

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

Circulaire n° 99-08 du 5 février 1999 relative au schéma directeur d'exploitation de la route (SDER), crédits d'investissement, programme 1999

NOR : *EQU9910011C*

Date d'application : dès réception, réponse à l'administration centrale avant le 20 avril 1999.

Textes sources : circulaires des années antérieures relatives aux crédits d'investissement du schéma directeur d'exploitation de la route (SDER).

Texte abrogé : circulaire n° 97-105 du 16 décembre 97 portant le n° EQU9710190C ayant pour objet : schéma directeur d'exploitation de la route, crédits d'investissement, programme 1998.

Mots clés : schéma directeur d'exploitation de la route.

Mots clés libres : crédits d'investissement.

Publication : *Bulletin officiel*.

Pièces jointes : 4 annexes.

Le ministre de l'équipement des transports et du logement à Messieurs les préfets de la région (direction régionale de l'équipement) ; Mesdames et messieurs les préfets de départements (direction départementale de l'équipement) ; (direction régionale de l'équipement Ile-de-France/SIER, inspecteurs généraux collège route ; centres d'études techniques de l'équipement ; centres régionaux d'information et de coordination routières ; SETRA ; CERTU ; direction des routes, REG, RIR et RAR ; direction du personnel et des services, SF et SD ; direction de la sécurité et de la circulation routières, SR/AG [pour information]).

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur d'exploitation de la route, la présente circulaire constitue le cadre de présentation des demandes de crédits d'investissement et d'études, nécessaires à la mise en place des moyens opérationnels en 1999.

Contenu de la circulaire :

1. Le contexte du SDER
2. Bilan des investissements 1998
3. Les priorités en matière d'investissement
4. Les procédures
5. Champ d'application de la présente circulaire
6. Présentation et transmission des demandes
7. Instructions des demandes
8. Les annexes.

1. Le contexte du SDER

La circulaire du 28 mai 1997 a entériné la hiérarchisation du réseau routier national dans le cadre du schéma directeur d'exploitation de la route (SDER). La volonté des trois directions d'administration centrale concernées (DPS, DR, DSCR) de développer l'exploitation de la route dans le sens des objectifs fixés au SDER a été réaffirmée en 1998 notamment lors des travaux de la conférence nationale sur l'entretien et l'exploitation des infrastructures.

Des chantiers importants portant sur l'organisation et les conditions de travail sont d'ores et déjà ouverts. Plusieurs actions devraient permettre de progresser dans ce domaine ; il s'agit en particulier :

- du projet de circulaire sur l'organisation du travail dans le cadre du SDER ;
- des recommandations aux services en matière de conduite des engins, de durée effective du travail et de temps de conduite ;
- de la définition d'un cadre de rémunérations adapté aux méthodes de travail ;
- des réflexions en cours sur la répartition des compétences entre les différents intervenants (gestionnaires de voirie, forces de l'ordre, services de secours, autres intervenants) ;
- des évolutions possibles des métiers liés à l'exploitation de la route.

Par ailleurs après la parution du document « premiers éléments de réflexion pour l'organisation des services » (SETRA, mars 1993), les travaux de constitution d'un corpus technique autour du thème de l'exploitation de la route ont été poursuivis et sont aujourd'hui en voie d'achèvement. Une liste des différents guides techniques qui ont été publiés ou qui le seront prochainement figure à l'annexe V de cette circulaire.

2. Bilan des investissements 1998

Les grandes priorités d'investissement de la DSCR avaient été précisées dans le cadre de la circulaire n° 97-105 du

16 décembre 1998. Les décisions financières ont été prises en s'appuyant sur les avis de synthèse formulés par les DRE, sur propositions des ingénieurs généraux et du réseau technique.

Des autorisations de programme ont été déléguées sur le chapitre 53-48 article 10 pour un montant total de 129,2 MF. Le tableau suivant permet d'apprécier la répartition de ces moyens financiers par grandes catégories d'opérations.

chapitre 53-48 article 10, année 1998, répartition des AP par catégories d'opérations	
Opération contractualisée SIRIUS en Ile-de-France	26,7 %
Autres opérations contractualisées dans le cadre du X ^F plan (en milieu urbain)	33,3 %
Autoroutes et voies rapides urbaines (hors CPER)	10,3 %
Réseau d'appel d'urgence (essentiellement rénovation)	8,6 %
Mise aux normes des carrefours à feux	11,1 %
Équipement du réseau de rase campagne	5,7 %
Équipements pour les organisations départementales (CIGT, veille qualifiée etc.)	1,0 %
Aménagement ou équipement des points d'accueil Bison Futé	0,3 %
Études et expérimentations	3,0 %

En ce qui concerne les études confiées aux CETE (études globales d'exploitation, études pour l'implantation d'équipements, PGT), le montant des droits à prestations délégués en 1998 s'élève à 4,3 MF (en titre IX).

Les directions régionales de l'équipement ont été destinataires en fin d'année de bilans régionaux qui précisaient d'une part les principes généraux appliqués et d'autre part les investissements réalisés dans chaque département.

3. Les priorités en matière d'investissement

La présente circulaire porte uniquement sur les investissements qui pourront être pris en compte en 1999 par la DSCR dans le cadre du déploiement du SDER.

Cette année, la DSCR continuera à traiter en priorité les secteurs géographiques qui sont le siège des perturbations les plus importantes, en particulier les réseaux des voies rapides des grandes agglomérations (classés en niveau 1 au SDER) et les itinéraires classés en niveau 3A au SDER. Les autres réseaux pourront cependant faire l'objet d'investissements modérés notamment dans le cadre de la mise en œuvre d'un projet global d'exploitation approuvé.

Un autre axe prioritaire de la DSCR concerne le renouvellement et la mise en conformité d'équipements existants. Il est en effet aussi indispensable d'investir, pour assurer la sécurité des usagers en permanence et pour pérenniser la qualité des services offerts, quel que soit le niveau d'exploitation.

Dans ce domaine, la politique de mise en conformité des feux de signalisation et de rénovation du réseau d'appel d'urgence sur voies rapides urbaines amorcée par la DSCR en 1998 sera poursuivie dans le cadre du programme d'investissements 1999. Pour les feux tricolores, la réglementation (6^e partie du Livre I de l'instruction ministérielle sur la signalisation routière) prévoit en effet que toutes les installations existantes devront être mises en conformité avant juin 2001.

4. Les procédures

4.1. Le projet global d'exploitation

Une réflexion globale en matière d'exploitation de la route doit être menée dans chaque département, quels que soient les niveaux de classement des réseaux routiers concernés, avant d'envisager d'investir ou de réorganiser les services autour de l'exploitation. Il est également indispensable de conduire ce type de réflexion en préalable à toute demande d'allocation d'indemnités ou d'effectifs supplémentaires pour l'exploitation.

Le projet global d'exploitation qui en découle, est soumis à une validation collégiale des trois directions d'administration centrale concernées (DPS, DR, DSCR). La DSCR assure le pilotage et la coordination de cette procédure.

Les demandes d'allocation de crédits indemnitaires ou d'effectifs faites en dehors de la procédure du projet global doivent être adressées simultanément à la DPS et à la DSCR, en vue d'une instruction concertée de la proposition.

Un contenu détaillé du projet global d'exploitation figure à l'annexe « APS » jointe à cette circulaire.

4.2. Les dossiers de réalisation d'une opération

Les dossiers de réalisation de l'opération prévue dans le département devront être mis au point, en suivant « la procédure d'avant-projet sommaire ». Cependant, compte tenu de la disparité des problèmes à traiter, cette procédure pourra être plus ou moins complète.

Pour les opérations importantes, touchant notamment à l'exploitation de réseaux maillés périurbains, la procédure

complète qui consiste à établir tous les dossiers (de présentation, d'études préliminaires, d'avant-projet sommaire) devra être retenue. Dans les autres cas, la procédure pourra se limiter à la présentation directe d'un dossier d'avant-projet sommaire.

La procédure de réalisation de ces dossiers est détaillée dans l'annexe dite « APS » jointe à cette circulaire.

5. Champ d'application de la présente circulaire

Seuls les réseaux de l'Etat (non concédés), et le cas échéant les routes départementales supportant des itinéraires BIS relèvent de la présente circulaire. Celle-ci s'applique aux dépenses d'études et d'investissement de tous les outils qui concourent à l'exploitation de la route.

Les réseaux, les équipements et les organisations concernés par cette circulaire sont décrits dans les annexes techniques :

- annexe I : « Exploitation des autoroutes non concédées et des voies assimilées » ;
- annexe II : « Exploitation des routes nationales » ;
- annexe III : « Organisation de l'exploitation et points d'accueil Bison Futé ».

Outre l'investissement en équipements neufs, les demandes de financement pourront porter sur :

- les études ;
- les grosses réparations des équipements existants ;
- l'intégration d'équipements existants à un système global.

Pour la préparation des dossiers, les services pourront s'appuyer sur le corpus technique existant dans le domaine de l'exploitation et sur le réseau technique, tant pour les organisations que pour les équipements.

6. Présentation et transmission des demandes

Chaque département regroupera dans un dossier unique l'ensemble de ses demandes, tout en respectant la décomposition par annexe. Les demandes formulées lors du programme précédent et n'ayant pas été retenues devront être actualisées et représentées au programme 1999, conformément aux directives de cette circulaire.

Le dossier de demande de financement, établi par le préfet de département (DDE) ou le préfet de région (DRE) dans le cas du SIER, en concertation avec les collectivités locales, le cas échéant, sera transmis simultanément avant le 20 mars 1999 :

- au préfet de région (DRE) ;
- à l'ingénieur général spécialisé dans le domaine routier (IGR) ;
- au CETE ;
- au CRICR seulement pour les opérations PALOMAR et les itinéraires BIS.

Les ingénieurs généraux, aidés des DES des CETE, établiront un avis technique par département.

Seront notamment examinés :

- l'opportunité des opérations proposées et leur concordance avec les objectifs du SDER ;
- leur cohérence vis-à-vis des voies nouvelles mises progressivement en service ;
- la vérification de la cohérence interdépartementale, lorsqu'elle s'avère judicieuse, voire indispensable.

L'avis de synthèse par département sera transmis au préfet de région (DRE) dans un délai de trois semaines. Le préfet de région :

- assurera une synthèse régionale ;
- établira un ordre de priorité notamment pour les projets importants ;
- transmettra cette synthèse à la DSCR, avec les dossiers de demandes des DDE, avant le 20 avril 1999.

A noter que les délais d'instruction des demandes ont été réduits afin de permettre une délégation des autorisations de programme en fin de premier semestre.

7. Instruction des demandes

Les opérations d'exploitation retenues dans le cadre de cette circulaire seront financées par autorisations de programme (AP) sur le chapitre 53-48, article 30 en catégorie I et article 40 en catégorie II ou III, suivant les domaines. A noter que les anciennes autorisations de programme ouvertes à l'article 10 du même chapitre seront transformées en début d'année pour figurer dorénavant à l'article 30 ou 40.

Les études pourront être financées en titre V (bureaux d'études privés) ou en titre IX (CETE). Les demandes devront faire apparaître clairement ce choix.

Les demandes de crédits de paiement (CP) nécessaires à la réalisation des opérations relatives à l'exploitation ne doivent pas être formulées dans le cadre de cette circulaire, mais faire l'objet de courriers spécifiques précisant les priorités ou les urgences.

8. Les annexes

Les annexes de cette circulaire décrivent les domaines techniques concernés et fixent le cadre de présentation des demandes :

Annexe I : Exploitation des autoroutes non concédées et voies assimilées ;

- Annexe II : Exploitation des routes nationales ;
- Annexe III : Organisation de l'exploitation et points d'accueil Bison Futé ;
- Annexe IV : Annexe « APS » ;
- Annexe V : Listes des guides techniques.

Le tableau récapitulatif « R » figurant à l'annexe III comprend en outre un tableau du classement SDER du réseau routier du département. Il convient de renseigner ce tableau en prenant en compte les niveaux de classement actuels.

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,
Pour le ministre et par
délégation :
La directrice de la sécurité
et de la circulation routières,
I. Massin*

ANNEXE I
exploitation des autoroutes non concédées
et des voies assimilées

Cette annexe couvre le réseau des voies rapides urbaines (VRU), des autoroutes de dégagement et de liaison non concédées.

Ces voies correspondent dans la plupart des cas à des niveaux 1, 2 ou 3A du SDER.

Tous les équipements de recueil de données, de gestion de trafic ou d'information, disponibles aujourd'hui, sont éligibles sur ces réseaux à fort niveau d'exploitation. Cependant, il vous est demandé de privilégier, dans un premier temps, la mise en œuvre d'un recueil de données simple et fiable, permettant de connaître la situation sur le réseau, avant de prévoir la réalisation de systèmes complexes.

Les axes autoroutiers non concédés, en projet ou en cours de construction, doivent faire l'objet d'une réflexion visant à inclure un programme d'implantation des équipements d'exploitation indispensables, dans l'opération même de construction de l'ouvrage. De ce fait, la DSCR n'investit pas prioritairement sur ces axes. En outre, le projet d'exploitation d'un axe nouveau, doit être présenté à l'approbation conjointe des Directions centrales (DR, DSCR et DPS) à l'image de la procédure suivie pour un projet d'exploitation global départemental.

Le tableau I, que vous devrez renseigner par itinéraire, récapitule les équipements les plus employés.

Vous établirez, si possible, un tableau récapitulatif des différents itinéraires concernés par vos propositions.

Votre dossier « annexe I » sera constitué :

- d'un dossier technique exposant et justifiant l'ensemble de la demande ;
- d'un tableau I renseigné pour chaque itinéraire concerné et un éventuel tableau récapitulatif.

TABLEAU I
Exploitation des autoroutes non concédées et des voies assimilées

NUMÉROTATION de l'itinéraire (ou voie) (1)	NIVEAU d'exploitation SDER	LONGUEUR de la section (en km)	PROFIL en travers dominant (2)OBSERVATIONS

NATURE des équipements	NOMBRE ou km	INVESTISSEMENTS proposés en 1999 (en KF)	OBSERVATIONS
Stations de recueil de données			
Patrouilles d'exploitation (3)			
Vidéosurveillance : - moniteur - caméras			
Régulation d'accès			
PMV :			

- d'information - d'alarme-vitesse - embarqués sur véhicules			
Signaux d'affectation de voie			
Neutralisation de voie			
Stations de viabilité hivernale (4)			
R.A.U. : - PAU principal (avec électronique) - PAU secondaire - PCA (pupitre de réception des appels) - câble - Ligne louée (France Télécom) - autres (à décrire)			
Systèmes de transmissions de données (5)			
Réseaux d'alimentation électrique HT/BT			
Signalisation directionnelle liée à l'exploitation (6)			
CIGT (7)			
Autres... (à préciser)			
Total			

(1) On renseignera plutôt un tableau par itinéraire « cohérent », pouvant regrouper plusieurs AR/NC.

(2) Le profil le plus souvent rencontré (2x2, 2x3..).

(3) Il s'agit des patrouilles affectées strictement à l'exploitation routière (il convient d'estimer leur tâche au *pro rata temporis*).

(4) Il s'agit des dispositifs de VH qui sont centralisés au CIGT dédié à ce réseau.

(5) Réalisation de réseaux de transmissions, qu'ils soient filaires ou hertziens.

(6) Itinéraires « S », par exemple.

(7) Il s'agit du CIGT dédié au secteur urbain constitué des VRU ou dédié à un axe (LACRA).

On inclura dans cette rubrique, en les identifiant :

- l'immobilier,
- les transmissions,
- les matériels de PC,
- les matériels de visualisation,
- le mobilier,
- etc.

ANNEXE II

exploitation des routes nationales

II.1. Champ d'application

Cette annexe couvre l'ensemble des équipements d'exploitation pouvant être utilisés sur les routes nationales, et le cas échéant, sur les routes départementales supportant un itinéraire BIS.

Ces voies correspondent dans la plupart des cas aux niveaux 3B et 4 du SDER.

Le tableau II, qu'il vous est demandé de compléter par itinéraire, reprend la liste des principaux équipements d'exploitation.

Vous pourrez établir un tableau récapitulatif des différents itinéraires concernés.

Votre dossier « annexe II » devra comporter :

- un dossier technique explicitant et justifiant l'ensemble de la proposition ;
- un tableau II complété pour chaque itinéraire concerné et un éventuel tableau récapitulatif.

II.2. Information routière / itinéraires BIS

L'exploitation des routes nationales lors des migrations hebdomadaires ou saisonnières s'appuie notamment sur l'utilisation des itinéraires BIS et la mise en œuvre de moyens d'information routières. Vous pourrez donc proposer des opérations faisant appel à ces moyens d'exploitation, en particulier et par ordre de priorité :

- la modification d'itinéraires BIS existants, en vue de leur adaptation aux nouvelles infrastructures locales ;
- la mise en place des équipements liés aux opérations « PALOMAR » ;
- l'amélioration de l'information hivernale pour les franchissements de cols et les accès aux stations de sports d'hiver ;
- la création de BIS, pour répondre à de nouveaux problèmes de trafic ;
- la mise en conformité de la signalisation des itinéraires BIS (écriture noire sur fond jaune), suite à la modification de la réglementation.

II.3. Signalisation tricolore

La réglementation relative aux feux tricolores (6^e partie du Livre I de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière) prévoit que toutes les installations existantes devront être « mises en conformité » avant juin 2001. Cette exigence qui concerne essentiellement les sécurités de fonctionnement de ces équipements, implique de procéder à une vérification des carrefours à feux et d'établir un programme des mises en conformité nécessaires.

Une première enquête a été réalisée en 1998 (note DSCR du 11 mars 1998) afin d'évaluer globalement le montant des travaux à réaliser. Les DDE qui n'auraient pas répondu à cette enquête sont invités à le faire le plus rapidement possible en dehors même de la procédure de cette circulaire.

Les financements nécessaires seront mis en place par la DSCR dans le cadre de ses programmes annuels d'investissement, pour ce faire, les services doivent joindre à leurs demandes un dossier de type avant-projet détaillé avec l'estimation détaillée des coûts et éventuellement la répartition budgétaire entre les différents maîtres d'ouvrage (dans le cadre de cette circulaire).

Un rapport d'étude réalisé par le CERTU concernant la mise en conformité des feux de signalisation sera disponible à la fin du premier trimestre 1999.

TABLEAU II
Exploitation des routes nationales

NUMÉROTATION DE L'ITINÉRAIRE (OU VOIE)	NIVEAU D'EXPLOITATION SDER

NATURE des équipements	NOMBRE ou km	INVESTISSEMENTS proposés en 1999 (en KF)	OBSERVATIONS
Stations de recueil de données			
Patrouilles d'exploitation			
PMV : - d'information - d'alarme-vitesse - embarqués sur véhicules			
Stations de V.H. centralisées			
Détecteurs centralisés : (avalanches,...)			
Itinéraires BIS : - mise en conformité de la signalisation Bis - signalisation verticale - signalisation horizontale - site d'entrée			
Autres (à préciser)			
Vidéosurveillance : - caméras - moniteurs			
Signalisation tricolore :			à détailler dans un dossier

- mise en conformité			annexe
Signalisation tricolore : - matériels de visualisation (feux, supports...) - contrôleurs - capteurs/détecteurs - PIAF - PRODYN - transmissions - poste central - travaux annexes			
R.A.U. : - PAU principal			
Autres (à préciser)			
Total			

ANNEXE III
organisation de l'exploitation
et points d'accueil Bison Futé
III.1. Champ d'application

Il s'agit, pour l'essentiel, des outils nécessaires au fonctionnement de certaines organisations mises en place dans le cadre du SDER (veille qualifiée, CIGT départemental, salle opérationnelle) et des points d'accueil Bison Futé.

Vous renseignerez le tableau III que vous complétez d'un dossier technique décrivant notamment :

- le dispositif envisagé ;
- les fonctions assurées ;
- le matériel à installer ;
- les frais de fonctionnement et de maintenance estimés.

Votre dossier « annexe III » comportera :

- un dossier technique décrivant l'ensemble des propositions ;
- un tableau III complété.

III.2. Points d'accueil Bison Futé

Ce domaine de la circulaire couvre les dépenses liées à la création ou à l'amélioration des points d'accueil et d'information Bison Futé et plus particulièrement :

- la signalisation d'approche ;
- la signalisation de jalonnement et de position de l'aire ;
- les infrastructures.

Seules les dépenses ayant un caractère d'immobilisation sont à présenter ici.

Les points d'accueil Bison Futé seront installés essentiellement sur des axes routiers ou autoroutiers recevant de fortes migrations saisonnières et plus particulièrement en amont de sites d'entrées d'itinéraires Bis.

Les signalisations d'approche et de position seront traitées de façon à permettre à l'utilisateur d'identifier clairement l'image Bison Futé.

La qualité des informations routières est à privilégier absolument. Elles seront, le plus possible, des informations dites « temps réel » (le CRICR de la zone sera associé à la réflexion).

De plus, si le service développe déjà des actions d'exploitation et d'information routières dans le département, il sera intéressant de s'y référer dans le montage du point d'accueil (relation directe avec le CIGT de niveau départemental, par exemple).

Il est aussi important de chercher à mobiliser davantage les partenaires extérieurs (offices du tourisme, collectivités locales,...) afin d'aider à la réalisation du point d'accueil (investissement et mise à disposition de personnel).

TABLEAU III
Organisation de l'exploitation et points d'accueil Bison Futé

a) Organisations :

ORGANISATION	NATURE des équipements	INVESTISSEMENTS proposés en 1999 (en KF)	OBSERVATIONS
La veille qualifiée			

Le CIGT départemental (1)			
La salle opérationnelle (2)			
Total			

(1) Sauf CIGT dédié à un axe (type LACRA) ou à un réseau de VRU (cf annexe I).

(2) Y compris poste de commandement des opérations PALOMAR.

b) Points d'accueil Bison Futé :

NOM DU POINT D'ACCUEIL

NATURE de la dépense	INVESTISSEMENTS réalisés en 1998 (en KF)	INVESTISSEMENTS proposés en 1999 (en KF)	OBSERVATIONS
Signalisation d'approche			
Signalisation de jalonnement et de position			
Construction de bâtiment			
Tente			
Abri			
Autres équipements (à détailler)			
Total			

TABLEAU R
Récapitulation des demandes

DOMAINE D'EXPLOITATION	COÛTS ESTIMÉS des investissements 1999 (en KF)	COÛTS ESTIMÉS des études (en titre V) 1999 (en KF)	COÛTS ESTIMÉS des études (en titre IX) 1999 (en KF)	OBSERVATIONS
Exploitation des autoroutes non concédées et des voies assimilées				
Exploitation des routes nationales				
Organisation de l'exploitation				
Points d'accueil Bison Futé				
Totaux				

Récapitulatif du classement au SDER du réseau routier du département
(classement actuel, entériné par la circulaire du 28 mai 1997)

	NIVEAU 1A	NIVEAU 1B	NIVEAU 2	NIVEAU 3A	NIVEAU 3B	NIVEAU 4
Autoroutes non concédées et voies assimilées	km	km	km	km	km	km
Routes nationales	km	km	km	km	km	km

ANNEXE « APS »
présentation du projet global et des dossiers
de réalisation de l'opération

Cette annexe définit les modalités d'élaboration, d'instruction et d'approbation du projet global d'exploitation et des dossiers de réalisation d'une opération.

1. Le projet global d'exploitation

Dans le cadre de la mise en œuvre du SDER, les DDE sont chargées de mener une réflexion globale en matière d'exploitation de la route sur l'ensemble du réseau routier national (voire départemental) du département concerné. Cette réflexion qui constitue le projet global d'exploitation porte sur les aspects suivants :

- analyse de l'existant :
 - données générales : géographie physique et économique, spécificités du territoire enjeux locaux... ;
 - description du réseau (avec documents graphiques à l'appui) : caractéristiques, liaisons assurées, études de trafic (MJA, pointes, particularités), recensement et analyse des perturbations, volumes et fréquences des incidents (main courante), classement SDER ;
 - organisations en place : subdivisions (avec linéaire de réseau), effectifs, moyens, dépenses en astreintes et heures supplémentaires pour l'ensemble de la DDE et par domaine d'activité sur les 3 dernières années (voir exemple de tableau ci-dessous), relations avec les autres partenaires ;

Année : VENTILATION DES INDEMNITÉS POUR SERVICE FAIT (hors travaux dangereux et interventions exceptionnelles)								
Répartitions des coûts	Exploitation		Viabilité hivernale		Chantiers		Total	
Par organisations	Etat	Département	Etat	Département	Etat	Département	Etat	Département
1. Astreintes								
-								
-								
2. Heures supplémentaires								
-								
-								
Total par maître d'ouvrage								
Total Etat + département								
Nota :								
- Dotation Etat en I.S.F.								
- Fonds de concours département								
- Effectif exploitation concerné								

- diagnostic, difficultés rencontrées ;
- projet d'ensemble d'exploitation ;
- objectifs poursuivis ;
- organisations projetées (hors viabilité hivernale) : veille qualifiée, CIGT, salle opérationnelle, surveillance du réseau, missions, fréquence..., maintien de la viabilité hors heures de service, relations avec les autres partenaires, mesures de gestion de trafic, exploitation de la route au quotidien ;
- équipements : moyens matériels des organisations, équipements de terrains ;
- mise en œuvre du projet et phasage ;
- estimation des coûts : études complémentaires, investissement, fonctionnement et maintenance ;
- effectifs et régime indemnitaire : redéploiement de personnel, besoin en personnel, régime indemnitaire existant, besoins en crédits indemnitaires (à détailler) ;
- phasage de l'opération, programmation des dépenses ;
- évaluation du projet et évolutions envisagées.

Les réflexions sur l'exploitation des voies en construction menées dans le cadre de la circulaire du 5 mai 1994 doivent être intégrées au projet global d'exploitation.

Le projet global d'exploitation est soumis à une validation collégiale des trois directions d'administration centrale concernées (DPS, DR, DSCR). La DSCR pilote et coordonne la procédure d'approbation. Pour la mise en œuvre de son

projet, le service pourra bénéficier des ressources suivantes :

- crédits d'investissements : DSCR, DR/RIR, DR/REG ;
- crédits de fonctionnement : DSCR, DR/REG ;
- dotations en personnel : DPS/SD ;
- dotations en crédits indemnitaires : DPS/SF.

2. Les dossiers de réalisation d'une opération

La réflexion menée dans le cadre du projet global d'exploitation doit permettre de définir l'opération à réaliser en priorité dans le département. Après validation de ce projet global, les dossiers de réalisation de cette opération peuvent donc être présentés en suivant la procédure décrite ci-dessous.

Les différentes étapes définies ci-après sont indispensables pour la présentation des opérations d'exploitation les plus importantes. Pour les plus modestes, il est possible de viser directement la réalisation de l'avant-projet sommaire.

2.1. Dossier de présentation

Ce dossier est l'élément initiateur de la réalisation d'une opération, son élaboration nécessite une concertation avec les partenaires locaux concernés puis une définition sommaire des moyens à mettre en œuvre. Il est limité aux opérations importantes, nécessitant une validation fréquente des orientations choisies. Il doit aborder la présentation du réseau (actuel, à terme), le diagnostic sur le trafic et les perturbations, les acteurs, les partenaires, les enjeux, les objectifs de gestion du trafic, les actions prévues, le CIGT, une estimation sommaire.

Ce dossier, transmis pour information aux directions d'administration centrale, ne fera pas l'objet d'une approbation formelle, mais seulement d'avis.

2.2. Dossier d'études préliminaires

Ce dossier doit permettre aux maîtres d'ouvrage de définir le niveau de service du système d'exploitation projeté et de s'assurer de la faisabilité technique et financière. Il doit traiter des sujets suivants :

- analyse du problème :
 - description du réseau ;
 - études de trafic ;
 - recensement et analyse des perturbations ;
 - hiérarchisation des voies, classement en niveau d'exploitation ;
- enjeux et objectifs d'exploitation :
 - objectifs stratégiques poursuivis, situations traitées ;
 - description des actions envisagées selon les missions à accomplir (maintien de la viabilité, gestion du trafic, aide au déplacement) ;
 - description des équipements « terrain » envisagés ;
- organisation retenue :
 - localisation, organisation et rôle des CEI ;
 - organisation de l'exploitation entre les partenaires ;
 - fonctionnalités attendues du CIGT ;
 - programme immobilier sommaire du CIGT ;
- évaluation et phasage de l'opération :
 - phasage de l'opération ;
 - évaluation des moyens matériels et humains nécessaires (effectif et masse indemnitaire) ;
 - chiffrage de l'opération ;
 - clés de répartition financière entre les maîtres d'ouvrage ;
 - projet de convention entre les partenaires ;
 - approche des coûts de fonctionnement et de maintenance ;
 - schéma de maîtrise d'ouvrage, organisation de la conduite d'opération.

A ce stade, pour la partie concernant l'Etat, le dossier d'études préliminaires fera l'objet d'une décision ministérielle de prise en considération de l'opération.

2.3. Dossier d'avant-projet sommaire

Le dossier d'avant-projet sommaire précise les choix retenus lors de l'approbation du dossier d'études préliminaires et détermine un coût qui repose sur une estimation fine des principaux types d'équipements. Les principaux éléments du dossier d'APS sont :

- une note de synthèse : portant sur les objectifs, le réseau et sa domanialité, les partenaires, la typologie des situations à traiter, les procédures envisagées ;
- un sous-dossier « procédures » : précisant les premières versions des plans de gestion du trafic associant les partenaires, précisant les modalités de mise en œuvre des actions de gestion du trafic (prises de décision, relations entre les divers organes de commande des exploitants, différents échanges d'information) ;

- un sous-dossier « organisation » : décrivant de façon précise les organisations de terrain et celles plus horizontales dites « organisations départementales », tant du point de vue des missions que des effectifs et de la masse indemnitaire nécessaires ;
 - un sous-dossier « matériels et engins » : explicitant les besoins en véhicules ou matériels pour assurer les missions d'intervention de terrain telles que les patrouilles ou les interventions d'urgence ;
 - un sous-dossier « équipements de terrain » : décrivant les principes de conception et la justification des éléments relatifs aux divers équipements (RAU, recueil de données, vidéosurveillance, équipements de régulation du trafic ou d'information des usagers) ;
 - un sous-dossier « réseaux de transmissions » : décrivant l'architecture des réseaux envisagés (réseau propre à chaque exploitant, réseau commun) et la technologie retenue ;
 - un sous-dossier « CIGT » : abordant le programme immobilier du CIGT, l'ergonomie des postes de travail et des équipements (synoptiques), l'analyse fonctionnelle informatique, l'organisation humaine ;
 - un sous-dossier « programmation » : exposant le chiffrage de l'opération, la décomposition en lots techniques homogènes, le phasage, le détail financier par lots, par phases et par maîtres d'ouvrage, la description de l'équipe chargée de la conduite de l'opération, l'analyse des coûts de maintenance et de fonctionnement.
- A ce stade, pour la partie concernant l'Etat, ce dossier fera l'objet d'une décision ministérielle d'approbation de l'APS.

2.4. La procédure d'approbation

Les dossiers d'études préliminaires et d'avant-projet sommaire sont approuvés au niveau ministériel après instruction collégiale par les trois directions d'administration centrale concernées : DR, DSCR et DPS. La DSCR pilote et coordonne la procédure d'approbation.

L'instruction de ces dossiers s'appuie sur les avis sollicités auprès des ingénieurs généraux spécialisés dans le domaine routier ainsi que ceux du réseau technique.

3. Le démarrage par anticipation

Exceptionnellement, dans l'attente de la réception ou de l'approbation des dossiers d'APS, des investissements, voire des moyens en personnel, peuvent être affectés « par anticipation ». Ils porteront principalement sur :

- les études ;
- les moyens de l'organisation départementale ;
- les outils de recueil de données.

ANNEXE V

Liste des guides techniques (corpus technique du SDER)

Après la parution du document « Premiers éléments de réflexion pour l'organisation des services » (SETRA, mars 1993), les travaux de constitution d'un corpus technique autour du thème de l'exploitation de la route ont été poursuivis et sont aujourd'hui en voie d'achèvement.

Différents guides techniques ont été publiés ou qui le seront prochainement ; ces documents portent sur :

- « les panneaux à messages variables » - SETRA, 1994 ;
- « les capteurs de trafic routier » - SETRA, décembre 1995 ;
- « les itinéraires S » - SETRA, mars 1996 ;
- « l'expérimentation de signalisation de coupures d'autoroutes » - SETRA, octobre 1996 ;
- « l'exploitation des réseaux principaux des voiries d'agglomération - SDER - réseaux de niveau 1 » - CERTU, décembre 1996 ;
- « glossaire, 503 mots de l'exploitation de la route » - SETRA, décembre 1996 ;
- « les itinéraires BIS » - SETRA, octobre 1997 ;
- « la salle opérationnelle » - SETRA, novembre 1997 ;
- « la régulation d'accès, un outil pour l'exploitation des VRU » - CERTU, décembre 1997 ;
- « les plans de gestion de trafic » - SETRA, octobre 1998 ;
- « la veille qualifiée » - SETRA, à paraître en 1999 ;
- « l'organisation des patrouilles » - SETRA, à paraître en 1999 ;
- « le CIGT » - SETRA, en commande.