

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

Circulaire n° 2000-70 du 29 septembre 2000 relative aux crédits de fonctionnement et de maintenance des équipements relatifs à l'exploitation de la route. Programme 2000

NOR : *EQU0010159C*

Texte(s) source(s) : néant.

Texte(s) abrogé(s) : circulaire n° 98-106 du 27 novembre 1998 portant le n° EQU9810195C ayant pour objet : crédits de fonctionnement et de maintenance des équipements relatifs à l'exploitation de la route. Programme 1999.

Texte(s) modifié(s) : néant.

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

Mots clés libres : crédits de fonctionnement.

Publiée : BO.

Le ministre de l'équipement des transports et du logement à Monsieur le préfet de la région Ile-de-France (direction régionale de l'équipement) ; Mesdames et Messieurs les préfets de départements (direction départementale de l'équipement) ; Monsieur le préfet de région Ile-de-France ; Mesdames et Messieurs les préfets de départements (direction régionale de l'équipement Ile-de-France, directions départementales de l'équipement [pour attribution]) ; directions départementales de l'équipement - CDES ; direction régionale de l'équipement ; direction régionale de l'équipement/SIER ; inspecteurs généraux collège route ; centres d'études techniques de l'équipement ; centres régionaux d'information et de coordination routières - SETRA/CSTR ; 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).

Le schéma directeur d'exploitation de la route (SDER) constitue le support de la politique de la DSCR en matière d'exploitation de la route. Dans ce cadre, la présente circulaire représente un des outils de programmation des investissements et des études pour l'année 2001, hors opérations suivantes :

- opérations d'exploitation financées dans le cadre des contrats de plans Etat-régions ;
- opérations d'un montant supérieur à 10 MF (procédure APS) ;
- opérations d'exploitation liées à des programmes de travaux neufs d'investissements routiers financés par la direction des routes.

La structure de cette circulaire est la suivante :

- I. Le contexte du SDER.
- II. Le champ d'application de la circulaire.
- III. Les priorités d'investissement.
- IV. Présentation et transmission des demandes.
- V. Instruction des demandes.
- VI. Annexes.

**I. - LE CONTEXTE DU SCHÉMA DIRECTEUR
D'EXPLOITATION DE LA ROUTE**

La circulaire du 28 mai 1997 définissant le SDER a permis de préciser le cadre d'action des services en matière d'exploitation. Le réseau a ainsi été hiérarchisé et des niveaux de services associés à chaque classe ont été définis. Ce texte précise également les procédures à mettre en œuvre tant pour l'élaboration de projet d'exploitation (aspect organisationnel) que pour les investissements.

Ce document de référence a été complété par la circulaire du 9 mars 1999 qui offre aux services un cadre général pour l'analyse de la situation locale et la définition des organisations du travail à mettre en place pour assurer les missions d'exploitation du réseau routier.

Dans ce contexte, les objectifs initiaux du SDER ont été poursuivis depuis plusieurs années, avec des priorités d'investissement :

- améliorer l'efficacité des interventions de viabilité pour accroître la sécurité des déplacements ; le projet global d'exploitation est bien adapté pour définir les organisations à mettre en place et préciser les besoins matériels. A ce titre des investissements en équipements ont été réalisés dans de nombreux services (véhicules, matériels de signalisation, outils d'aide à la décision et de communication) ;
- permettre là où c'est nécessaire une gestion efficace des flux importants. Cet objectif est essentiellement poursuivi en milieu urbain sur les réseaux classés en niveaux 1A et 1B au SDER dans le cadre des opérations contractualisées aux XI^e

et XII^e plans, ainsi que sur les réseaux 3A du SDER (autoroutes non concédées) ;

– fournir une aide aux déplacements des usagers. Il s'agit d'améliorer le recueil et la diffusion de l'information routière avec notamment le développement d'Orchestral, la mise en place d'un site Internet BISON FUTE, et le développement du RDS/TMC.

II. - LE CHAMP D'APPLICATION DE LA CIRCULAIRE

2.1. Les réseaux concernés

Seuls les réseaux de l'Etat (non concédés), et le cas échéant les routes départementales supportant des itinéraires BIS relèvent de la présente circulaire.

Les investissements à réaliser pour l'exploitation d'axes nouveaux sont à prévoir dans l'opération même de construction de l'ouvrage. En effet, les projets d'aménagements ou de construction d'autoroutes non concédées et de routes nationales doivent comporter un volet exploitation qui précise les équipements indispensables à l'exploitation de l'axe (réf. circulaire n° 94-56 du 5 mai 1994, annexe V – spécificité des études d'exploitation). Ce projet d'exploitation 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. Néanmoins, les équipements sont financés par la DR dans le cadre des opérations de travaux neufs correspondantes.

2.2. Les investissements pris en compte

La présente circulaire s'applique aux études et à toutes les dépenses d'investissement relatives à des équipements ayant un rapport direct avec l'exploitation de la route qui pourront être prises en charge par la DSCR, dans le cadre du déploiement du SDER, pour l'année 2001.

Il s'agit notamment des matériels de recueil de données (stations de comptage, d'aide à la décision en VH, vidéo,), de sécurité (feux de signalisation, réseau d'appel d'urgence), de gestion du trafic (panneaux à messages variables de tous types, signaux d'affectation de voies, dispositifs de coupure), de transmission des données et de communication (câbles, moyens de communication des équipes spécialisées), des CIGT (*cf.* annexe 1 – nature des investissements financés).

Toutefois en fonction du montant des investissements envisagés, le dossier de justification devra être complété de la façon suivante :

- opérations d'un montant inférieur à 2 MF : propositions à formuler dans le cadre de cette circulaire en détaillant les investissements envisagés sur une fiche d'opération (*cf.* annexe 2) ;
- opérations d'un montant compris entre 2 MF et 10 MF : propositions à formuler dans le cadre de cette circulaire en joignant un dossier de présentation (*cf.* annexe 3) ;
- opérations d'un montant supérieur à 10 MF (précédemment 20 MF dans la circulaire du 28 mai 1997 relative au SDER), ces projets font l'objet d'une instruction en deux étapes : en premier lieu un dossier d'études préalables sera présenté à la DSCR pour validation des objectifs et des grandes lignes des dispositions envisagées. Les décisions définitives seront prises dans un second temps, au vu d'un avant-projet sommaire (*cf.* annexe 3).

III. LES PRIORITÉS D'INVESTISSEMENT

3.1. Bilan des investissements réalisés en 2000

La dernière circulaire relative aux programmes d'investissement a été publiée en 1999 (circulaire n° 99-08 du 5 février 1999). Afin de modifier le calendrier de la programmation, et compte tenu du volume de propositions formulées dans le cadre de la précédente circulaire, une procédure allégée a été mise en place en 2000. Les autorisations de programme ouvertes en 2000 correspondent à des propositions formulées par les services en réponse à la note DSCR/SR/R. 3 du 21 janvier 2000.

Elles ont été déléguées sur le chapitre 53-48, articles 30 et 40 pour un montant total de 140 millions de francs. Le graphique suivant permet d'apprécier la répartition de ces moyens financiers par grandes catégories d'opérations.

3.2. Priorités d'investissement de l'année 2001

La DSCR poursuivra en 2001 sa politique d'investissement selon les priorités suivantes ; hors opérations de gestion du trafic en milieu urbain inscrites au XII^e contrat de plan Etat-région :

a) Renouvellement et mise en conformité d'équipements existants. Il est indispensable d'investir, pour assurer la sécurité des usagers 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 2001. Pour les feux tricolores, l'arrêté du 04 avril 2000 prévoit en effet que toutes les installations existantes devront être mises en conformité avant le 31 décembre 2004.

b) Équipements des organisations et des réseaux existants. Dans ce domaine, priorité sera donnée aux investissements proposés par les services ayant conduit une réflexion de type « projet global d'exploitation » et pour lesquels un premier avis des directions d'administration centrale a été émis.

- c) Équipement du réseau en matériels de recueil de données et de diffusion d'information par exemple à la suite d'études de plans de gestion de trafic.
- d) Mise en conformité d'itinéraires alternatifs.
- e) Équipements ponctuels sur le réseau routier national.

4. Présentation et transmission des demandes

Chaque DDE regroupera dans un dossier unique l'ensemble de ses besoins, en détaillant chacune des demandes d'investissement sur une fiche d'opération appropriée (cf. annexe 2).

Les dossiers de demande de financement, seront transmis par le Préfet de Département (DDE) ou le Préfet de Région (DRE) dans le cas du SIER, simultanément avant le 15 novembre 2000 :

- au préfet de région (DRE) ;
- à l'ingénieur général spécialisé dans le domaine routier (IGR) ;
- au CETE compétent.

Les ingénieurs généraux, en collaboration avec les « départements exploitation et sécurité » des CETE établiront un avis technique par département. Seront notamment examinés :

- l'opportunité des opérations proposées et leur concordance avec les objectifs du SDER, et les priorités de la DSCR ;
- leur cohérence vis à vis des voies nouvelles mises progressivement en service ;
- la cohérence interdépartementale ;
- l'avis du CRICR qui sera systématiquement demandé dès lors qu'il s'agit d'un investissement lié à un plan PALOMAR ou qui concerne un itinéraires BIS ;
- l'avis de synthèse par département sera transmis au Préfet de Région (DRE) dans un délai de trois semaines. Le Préfet de Région (DRE) :
 - assurera une synthèse régionale ;
 - établira un ordre de priorité des investissements proposés ;
 - transmettra cette synthèse à la DSCR (SR/R. 3), avec les dossiers des demandes des DDE, avant le 20 décembre 2000.

5. 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 (contrats de plans et mise en conformité des feux). Compte tenu des délais de mise en place des budgets en début d'année, les notifications ou les délégations des autorisations de programme pourront intervenir à partir du début du deuxième trimestre 2001.

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. Les crédits de paiement feront l'objet d'une procédure de programmation particulière en fin d'année 2000.

6. Les annexes

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

- annexe 1 : nature des investissements financés par la DSCR
- annexe 2 : fiches de description des opérations ;
 - a) équipement du réseau ;
 - b) point d'accueil Bison Futé ;
 - c) équipements des organisations ;
 - d) études liées à l'exploitation ;
 - e) fiche récapitulative ;
- annexe 3 : procédures PGE et APS ;

*L'ingénieur en chef des ponts et
chaussées*

Adjoint à la directrice de la sécurité
et de la circulation routières
Y. Robichon

Copies : DDE, DRE, DREIF/SIER, IGR, CETE, CRICR, SETRA, CERTU, DR (REG-E, RIR, RAR), DPS (SF, SD), SR/AG.

La répartition des compétences entre la direction des routes et la direction de la sécurité et de la circulation routières en matière d'investissement dans des équipements d'exploitation des réseaux routier reste inchangée. Les règles de financement ont été précisées par la circulaire DSCR n° 94-05 du 19 janvier 1994 (annexe A).

Les priorités d'investissements de la DSCR sont précisées au paragraphe 3.2. de la présente circulaire. Il convient également d'accorder une attention toute particulière à la nature même des équipements à installer de manière à s'assurer de l'adéquation avec les objectifs poursuivis, avec les organisations existantes ou projetées et avec les moyens de maintenance et de fonctionnement disponibles. Cette annexe précise donc quelques principes généraux quant à la nature des équipements finançables.

1.1. Stations de comptage SIREDO

Avec plus de 1 800 stations en service sur le réseau routier national (hors opérations de gestion du trafic en agglomération), le schéma national d'implantation engagé en 1991 est achevé.

En janvier 1999, a été diffusée l'instruction relative aux recueils de données de circulation et à la gestion des équipements de comptage. Depuis, les réflexions engagées pour redéfinir le sectionnement représentatif du réseau national, le besoin d'organiser l'évolution technologique du système et les coûts de maintenance et d'exploitation ont conduit à envisager la création d'un schéma directeur du système d'information trafic.

En attendant des propositions d'évolution, seules quelques installations complémentaires peuvent être financées dans les zones de congestions récurrentes ou sur des réseaux associés à un axe principal (itinéraires alternatifs) sur lesquels il est nécessaire d'avoir une connaissance plus précise des conditions de circulation. Il s'agit aussi de vérifier la pertinence des implantations existantes et notamment de déplacer ou de supprimer une station à l'occasion de la mise en service d'une déviation d'agglomération par exemple.

Les projets d'implantation ou de modification doivent obligatoirement être soumis à l'avis du point d'appui régional (P.A.R.) existant dans chaque CETE.

A noter que les travaux de rénovation et de mises en conformité électrique des stations SIREDO existantes sont financés dans le cadre des programmes spécifiques gérés par les P.A.R. et ne relèvent pas de la présente circulaire.

1.2. Réseaux d'appel d'urgence

La priorité demeure la rénovation des RAU des autoroutes non concédées. Les opérations peuvent comprendre, si nécessaire, la rénovation du réseau de transmission avec notamment le remplacement d'un câble cuivre par une fibre optique. Toutefois, lorsque les coûts d'investissement s'avèrent trop importants, des opérations de rénovation provisoire via le réseau téléphonique commuté (RTC) peuvent être envisagées.

Compte tenu du développement des moyens de communication et des réflexions en cours sur l'évolution des systèmes d'appel d'urgence (notamment les systèmes embarqués) il n'apparaît pas opportun d'étendre le réseau d'appel d'urgence sur les RN existantes. Seules quelques implantations ponctuelles peuvent être envisagées dans des secteurs spécifiques (zone isolée, à risques).

1.3. Feux de signalisation

Il est prioritaire de mettre les feux de signalisation en conformité avec les arrêtés des 20 juin et 21 juin 1991. 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. Compte tenu de l'ampleur des investissements à réaliser, tant par l'Etat que par les collectivités locales, l'échéance de la mise en conformité initialement prévue au 1^{er} août 2001 a été reportée au 31 décembre 2004 par arrêté en date du 4 avril 2000.

Les demandes de mise en conformité des équipements gérés par l'Etat sont à présenter dans le cadre de cette circulaire accompagnées d'un dossier type avant projet détaillé avec une estimation détaillée des coûts et éventuellement la répartition financière entre maîtres d'ouvrage. Les règles de financement ont été précisées par la DSCR dans la lettre n° 519 du 16 juillet 1999 (n° 518 du 16 juillet 1999 pour les départements de la petite couronne parisienne).

1.4. Station météorologique

La mise en place de tels dispositifs nécessite une réflexion globale sur l'aide à la décision en matière de viabilité hivernale : complémentarité avec les autres moyens utilisés, conséquences sur les organisations, besoins en formation... etc.

Les matériels de détection et les stations météorologiques ne sont financées par la DSCR que lorsqu'ils sont raccordés à un CIGT (ou CDES) dans le cadre d'un système centralisé d'aide à la décision. Dans le cas contraire, ces équipement relèvent d'un financement DR.

1.5. Panneaux à messages variables

Avant de décider de l'implantation d'un PMV, il importe de connaître les avantages de ces matériels, mais aussi les mesures à prendre et les règles à respecter pour qu'ils puissent remplir de façon correcte les fonctions assignées. Il convient également de s'assurer de la pertinence de l'information à diffuser, de sa disponibilité et de sa fiabilité. Compte

tenu des coûts de ces matériels, tant en terme d'investissement que de fonctionnement et de maintenance, leur implantation ne doit être envisagée que sur des axes présentant des forts enjeux en terme de gestion du trafic, dans une logique d'itinéraire.

Les demandes de financement devront donc être accompagnées d'éléments justificatifs permettant de vérifier que tous ces aspects ont bien été appréhendés.

1.6. *Autres équipements*

Les autres dispositifs de gestion du trafic tels que les signaux d'affectation de voies, les biseaux de rabattement, les dispositifs de fermeture, ainsi que les systèmes de surveillance vidéo, de transmissions de données etc. doivent faire l'objet d'une étude d'opportunité détaillée ou s'inscrire dans le cadre d'un démarche plus globale d'équipement d'axe ayant été validée par la DSCR.

1.7. *Itinéraires bis*

En 2001, les CRICR concernés par des itinéraires bis devront procéder à l'évaluation de ces réseaux afin de permettre une révision du concept et de définir les itinéraires y répondant.

Toute demande de création d'un nouvel itinéraire sera étudiée au cas par cas par la DSCR. Elle devra être appuyée d'une étude (justification technique et avis des services CRICR, CNIR, conseil général...). L'accord d'ouverture le cas échéant, sera formalisé par une décision ministérielle.

De même, le financement de la mise en conformité de la signalisation directionnelle ne sera pris en compte que sur présentation d'un dossier justifiant l'intérêt et s'intégrant dans une logique d'itinéraire.

1.8. *Points d'accueil Bison futé*

Comme suite aux différentes réunions régionales organisées en début d'année, les missions des points d'accueils et les stratégies d'implantation seront redéfinies d'ici la fin de l'année 2000 :

- périodes d'ouverture significative et cohérente au niveau national ;
- qualités des informations routières délivrées ;
- situation géographique stratégique (trafic important, frontalier, points noirs trafic.) ;

Les demandes d'investissement seront examinées au vu des décisions prises à l'issue de la réflexion en cours. Dans ce domaine, la DSCR ne finance que les dépenses ayant trait aux aspects suivants :

- signalisation de jalonnement et de position sur l'aire ;
- infrastructures strictement nécessaires au bon fonctionnement du point d'accueil ;
- outils nécessaires au recueil et à la diffusion d'informations.

1.9. *Fourgons et autres engins mobiles*

La plupart des engins utilisés (fourgons, remorques de signalisation, flèches lumineuse de rabattement, PMV mobiles), sont utilisés tant pour des tâches d'entretien que pour des interventions liées à l'exploitation. Dans ce contexte, ces matériels ont vocation à être financés sur des crédits de la DR.

Toutefois, dans certains cas, ces matériels peuvent être dédiés exclusivement à des tâches d'exploitation, dès lors ils pourront être financés par la DSCR. Les décisions de financement seront prises après avis de la DR (REG-E), notamment dans le cadre de la procédure d'approbation d'un projet global d'exploitation.

1.10. *Équipement des organisations*

Il s'agit pour l'essentiel des équipements nécessaires au bon fonctionnement des organisations mises en place au titre de l'exploitation de la route (veille qualifiée, salle opérationnelle, centre d'ingénierie et de gestion du trafic).

La DSCR a plus spécifiquement vocation à financer les outils utilisés pour le recueil, le traitement, la transmission et la diffusion des données. L'application Orchestral entre dans le champ de ces outils. A ce titre, des moyens seront attribués aux DDE souhaitant implanter cette application dès lors que le programme des études préalables aura été arrêté en concertation avec les correspondants fonctionnels et techniques des CETE.

Là encore, compte tenu des conséquences en terme d'organisation du travail (effectif, régime indemnitaire), et de la nécessité de coordonner les actions avec les différents intervenants (interne à la DDE, autres gestionnaires, CRICR,), une réflexion conduisant à l'élaboration d'un projet global d'exploitation de la route doit être menée avant d'envisager tout investissement important pour les organisations.

ANNEXE II FICHES DE DESCRIPTION DES OPÉRATIONS

Dans le cadre de la circulaire liée au programme d'investissement pour l'année 2001, chaque demande de financement d'un montant inférieur à 10 MF doit impérativement être présentée sous la forme d'une fiche d'opération. Celles-ci sont maintenant exigées à l'appui des demandes de notification des autorisations de programme.

Ces fiches pourront utilement être complétées de schémas, plans, devis etc., permettant de mieux qualifier l'opération

envisagée. Les fiches qui concernent des opérations d'un montant compris entre 2 MF et 10 MF doivent être accompagnées d'un dossier de présentation.

On distingue 4 types de fiches :

- A. - Équipement du réseau (seront décrites sous cette forme les opérations d'investissement en matériels neufs, de rénovation d'équipements existants ou encore de mise en conformité, à l'exemple des carrefours à feux).
- B. - Point d'accueil Bison futé.
- C. - Équipements des organisations.
- D. - Études liées à l'exploitation.
- E. - Fiche récapitulative des demandes d'investissement et d'études (cette fiche devra obligatoirement comporter les informations concernant les PGE).

Ces fiches sont disponibles sous la forme d'un fichier informatique au format Word 6.0/95 et seront transmises par le réseau I² sur demande à jean-michel.heriveau@equipement.gouv.fr

*Direction de la sécurité
et de la circulation routière*

Sous-direction de l'exploitation
et de la sécurité de la route
Bureau de l'exploitation de la route - R. 3

Programme des investissements de l'année 2001

Fiche de description d'opération

- A. - Equipements des réseaux (équipements neufs, rénovation, mise en conformité)

DDE N°

Axe concerné :	Classement SDER : Trafic moyen (TMJA) : Caractéristiques particulières (milieu, profil en travers, perturbations recensées...) :
--------------------------	--

Investissement proposé :

Montant de l'investissement (en F) :	Phasage éventuel : Description et justification de l'investissement proposé (joindre documents en annexe si nécessaire, plans, devis, etc.) : Cadre DSCR :
--	---

*Direction de la sécurité
et de la circulation routière*

Sous-direction de l'exploitation
et de la sécurité de la route
Bureau de l'exploitation
de la route - R. 3

Programme des investissements de l'année 2001

Fiche de description d'opération

- B. - Points d'accueil Bison futé

DDE N°

Axe concerné :	Classement SDER : Trafic moyen (TMJA) : Localisation du point d'accueil :
--------------------------	---

Investissement proposé :

Montant de l'investissement (en F) :	Phasage éventuel : Description et justification de l'investissement proposé (joindre documents en annexe si nécessaire, plans, devis, etc.) : Cadre DSCR :
--	---

*Direction de la sécurité
et de la circulation routière*

Sous-direction de l'exploitation
et de la sécurité de la route
Bureau de l'exploitation de la route - R. 3

Programme des investissements de l'année 2001

Fiche de description d'opération
C. - Equipements des organisations

DDE N°

Investissement proposé :	
Montant de l'investissement (en F) :	Phasage éventuel : Description et justification de l'investissement proposé (joindre documents en annexe si nécessaire, plans, devis, etc.) : Cadre DSCR :

*Direction de la sécurité
et de la circulation routière*

Sous-direction de l'exploitation
et de la sécurité de la route
Bureau de l'exploitation de la route - R. 3

Programme des investissements de l'année 2001

Fiche de description d'opération
D. - Etudes liées à l'exploitation

DDE N°

Définition de l'étude projetée :	
Montant de l'étude titre V (en F) (confiée à un bureau d'études extérieur)	Montant de l'étude titre IX (en F) : CETE concerné : Description et justification de l'étude projetée (joindre documents en annexe, devis, etc.) : Cadre DSCR :

*Direction de la sécurité
et de la circulation routière*

Sous-direction de l'exploitation
et de la sécurité de la route
Bureau de l'exploitation de la route - R. 3

Programme des investissements de l'année 2001

E. - Etat récapitulatif des demandes d'investissement et d'études

DDE N°

Projet global d'exploitation (à renseigner obligatoirement)	inexistant à l'étude en DDE en cours d'instruction par les DAC approuvé le :
--	--

TYPES ET LIBELLÉS DES OPÉRATIONS PROPOSÉES	MONTANT des opérations (en F)

A. - Equipements des réseaux	
B. - Points d'accueil Bison Futé	
C. - Equipement des organisations	
Montant total des investissements proposés	

LIBELLÉ DES ÉTUDES envisagées	COÛTS D'ÉTUDES en titre V (en F)	COÛTS D'ÉTUDES en titre IX (en F)
Montant total des études proposées :		

DSCR-SR/R 3
Bureau de l'exploitation de la route
Schéma directeur d'exploitation de la route

Programme d'investissement pour l'année 2001

ANNEXE III Procédures PGE et dossiers d'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 d'un montant supérieur à 2 MF.

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 (exemple de tableau à demander à DPS/SF2) ;
 - diagnostic, difficultés rencontrées ;
 - projet d'ensemble d'exploitation :
 - objectifs poursuivis ;
 - organisations projetées : 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 ;

Un guide méthodologique pour l'élaboration d'un PGE incluant des exemples de contenus et de présentations est actuellement en cours de préparation. Il devrait être disponible en début d'année 2001 et sera envoyé systématiquement à chaque service.

2. Les dossiers de réalisation d'une opération > 2 MF

Les différentes étapes définies ci-après sont indispensables pour la présentation des opérations d'exploitation les plus importantes.

2.1 Dossier de présentation

Ce dossier est élaboré pour justifier une opération d'investissement d'un montant compris entre 2 MF et 10 MF nécessitant notamment une programmation pluriannuelle. Il peut être également l'élément initiateur d'une opération beaucoup plus importante. Il doit aborder :

- le contexte général de l'opération (réseau concerné, diagnostic du trafic et des perturbations, organisations en place. ...)

- les objectifs poursuivis et les actions prévues ;
- une description des équipements projetés (fonctions, localisation...)
- une estimation et un échéancier de programmation.

Ce dossier, transmis à la DSCR fera l'objet d'une décision d'approbation formelle.

2.2. Dossier d'études préliminaires

Ce dossier est le premier élément de la procédure relative à l'approbation d'un projet d'investissement supérieur à 10 MF. Il doit permettre au maître 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, hiérarchisation des voies, classement en niveau d'exploitation ;
 - études de trafic ;
 - recensement et analyse des perturbations ;
- 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 « système informatique » : comprenant notamment une analyse fonctionnelle détaillée, l'architecture générale du système, et une déclinaison par sous-ensemble ;
- un sous-dossier « CIGT » : abordant le programme immobilier du CIGT, l'ergonomie des postes de travail et des équipements (synoptiques, ...), 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.