, traduire ce guide en instruction technique de référence pour l'élaboration des projets d'aménagement des routes interurbaines dont elle assume la maîtrise d'ouvrage.

Pour ce qui concerne le réseau routier national, la présente circulaire annule et remplace la circulaire D.R.C.R. du 28 octobre 1970 (I.C.T.A.R.N.) et les textes qui s'y rattachent. Son application s'impose pour tout projet de réalisation d'infrastructures nouvelles ou d'amélioration de routes existantes, hormis :

(1) Au sens de la présente circulaire, les routes principales sont celles qui présentent un caractère structurant à l'échelle du réseau routier national ou des réseaux routiers départementaux (elles supportent en général un trafic journalier moyen supérieur à 1 500 véhicules).

CIRCULAIRE

- les routes à deux fois deux voies de type "autoroutes", au sens de la circulaire du 9 décembre 1991 relative à la définition des types de routes pour l'aménagement du réseau routier national en milieu interurbain (champ d'application de l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison : I.C.T.A.A.L.),
- et les voies rapides situées en milieu urbain (champ d'application de l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des voies rapides urbaines : I.C.T.A.V.R.U.).



La refonte de l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des routes nationales (I.C.T.A.R.N.) s'est avérée nécessaire pour assurer une meilleure prise en compte des connaissances les plus récentes en matière d'interactions entre l'infrastructure et la sécurité routière (le document "Sécurité des routes et des rues" publié en septembre 1992 fait le point sur ces connaissances). Ainsi, les aspects les plus novateurs de cette instruction concernent principalement l'objectif de sécurité inhérent à la démarche de conception et d'aménagement des infrastructures ; l'adoption des principes suivants mérite d'être soulignée :

- une définition des types de route techniquement cohérents et clairement identifiables par les usagers,
- la référence aux vitesses pratiquées (V85, estimée en fonction des caractéristiques géométriques de la route), notamment pour l'application des recommandations en matière de visibilité,
- la prise en compte du critère de "lisibilité" de la route et des aménagements,
- l'importance accordée aux aménagements dont le niveau de sécurité est élevé (ce point concerne principalement le choix et la conception des carrefours),
- enfin, la reconnaissance d'un "droit à l'erreur" pour l'utilisateur, notamment par une conception plus exigeante des accotements et des abords de la route.



La seconde raison de la révision de l'I.C.T.A.R.N., est l'entrée en vigueur de plusieurs textes relatifs à l'aménagement du réseau routier de l'État. La cohérence du document "Aménagement des routes principales" et des textes en question peut être appréciée en fonction des éléments suivants :

- la nouvelle instruction complète sur le plan technique la notion d'homogénéité d'itinéraires mise en avant par la circulaire du 15 novembre 1991 relative aux "avant-projets sommaires d'itinéraires" (A.P.S.I.),
- elle définit les caractéristiques techniques propres à chacun des types de route, en relation avec les définitions générales données par le catalogue des types de routes en milieu interurbain (circulaire du 9 décembre 1991),
- elle permet de définir les éléments techniques d'un projet et de ses variantes. Toutefois le choix définitif s'opère suivant les "méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne" dont la démarche est précisée par l'une des instructions annexées à la circulaire du 14 mars 1986,
- elle envisage particulièrement l'aspect technique de l'aménagement progressif des réseaux pour répondre aux difficultés qui sont liées au phasage des investissements dans le respect de la permanence de la cohérence d'itinéraire.

CIRCULAIRE

Dans le nouveau contexte déterminé principalement par les textes susvisés, la notion de "types de routes" revêt une importance capitale. Le document "Aménagement des routes principales" donne les précisions techniques qui s'attachent à chacun des trois grands types de routes (hors autoroutes), et introduit une gradation plus fine dans la palette des choix possibles par l'introduction de "sous-types" de routes.

À niveau de sécurité équivalent, il est possible d'envisager des niveaux de confort différents, ce qui permet notamment de pouvoir adapter le niveau de confort à la difficulté du site dans lequel s'inscrit l'infrastructure.

À l'instar de ce que l'on doit faire pour les autoroutes, pour lesquelles la catégorie L100 (voir L80 dans les cas les plus difficiles) doit être retenue chaque fois que le bilan économique en montre la nécessité, le choix de la catégorie de route résulte d'une analyse qui met en balance les coûts de construction et les avantages pour les usagers. Dans la recherche de cet équilibre, le souci d'économie doit conduire à ne pas hésiter dans certains cas à recourir aux catégories qui n'offrent pas le meilleur niveau de confort (R60 ou T80 dans le cas des types de routes traités par le document "Aménagement des routes principales").

Par comparaison avec l'I.C.T.A.R.N. de 1970, on notera encore que le nouveau document insiste particulièrement sur la nécessité d'une meilleure évaluation du service à rendre à l'utilisateur (en soulignant notamment l'intérêt de l'analyse préalable des différentes fonctions de la route), et intègre les sujétions relatives aux tâches d'entretien et d'exploitation dans les règles de conception.

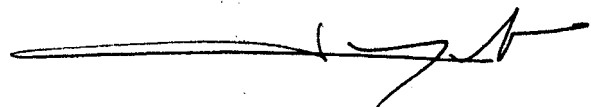
La présente instruction est applicable immédiatement à tous les projets d'aménagement de route nationale (réalisations d'infrastructures nouvelles ou améliorations de routes existantes), à la seule exception toutefois des seuls projets en cours d'élaboration, pour lesquels une adaptation aux nouvelles dispositions risquerait d'entraîner un retard important dans le déroulement de l'opération.

L'application de la présente instruction ne dispense pas du respect des règles énoncées par ailleurs, et notamment de celles qui concernent les routes appartenant aux grands itinéraires européens visés par les "accords européens sur les grandes routes de trafic international" (A.G.R.).

Vous me ferez part, sous le timbre D.R./R.I.R., des difficultés éventuelles que vous pourriez rencontrer dans le cadre de l'application de la présente instruction.

Pour le ministre et par délégation,

le directeur des routes,



Christian LEYRIT