

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

Circulaire n° 2001-71 du 22 octobre 2001 relative au programme d'investissement pour l'année 2002 relatif à l'exploitation de la route et à la signalisation de direction

NOR : *EQU0110205C*

Texte(s) source(s) : les circulaires des années antérieures : 1. Relatives aux crédits d'investissement du schéma directeur d'exploitation de la route (SDER) et 2. Relatives à la Signalisation de Direction.

Texte(s) abrogé(s) : circulaire n° 2000-70 du 29 septembre 2000 portant le n° EQU0010159C ayant pour objet : schéma directeur d'exploitation de la route. Programme d'investissement pour l'année 2001.

Texte(s) modifié(s) : Néant.

Mots clés : schéma directeur d'exploitation de la route, le schéma directeur d'information routière (SDIR), la signalisation de direction.

Mots clés libres : crédits d'investissement.

Publiée : *BO*.

Le ministre de l'équipement des transports et du logement à Madame et Messieurs les préfets de région (direction régionale de l'équipement [pour attribution]) ; Mesdames et Messieurs les préfets de départements (direction départementale de l'équipement [pour attribution]) ; pour information : directions départementales de l'équipement, CDES ; direction régionale de l'équipement Ile-de-France, SIER ; inspecteurs généraux collège route ; centres d'études techniques de l'équipement ; centre 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.

La présente circulaire a pour objet :

- d'exposer le contexte de la réforme budgétaire dans lequel s'inscrira en 2002 le programme d'investissement en matière d'exploitation de la route et de signalisation de direction de la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) ;

- d'explicitier, comme les années précédentes, la politique de la DSCR en matière d'investissement sur ces thèmes ;

- de détailler la procédure de présentation et de transmission des demandes.

Vous noterez dès à présent que la réforme budgétaire évoquée ci-dessus conduit la DSCR à fusionner les circulaires d'investissement relatives à l'exploitation de la route et à la signalisation de direction qui étaient distinctes les années précédentes.

1. Nouvelle politique générale de gestion des crédits en matière d'exploitation de la route et de signalisation de direction

La présente circulaire s'inscrit dans le cadre d'une réforme budgétaire en cours, qui se traduit par le regroupement sur des chapitres communs des budgets de la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR), de la direction des routes (DR) et de la direction des transports terrestres (DTT).

Cette réforme, dont le contexte est détaillé en annexe 1, se traduit concrètement pour les services à partir de 2002 par :

- le transfert du chapitre d'investissement 53-48, pour sa partie exploitation de la route et signalisation de direction, dans le chapitre 53-46. Ainsi :

- le chapitre 53-48, article 30, devient le chapitre 53-46 article 70 intitulé « exploitation de la route, installations sur infrastructure existantes, actions non déconcentrées » (AP de catégorie I) ;

- le chapitre 53-48, article 40, devient le chapitre 53-46, article 90, intitulé « exploitation de la route, installations sur infrastructures existantes, actions déconcentrées » (AP de catégorie II) ;

- un redéploiement des crédits de paiement (CP) entre articles de ce chapitre deviendra possible, ce qui devrait contribuer à limiter les crédits de report d'une année sur l'autre, objectif essentiel des services en matière de gestion budgétaire ;

- le transfert du chapitre 35-43 dans le chapitre 35-42 ; cette modification qui concerne le fonctionnement, est hors du champ de la présente circulaire. Les services recevront des instructions en temps utile ;

- le transfert dans le chapitre 53-47 des études non liées directement à des infrastructures et des programmes de bâtiments pour les centres de permis de conduire/formation du conducteur qui sortent également du champ de la présente circulaire.

Dans un souci d'efficacité et de simplification pour les services, nous sommes amenés aux modifications suivantes :

- fusionner la procédure de programmation des investissements pour l'exploitation de la route et la signalisation de direction dans le cadre de la présente circulaire. Ces investissements seront financés sur le chapitre 53-46, article 70 (ex 53-48, article 30) ;
- financer, à partir de 2002, sur ce chapitre 53-46, article 70, la mise en conformité des feux (en vue de l'échéance du 31 décembre 2004) qui devient ainsi une action non déconcentrée de catégorie I ;
- réserver le chapitre 53-46 article 90 (ex 53-48/40) aux opérations faisant l'objet d'une contractualisation dans le cadre des contrats de plan entre l'Etat et les régions (CPER).

La présente circulaire constitue le cadre de la programmation des études et des investissements pour l'année 2002 pour l'exploitation de la route et la signalisation de direction.

Sa structure est la suivante :

- le contexte des investissements pour l'exploitation de la route et la signalisation de direction ;
- le champ d'application de la circulaire ;
- les priorités d'investissement ;
- la présentation et la transmission des demandes ;
- l'instruction des demandes ;
- les annexes.

2. Le contexte des investissements en matière d'exploitation de la route et de signalisation de direction

2.1. Le schéma directeur d'exploitation de la route (SDER)

Le SDER constitue le support de la politique de la DSCR en matière 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 projets 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 (PGE) 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, diffusion du logiciel d'aide à l'exploitation « Orchestral ») ;
- 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 1 A et 1 B au SDER dans le cadre des opérations contractualisées aux XI^e et XII^e plans, ainsi que sur les réseaux 3 A 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. Les investissements en matière d'information routière se placent à partir de cette année dans le cadre du schéma directeur d'information routière (SDIR).

2.2. Le schéma directeur d'information routière (SDIR)

Le comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 25 octobre 2000 a décidé la mise en œuvre d'un schéma directeur d'information routière (SDIR) dont les objectifs principaux sont :

- disposer d'une information en temps réel concernant la sécurité et les conditions générales de circulation sur un réseau structurant d'environ 20 000 kilomètres ;
- rendre accessible au plus grand nombre cette information, par une large diffusion, sur le réseau, et par la mise à disposition des médias et des opérateurs ;
- faire circuler une information routière synthétique en temps réel, entre les différents acteurs (gestionnaires de voiries, forces de l'ordre, autorités, centres régionaux d'information et de coordination routières, CRICR).

Dans le cadre de ce projet, plusieurs chantiers ont été identifiés. Ils constituent autant de projets qui mobiliseront les différents acteurs concernés :

- l'implication des DDE dans le projet SDIR ;
- l'implication des forces de police et de gendarmerie ;
- l'évolution des centres d'information routière ;
- le partenariat avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes ;
- le partenariat avec les opérateurs de diffusion.

Conformément aux décisions du CISR, une expérimentation sera engagée dès 2001 sur un réseau limité au corridor Paris-Lyon-Marseille et aux autoroutes non concédées A 31 et A 75 ; 15 DDE sont à ce titre concernées.

Cette phase d'expérimentation permettra d'identifier les axes de progrès possibles pour le recueil de données, la

remontée d'information en temps réel de la part des DDE, la diffusion et la circulation de cette information via les CRICR et les médias.

Les DDE de la zone d'expérimentation ont, à cet égard, reçu toutes les instructions nécessaires. Les autres DDE recevront à l'issue de la phase expérimentale toutes les informations préalables au déploiement du SDIR sur le réseau concerné.

Dans ce cadre, les services et plus particulièrement les DDE de la zone d'expérimentation sont invités à faire part de leurs besoins en vue de réaliser les investissements nécessaires au déploiement du SDIR, tant en matière d'études que d'équipements de recueil de données et de diffusion de l'information.

2.3. La signalisation de direction

L'objectif de la signalisation de direction est de guider les usagers de la route, dans de bonnes conditions de confort et de sécurité, de jour comme de nuit, aussi bien en milieu urbain qu'interurbain, depuis leur lieu de départ jusqu'à leur destination.

L'instruction interministérielle relative à la signalisation de direction, circulaire n° 82-31 du 22 mars 1982, définit les règles applicables en matière de signalisation de direction.

Cette instruction a été complétée par la circulaire du 8 janvier 1995 pour la signalisation de direction sur les autoroutes et routes express.

Pour que la signalisation puisse jouer pleinement son rôle dans la sécurité de la route, sa mise en œuvre doit respecter les conditions d'homogénéité, de continuité et de cohérence entre celle des autoroutes, routes express, autres routes tant en milieu urbain qu'interurbain.

C'est dans cet objectif que la DSCR a programmé la refonte de la signalisation de direction pour être conforme à la circulaire du 22 mars 1982. Le financement de cette refonte est précisé par :

- la circulaire n° 82-940-R/ER 3 du 25 juin 1982 sur les routes nationales en milieu interurbain ;
- les circulaires n° 83-18-SR/S2 du 17 novembre 83 et n° 94-504-SR/R 1 du 22 octobre 1984, pour les agglomérations classées en pôles « verts » situées hors agglomération parisienne ;
- la circulaire n° 84-542-SR/R 1 du 11 décembre 1984, pour l'agglomération parisienne ;
- la circulaire n° 91-7673-SR/R 1 du 18 juin 1991, pour le réseau routier national structurant (autoroutes et routes express).

3. Le champ d'application de la circulaire

3.1. Les réseaux concernés

Seuls relèvent de la présente circulaire :

- pour l'exploitation, les réseaux non concédés de l'Etat, ainsi que le cas échéant la signalisation des routes départementales supportant des itinéraires BIS ;
- dans le cadre de la signalisation de direction, les réseaux non concédés de l'Etat et les différentes voies situées à l'intérieur d'une agglomération classée en pôle « vert ».

3.2. Les investissements pris en compte

La répartition des compétences entre la DR et la DSCR reste inchangée. Les règles de financement des équipements d'exploitation ont été précisées par la circulaire DSCR n° 94-05 du 19 janvier 1994 (annexe A). La signalisation de direction est définie par cette circulaire et la circulaire DR/DSCR n° 92-25068 du 28 novembre 1992.

3.2.1. Exploitation

La présente circulaire s'applique aux études et aux équipements ayant un rapport direct avec l'exploitation de la route dans le cadre du déploiement du SDER et du SDIR.

Il s'agit notamment des matériels de recueil de données (stations de comptage, d'aide à la décision en matière de météorologie, 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 centres d'ingénierie et de gestion de trafic (CIGT)... (cf. annexe 2, 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 0,3 million d'euros : propositions à formuler dans le cadre de cette circulaire en détaillant les investissements envisagés sur une fiche d'opération (cf. annexe 3) ;
- opérations d'un montant compris entre 0,3 million d'euros et 1,5 million d'euros : propositions à formuler dans le cadre de cette circulaire en joignant un dossier de présentation (cf. annexe 4) ;
- opérations d'un montant supérieur à 1,5 million d'euros : procédure spécifique sortant du cadre de la présente circulaire (cf. paragraphe 3.2.3 ci-après et annexe 4).

3.2.2. Signalisation de direction

La présente circulaire s'applique aux études et aux équipements de la signalisation de direction décrite dans « l'instruction interministérielle relative à la signalisation de direction » (circulaire n° 82-31 du 22 mars 1982).

Il s'agit :

- des études des schémas directeurs départementaux, des agglomérations classées en pôles « verts », et des autoroutes et routes express nationales non concédées ;
- des études des projets de définition des routes nationales non classées en routes express, des agglomérations classées en pôles « verts », et des autoroutes et routes express non concédées ;
- des équipements des routes nationales non classées en routes express, des agglomérations classées en pôles « verts », et des autoroutes et routes express nationale non concédées.

3.2.3. Les investissements non pris en compte

Les investissements suivants sont exclus de la présente circulaire :

- les opérations d'exploitation financées dans le cadre des contrats de plan entre l'Etat et les régions (financées sur le chapitre 53-46 article 90 à partir de 2002) ;
- les opérations d'exploitation et de signalisation de direction liées à des programmes de travaux neufs d'investissements financées par la DR qui 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 des volets signalisation et exploitation qui précisent les études et équipements indispensables à l'axe (réf. circulaire n° 94-56 du 5 mai 1994, annexes IV et V) ;
- les opérations d'exploitation de grande envergure telles que définies dans la circulaire du 28 mai 1997 relative au SDER dont le seuil d'investissement a été ramené à 1,5 MEuro et qui font l'objet d'une procédure spécifique (cf. annexe 4). Ces projets font l'objet d'une instruction en 2 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 vue d'un avant-projet sommaire.

4. Les priorités d'investissement de l'année 2002

4.1. Exploitation

La DSCR poursuivra en 2002 sa politique d'investissement selon les priorités suivantes :

- renouvellement et mise en conformité d'équipements existants : 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 en 1998 sera poursuivie dans le cadre du programme d'investissements 2002. Pour les feux tricolores, l'arrêté du 4 avril 2000 prévoit en effet que toutes les installations existantes devront être mises en conformité avant le 31 décembre 2004 ;
- 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 ;
- équipement du réseau en matériels de recueil de données et de diffusion d'information, par exemple à la suite d'études de plan de gestion de trafic ou dans le cadre de la mise en œuvre du SDIR et notamment dans sa zone d'expérimentation ;
- mise en conformité d'itinéraires alternatifs ;
- équipements ponctuels sur le réseau routier national.

4.2. Signalisation de direction

La DSCR poursuit en 2002 sa politique de financement en matière de signalisation de direction selon les priorités suivantes :

- les études des schémas directeurs départementaux, des autoroutes et routes express non concédées et des pôles verts ;
- les équipements permettant d'assurer la continuité des itinéraires partiellement équipés ;
- les équipements assurant la mise en cohérence d'itinéraires ;
- les équipements assurant la mise en cohérence au niveau départemental et local.

5. Présentation et transmission des demandes

Afin de faciliter l'instruction des demandes chaque DDE présentera deux dossiers distincts :

- l'un concernant l'exploitation en détaillant chacune des demandes sur les fiches appropriées de l'annexe 3 ;
- l'autre concernant la signalisation de direction, constitué des éléments précisés dans l'annexe 5.

Les dossiers de demande de financement seront transmis par le préfet de département (DDE) ou le préfet de région (DRE) pour le SIER en Ile-de-France, simultanément avant le 7 décembre 2001 :

- au préfet de région (DRE) ;
- à l'ingénieur général spécialisé dans le domaine routier (IGR) ;
- au CETE compétent ou au SIER (pour les départements de la Région Ile-de-France).

Les IGR, en collaboration avec les CETE ou le SIER établiront un avis technique par département. Seront notamment examinés :

Pour l'exploitation :

- l'opportunité des opérations proposées et leur concordance avec les objectifs du SDER, du SDIR 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 de gestion de trafic (PGT) ou qui concerne un itinéraires BIS.

Pour la signalisation, les priorités citées au paragraphe 4.2.

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

Le préfet de région (DRE), sur la bases de ces avis :

- assurera une synthèse régionale ;
- établira un ordre de priorité argumenté des investissements proposés ;
- transmettra cette synthèse à la DSCR (sous-direction de l'exploitation et de la sécurité de la route), avec les dossiers des demandes des DDE, avant le 18 janvier 2002, délai de rigueur.

6. Instruction des demandes

Les opérations retenues au titre de la présente circulaire seront financées uniquement en AP de catégorie I sur le chapitre 53-46, article 70 dans le cadre de la réforme budgétaire précédemment décrite.

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 retenues ne doivent pas être formulées dans le cadre de cette circulaire. Ces CP feront l'objet d'une procédure de programmation pour laquelle vous recevrez les instructions particulières en fin d'année 2001.

7. Les annexes

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

- annexe I : nouvelle politique générale de gestion des crédits en matière d'exploitation de la route et de signalisation de direction ;
- annexe II : nature des investissements financés par la DSCR pour l'exploitation ;
- annexe III : fiches de description des opérations :
 - A. - Equipement du réseau ;
 - B. - Point d'accueil Bison Futé ;
 - C. - Equipements des organisations ;
 - D. - Etudes liées à l'exploitation ;
 - E. - Fiche récapitulative exploitation ;
- annexe IV : procédures PGE, DEP et APS ;
- annexe V : signalisation de direction.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur adjoint de la direction
de la sécurité et de la circulation
routières,
Y. Robichon*

D.S.C.R.

Bureau de la Sécurité et des équipements de la Route (S.R./R1)

Bureau de l'exploitation de la route (S.R./R3)

Programme d'investissement pour l'année 2002 relatif à l'Exploitation de la Route et à la Signalisation de direction

ANNEXE I

NOUVELLE POLITIQUE GÉNÉRALE DE GESTION DES CRÉDITS EN MATIÈRE D'EXPLOITATION DE LA ROUTE ET DE LA SIGNALISATION DE DIRECTION

Une importante réforme budgétaire a été entreprise depuis deux ans avec le regroupement de sous-sections des domaines routes, transports. Dans la continuité de cette réforme la sous-section « Sécurité Routière » sera fusionnée dans

le budget 2002 avec celle des transports pour donner la « section transports et Sécurité Routière ». Ainsi, les chapitres budgétaires seront communs à la direction de la sécurité et de la circulation routières, la direction des routes et la direction des transports terrestres. Un redéploiement des crédits de paiement entre articles d'un même chapitre deviendra alors possible entre ces trois services gestionnaires de crédits.

Le chapitre de fonctionnement 35-43 (deux articles dont un pour les opérations déconcentrées) est intégré dans le chapitre 35-42 avec trois articles. Il s'agit d'une translation des deux articles (10 et 20 vers 30 et 40), à l'exception du fonctionnement des centres d'information routière et des dépenses Bison Futé qui sont individualisés (article 50).

Le chapitre d'investissement 53-48 est pour les parties exploitation de la route et signalisation de direction intégré dans le chapitre 53-46. Les deux articles 30 et 40 sont translétés dans les articles 70 et 90 à l'exception des études et expérimentations qui ne concernent pas une infrastructure existante, et qui sont intégrées au chapitre 53-47.

Par ailleurs pour l'exécution du budget 2001, en matière d'exploitation de la route, la DSCR a mis en œuvre de nouvelles procédures de gestion des crédits de paiement afin de mieux répondre aux besoins des services et réduire de façon sensible les reports excessifs. Elles ont principalement consisté en un échange entre la DSCR et les services à partir de plusieurs consultations (note DSCR du 25 mai 2001).

L'exécution du budget 2002 doit en conséquence nous permettre de franchir une nouvelle étape dans la modernisation de la gestion de l'ensemble des crédits (titres III et V).

Le chapitre budgétaire concerné (53-46. Opérations sur infrastructures existantes), étant dorénavant commun à la DSCR et à la DR et afin d'améliorer la lisibilité des actions sur l'ensemble du domaine « entretien et exploitation de la route », un parallélisme des procédures sera progressivement mis en œuvre quant à la mise en place des moyens financiers (calage des calendriers et mode opératoire similaire entre DSCR/SR et DR/REG-E).

Les DRE sont chargées pour le titre V de faire des synthèses régionales des propositions des programmes avec une hiérarchisation des priorités, avec l'avis de l'IG et du CETE. Cette évolution pourra se poursuivre dans la mobilisation progressive du pôle de compétence sécurité et circulation routières en DRE (évolution des observatoires, synthèse régionale des programmes en ce qui concerne les équipements de sécurité [DR] et les opérations de la DSCR).

Hors opérations du contrat de plan Etat région, l'ouverture des autorisations de programme s'effectuera exclusivement en catégorie I et de manière globalisée au niveau d'un département. Pour les DDE les plus dotés, la répartition des crédits pourrait s'inspirer de la démarche DR qui utilise trois rubriques :

- les opérations individualisées ;
- les opérations par nature ;
- mise en œuvre du SDER ;
- mise en œuvre du SDIR ; information des usagers ;
- signalisation ; mise en conformité des feux tricolores ;
- projets d'exploitation et de la sécurité de la route autres (projets européens) ;
- éventuellement une enveloppe non affectée (de l'ordre de 10 % du montant mis en place).

TITRE III

Chapitre 35-42 article 40 (précédemment 35-43 article 20)

Exploitation de la route, fonctionnement et maintenance des équipements, actions déconcentrées :

- courant novembre année N - 1 : délégation de crédits par anticipation aux DDE ayant une dotation annuelle = 0,15 million d'euros (1 million de francs) ;
- au 15 janvier année N : délégation d'une enveloppe correspondant à 80 % de la dotation de l'année N - 1 ;
- courant janvier de l'année N : envoi de la circulaire annuelle pour le recensement des équipements (calcul de la dotation théorique à partir de ratios) ;
- mars, mai de l'année N : analyse des besoins exprimés en réponse à la circulaire et calcul de la dotation finale ;
- au 15 juin de l'année N : délégation du solde de la dotation.

La dotation sera globalisée et comprendra les crédits destinés à financer :

- le fonctionnement et la maintenance de l'ensemble des équipements de la route (y compris stations SIREDO) ;
- le fonctionnement des organisations (CIGT, patrouilles).

Chapitre 35-42 article 50 (nouvel article)

Cet article est dédié au fonctionnement des centres d'information routière (CRICR, CNIR) et aux dépenses Bison Futé (point d'accueil Bison Futé).

Seules certaines DDE, accueillant un PABF sont concernées par cet article.

La mise en place des crédits pour ce nouvel article se fera conjointement avec le 35-42 article 40, comme indiqué ci-dessus (même circulaire).

TITRE V

Chapitre 53-46 article 70 (précédemment 53-48 article 30)

Exploitation de la route, installations sur infrastructures existantes, actions non déconcentrées (cat. I) :

Sont financées sur ce chapitre les investissements liés à la mise en œuvre du SDER et du SDIR, à la rénovation des équipements d'exploitation et de la signalisation directionnelle sur le réseau routier national, hors opération de construction de voirie nouvelle, et à partir de 2002 la mise en conformité des feux.

a) Autorisations de programme

Dernier trimestre de l'année N - 1 : envoi de la circulaire annuelle de programmation qui précise aux services le cadrage de la politique et les invite à présenter leurs besoins en investissement (autorisations de programme). Les DRE seront chargées de faire des synthèses régionales des propositions avec une hiérarchisation des priorités. Les CETE et les IG seront consultés pour avis par la DRE.

En mars de l'année N : ouverture des autorisations de programme en catégorie I, de manière globalisée au niveau d'un département avec en sous-détail les références aux opérations proposées par le service.

Exemple de libellé d'AP : « Dans le cadre de l'exécution du budget de l'année 2002, je vous notifie une autorisation de programme de 87 300 Euro sur le chapitre 53-46 article 70 pour la réalisation d'études, l'acquisition et l'installation de matériel et d'équipement, la construction ou l'aménagement de locaux relatifs à l'exploitation du réseau routier national dont le détail figure sur l'annexe jointe. »

Le sous-détail en annexe précise à titre indicatif les opérations retenues au vu des éléments de cadrage et des priorités affichées par la DDE, soit par exemple :

- « acquisition et installation d'une station SIREDO sur la RN 212 : 18 300 Euro » ;
- « mise en conformité de la signalisation des itinéraires *Bis* du Sud : 38 000 Euro » ;
- « étude d'un plan de gestion du trafic de la RN 144 31 000 Euro ».

Exemple de libellé d'AP pour la signalisation de direction :

« Dans le cadre de l'exécution du budget de l'année 2002, je vous notifie une autorisation de programme de 75 000 Euro sur le chapitre 53-46 article 70 pour la réalisation d'études du schéma directeur de l'autoroute A 31 et d'équipements de la RN 57 en signalisation de direction de la manière suivante :

- « études du schéma directeur d'A 31 : 30 000 Euro » ;
- « mise en conformité de la signalisation de la RN 57 45 000 Euro ».

b) Crédits de paiements

En décembre de l'année N - 1 : demande de compte rendu d'emploi des CP attribués au titre de l'année écoulée et demande des besoins en crédits de paiement pour couvrir les AP encore disponibles.

Fin janvier de l'année N : délégation à chaque service d'une dotation globalisée représentant 80 % à 100 % des crédits de paiement affectés au titre de la LFI.

En juin de l'année N : 1^{er} ajustement de la dotation de chaque service, au vue d'une part des crédits disponibles (de reports, sans emploi) et d'autre part des autorisations de programmes ouvertes en mars.

En septembre de l'année N : 2^e ajustement de la dotation de chaque service.

Chapitre 53-46 article 90
(précédemment 53-48 article 40)

Exploitation de la route, installations sur infrastructures existantes, actions déconcentrées (cat. II) :

Ne sont financées sur ce chapitre que les opérations inscrites aux CPER (16 opérations). Les opérations de mise en conformité des feux, précédemment financées sur ce chapitre, le seront à partir de 2002 sur le 53-46 article 70 (ex 53-48 article 30).

a) Autorisation de programme

Pour ce qui est des opérations inscrites aux CPER les dotations annuelles en autorisations de programme seront négociées avec les services de la façon suivante :

- en décembre de l'année N - 1, lettre DSCR de recadrage de la programmation (en fonction de l'avancement de l'opération) adressée pour accord aux services via la DRE ;
- en janvier de l'année N : délégation des autorisations de programme globalisées aux DRE concernées en catégorie II.

b) Crédits de paiement : même procédure que pour le chapitre 53-46 article 70

D.S.C.R.

Bureau de la Sécurité et des équipements de la Route (S.R./R1)
Bureau de l'exploitation de la route (S.R./R3)

Programme d'investissement pour l'année 2002 relatif à l'Exploitation de la Route et à la Signalisation de direction

ANNEXE II
Nature des investissements financés
par la DSCR pour l'exploitation

Les priorités d'investissements de la DSCR sont précisées au paragraphe 4 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. SDER

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 la création d'un schéma directeur du système d'information trafic. Son comité directeur a décidé notamment l'identification d'un ensemble de stations (environ 1 000) qui feront l'objet d'une exigence plus forte en terme de localisation, de surveillance et de recueil et la réalisation d'une étude d'opportunité des futures stations.

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 (PAR) existant dans chaque CETE.

A noter que les travaux de rénovation et de mise en conformité électrique des stations SIREDO existantes sont financés dans le cadre des programmes spécifiques gérés par les PAR 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 ou de phénomènes météorologiques particuliers : 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 équipements 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 ou dans le cadre du déploiement du SDIR.

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*

Compte tenu du développement du réseau routier, certains itinéraires *bis* n'ont aujourd'hui plus une réelle pertinence pour le délestage du trafic et sont donc susceptibles d'être supprimés en 2002. Les services recevront à ce sujet toutes les instructions utiles.

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.

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

1.8. *Points d'accueil Bison futé*

Il sera mis en place début 2002 une « labellisation » des points d'accueil Bison futé afin de garantir la qualité et l'homogénéité des prestations assurées sur l'ensemble du territoire national portant notamment :

- des périodes d'ouverture significatives et cohérentes au niveau national ;
- la qualité des informations routières délivrées ;
- la situation géographique stratégique (trafic important, frontalier, points noirs trafic).

Les demandes d'investissement seront examinées de façon cohérente avec cette démarche de « labellisation ». Dans ce domaine, la DSCR ne finance que les dépenses d'investissement 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 lumineuses 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. *Equipement 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 (internes 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.

D.S.C.R.

Bureau de la Sécurité et des équipements de la Route (S.R./R1)

Programme d'investissement pour l'année 2002 relatif à l'Exploitation de la Route et à la Signalisation de direction

ANNEXE III
FICHES DE DESCRIPTION DES OPÉRATIONS DU SDER

Dans le cadre de la circulaire liée au programme d'investissement pour l'année 2002, chaque demande de financement d'un montant inférieur à 1,5 million d'euros doit impérativement être présentée sous la forme de fiches 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 0,3 million d'euros et 1,5 million d'euros doivent être accompagnées d'un dossier de présentation.

On distingue 5 types de fiches :

A. - Équipements des réseaux (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 I 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 – R3

Programme des investissements de l'année 2002

Fiche de description d'opération

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

DDE :		N° :	
Axe concerné :		Classement SDER :	
		Trafic moyen (TMJA) :	
Caractéristiques particulières (<i>milieu, profil en travers, perturbations recensées</i>) :			
Investissement proposé :			
Montant de l'investissement (en Euro) :		Phasage éventuel :	
Description et justification de l'investissement proposé (<i>joindre documents en annexe si nécessaire, plans, devis, etc.</i>) en mentionnant s'il est demandé dans le cadre du SDIR			
Cadre DSCR :			

Programme des investissements de l'année 2002

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 Euro) :	Phasage éventuel :	
Description et justification de l'investissement proposé (<i>joindre documents en annexe si nécessaire, plans, devis, etc.</i>)		
Cadre DSCR :		

Programme des investissements de l'année 2002

Fiche de description d'opération

C. - Équipements des organisations

DDE :		N° :
Investissement proposé :		
Montant de l'investissement (en Euro) :	Phasage éventuel :	
Description et justification de l'investissement proposé (<i>joindre documents en annexe si nécessaire, plans, devis, etc.</i>)		
Cadre DSCR :		

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 Euro)	Coûts d'études en titre IX (en Euro)
Montant total des études proposées		

D.S.C.R.

Bureau de la Sécurité et des équipements de la Route (S.R./R1)

Bureau de l'exploitation de la route (S.R./R3)

Programme d'investissement pour l'année 2002 relatif à l'Exploitation de la Route et à la Signalisation de direction

ANNEXE IV 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 0,3 MEuro.

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, volume et fréquence 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 terrain.

Mise en œuvre du projet et phasage :

- estimation des coûts : études complémentaires, investissement, fonctionnement et maintenance ;
- effectifs et régime indemnitaire : redéploiement de personnel, besoins en personnel, régime indemnitaire existant, besoins en crédits indemnitaires (à détailler) ;

- phasage de l'opération, programmation des dépenses.

Evaluation 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 :

0 Crédits d'investissements : DSCR, DR/RIR, DR/REG.

1 Crédits de fonctionnement : DSCR, DR/REG.

2 Dotations en personnel : DPS/SD.

3 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 et sera diffusé aux services.

2. Les dossiers de réalisation d'une opération > à 0,3 MEuro

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

2.1. Opération d'un montant compris entre 0,3 MEuro et 1,5 MEuro : dossier de présentation

Ce dossier est élaboré pour justifier une opération d'investissement d'un montant compris entre 0,3 MEuro et 1,5 MEuro nécessitant notamment une programmation pluriannuelle. Il peut être également l'élément initiateur d'une opération beaucoup plus importante. Il doit aborder :

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

1 Les objectifs poursuivis et les actions prévues ;

2 Une description des équipements projetés (fonctions, localisation) ;

3 Une estimation et un échéancier de programmation.

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

2.2. Opération d'un montant supérieur à 1,5 MEuro

2.2.1. Dossier d'études préliminaires

Ce dossier est le premier élément de la procédure relative à l'approbation d'un projet d'investissement supérieur à 1,5 MEuro. 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 niveaux 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.

Evaluation 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.

2.2.2. 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 (prise 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 », du point de vue tant 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-ensembles.

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 PGE, 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 des DEP et APS s'appuie sur les avis sollicités auprès des ingénieurs généraux spécialisés dans le domaine routier ainsi que ceux du réseau technique.

D.S.C.R.

Bureau de la Sécurité et des équipements de la Route (S.R./R1)

Bureau de l'exploitation de la route (S.R./R3)

Programme d'investissement pour l'année 2002 relatif à l'Exploitation de la Route et à la Signalisation de direction

ANNEXE V SIGNALISATION DE DIRECTION 1. Les opérations finançables

La présente circulaire ne concerne que le financement de la mise en œuvre de la signalisation de direction de la part État - DSCR, à l'exclusion des opérations qui sont à la charge de la DR citées au paragraphe 2 ci-dessous.

La mise en œuvre de l'équipement de la signalisation de direction passe obligatoirement par deux phases d'études successives, la première concerne le schéma directeur et la seconde le projet de définition (celle-ci ne pouvant être entreprise qu'après approbation de la première), conformément aux textes en vigueur.

Le financement de signalisation de direction de la présente circulaire intéresse :

1. Les études des schémas directeurs des autoroutes non concédées et les routes nationales classées en routes express ;
2. Les études des schémas directeurs départementaux ;
3. Les études des schémas directeurs des agglomérations classées en pôles verts ;
4. Les études des projets de définition des autoroutes non concédées et les routes nationales classées en routes express ;
5. Les études des projets de définition des routes nationales non classées en routes express ;
6. Les études des projets de définition des agglomérations classées en pôles verts ;
7. La mise en place des équipements des autoroutes non concédées et les routes nationales classées en routes

express ;

8. La mise en place des équipements des routes nationales non classées en routes express ;

9. La mise en place des équipements des agglomérations classées en pôles verts.

La définition des aires d'études, la composition des dossiers ainsi que les procédures d'instruction technique des schémas directeurs et des projets de définition cités ci-dessus, sont précisés par la circulaire DSCR/DR n° 92-63 du 19 octobre 1992 pour les autoroutes et routes express et par la circulaire DSCR n° 98-11 SR/R 1 du 12 janvier 1998 pour les autres cas.

Selon les termes de la circulaire DSCR n° 91-7673-SR/R 1 du 18 juin 1991, les opérations citées en 1, 2, 3, 4 et 7 ont été financées en catégorie 1 et celles relatives aux points 5, 6, 8 et 9 en catégorie 2.

A partir de 2002, toutes les opérations relatives à la signalisation de direction sont financées en catégorie 1 sur le chapitre 53-46, article 70. Les études peuvent être financées en titre V (chapitre 53-46, article 70) ou en titre IX (chapitre 91-11, article 40).

2. Répartition financière entre la direction de la sécurité de la circulation routière (DSCR) et la direction des routes (DR)

La répartition financière de la part Etat entre la DSCR et la DR est précisée par la circulaire DSCR/DR n° 92-25068 du 18 octobre 1992.

La DSCR prend à sa charge financière, sur la part Etat, pour la première mise en conformité, des études du schéma directeur et du projet de définition ainsi que de la mise en place de l'équipement, de la signalisation de direction suite à la circulaire n° 82-31 du 22 mars 1982.

La DR prend à sa charge financière, sur la part Etat, des études du schéma directeur et projet de définition ainsi que la mise en place de l'équipement de la signalisation de direction dans les cas suivants :

1. La voie dite la Francilienne ;
2. Création d'infrastructures nouvelles y compris les déviations d'agglomération ;
3. Travaux d'amélioration de l'infrastructure (dénivellation de carrefours, création de nouveaux échangeurs) ;
4. Travaux de renforcement coordonnés ;
5. Toutes les modifications de la signalisation existante rendues nécessaires par la création de la nouvelle infrastructure ou de celles existantes lorsque la signalisation était précédemment conforme aux textes en vigueur.

3. Les opérations à financement 100 % l'Etat

Les études des schémas directeurs, des projets de définition et la mise en œuvre des équipements en signalisation de direction des autoroutes non concédées et des routes nationales classées en routes express sont supportés à 100 % par l'Etat, et ce, conformément aux termes de la circulaire DSCR n° 91-7673 SR/R. 1 du 18 juin 1991.

Les études des projets de définition de signalisation de direction des routes nationales non classées en routes express sont également supportées par l'Etat à 100 %.

L'Etat assure en totalité la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

4. Répartition financière entre l'Etat et les collectivités locales

La répartition financière entre l'Etat et les collectivités locales pour les études des schémas directeurs départementaux, les études des schémas directeurs des pôles verts, les études des projets de définition et la mise en œuvre de l'équipement dans les pôles verts, est précisée par les circulaire des 17 novembre et 18 juin 1991.

La répartition financière entre l'Etat et les collectivités locales pour les études des projets de définition et la mise en œuvre des équipements en signalisation de direction des routes nationales non classées en routes express, est définie par l'instruction interministérielle n° 81-85 du 23 septembre 1981.

La répartition financière entre l'Etat et les collectivités locales pour les études des projets de définition et la mise en œuvre des équipements en signalisation de direction des routes nationales non classées en routes express, est définie par l'instruction interministérielle n° 81-85 du 23 septembre 1981.

5. Présentation et instruction des demandes de financement

Le préfet de département - DDE transmet avant le 7 décembre 2001, l'ensemble des demandes d'études et d'équipements cités de 1 à 9 du paragraphe 1 pour 2002 :

- au préfet de région-D.R.E ;
- à l'IGR ;
- au CETE ou au SIER (départements de la région Ile-de-France).

Les IGR, en collaboration avec les CETE ou le SIER établiront un avis technique par département qui sera transmis par l'IGR 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 (sous direction de l'exploitation et de la sécurité de la route), avec les dossiers des

demandes des DDE, avant le 18 janvier 2002.

6. Composition des demandes

6.1. *Composition d'une demande d'études d'un schéma directeur et d'un projet de définition des autoroutes non concédées et des routes nationales classées en routes express.*

1. Une note de présentation.
2. Une carte de repérages des échangeurs traités.
3. Le cahier des charges, préciser le type de l'organisme (CETE ou bureau d'études privé) qui élaborera le dossier avec le devis.

6.2. *Composition d'une demande d'études d'un schéma directeur départemental*

1. Une note de présentation.
2. Le cahier des charges, préciser le type de l'organisme (CETE ou bureau d'études privé) qui élaborera le dossier, le devis estimatif global de l'étude ainsi que la partie à maîtrise d'ouvrage de l'Etat.
3. Les délibérations des collectivités locales concernées, acceptant de prendre en charge financière le complément de l'Etat.

6.3. *Composition d'une demande d'études d'un schéma directeur d'un pôle vert*

1. Une note de présentation.
2. Le cahier des charges, préciser le type de l'organisme (CETE ou bureau d'études privé) qui élaborera le dossier, le devis estimatif global de l'étude ainsi que la partie à maîtrise d'ouvrage de l'Etat, conformément aux termes de la circulaire n° 84-504-SR/R 1 du 22 octobre 1984.
3. Les délibérations des collectivités locales concernées, acceptant de prendre en charge financière le complément de l'Etat.

6.4. *Composition d'une demande d'études d'un projet de définition des routes nationales non classées en routes express*

1. Une note de présentation.
2. Une carte de repérage des carrefours traités.
3. Le cahier des charges, préciser le type de l'organisme (CETE ou bureau d'études privé) qui élaborera le dossier avec le devis estimatif.

6.5. *Composition d'une demande d'études d'un projet de définition d'un pôle vert*

1. Une note de présentation.
2. Une carte de repérage des carrefours traités.
3. Le cahier des charges, préciser le type de l'organisme (CETE ou bureau d'études privé) qui élaborera le dossier, le devis estimatif global de l'étude ainsi que la partie à maîtrise d'ouvrage de l'Etat, conformément aux termes de la circulaire n° 84-504-SR/R 1 du 22 octobre 1984.
4. Les délibérations des collectivités locales concernées, acceptant de prendre la charge financière leur incombant, en complément du financement de l'Etat.

6.6. *Composition d'une demande d'équipements sur les autoroutes non concédées et les routes nationales classées en routes express.*

1. Une note de présentation.
2. Le projet de définition défini par la circulaire DSCR/DR n° 92-63 du 19 octobre 1992.

6.7. *Composition d'une demande d'équipements sur les routes nationales non classées en routes express*

1. Une note de présentation.
2. Une carte de repérage des carrefours traités.
3. Un tableau récapitulatif une estimation de dépenses par carrefour et de l'ensemble du projet faisant apparaître la partie à prendre en charge par les différents organismes concernés, conformément aux termes de l'instruction interministérielle n° 81-85 du 23 septembre 1981.

6.8. *Composition d'une demande d'équipements des pôles verts*

1. Une note de présentation.

2. Une carte de repérage des carrefours traités.
3. Une estimation de dépenses (cf. circulaire du 17 novembre 1983) par carrefour et de l'ensemble du projet faisant apparaître les parties à prendre en charge par les différents organismes concernés.
4. La désignation de la partie à maîtrise d'ouvrage de l'Etat (circulaire du 22 octobre 1984).
5. Les délibérations des collectivités locales concernées par la prise en charge financière des équipements (circulaires DSCR des 17 novembre 1983 et 22 octobre 1984).