

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

Circulaire n° 2002-62 du 24 octobre 2002 relative au programme d'investissement pour l'année 2003 relative à l'exploitation de la route et à la signalisation de direction

NOR : *EQUS0210176C*

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer à Madame et Messieurs les préfets de région (directions régionales de l'équipement) ; Mesdames et Messieurs les préfets de département (directions départementales de l'équipement).

La présente circulaire a pour objet de préciser la politique de la DSCR en matière d'investissement sur les champs de l'exploitation de la route et de la signalisation de direction et d'exposer le cadre dans lequel vous devrez faire part de vos demandes d'investissement au titre du programme 2003.

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

Il s'agit là des demandes d'investissements sur le chapitre 53-46/70 (exploitation de la route, installations sur infrastructures existantes, actions non déconcentrées). Tous les besoins relatifs au schéma directeur d'exploitation de la route (SDER), au schéma directeur d'information routière (SDIR) et à la signalisation de direction, sur le réseau routier national non concédé, doivent y figurer.

1.1. 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. Les objectifs du SDER sont d'améliorer l'efficacité des interventions pour le maintien de la viabilité, de permettre là où c'est nécessaire une gestion plus efficace du trafic, de fournir une aide au déplacement des usagers.

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

La politique d'investissement de la DSCR s'inscrit désormais dans le cadre du SDIR dont le principe général est de mettre à disposition des usagers une information routière en temps réel concernant la sécurité et les conditions générales de circulation sur un réseau structurant d'environ 20 000 km.

1.3. 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. Sa mise en œuvre doit respecter les conditions d'homogénéité, de continuité et de cohérence sur l'ensemble du réseau routier national, autoroutes, routes express et autres routes, tant en milieu urbain qu'interurbain. C'est dans ce but que la DSCR a programmé la refonte de la signalisation de direction pour être conforme à l'instruction interministérielle qui définit les règles applicables en la matière (circulaire du 22 mars 1982).

2. Les investissements pris en compte

2.1. Exploitation

a) Etudes

Sont prises en compte :

- les études de plans de gestion de trafic (plan Neige, PALOMAR, PGT d'axe locaux) ;
- les études de projets globaux d'exploitation (PGE) ;
- les études relatives aux programmes d'investissement en équipements d'exploitation ;
- les études diverses relatives à l'exploitation de la route.

Les DDE (études de portée locale) et les DRE (études de portée régionale) formuleront leurs besoins dans ce cadre. Il est rappelé que les études peuvent être financées en titre V (bureaux d'études privés) ou en titre IX (CETE). Les demandes devront faire apparaître clairement ce choix.

Vous trouverez en annexe des précisions relatives aux études susceptibles d'être retenues au « guichet unique d'étude transport » associant plusieurs directions d'administration centrale (DAEI, DR, DGAC, DTT et DT MPL), auquel la DSCR est

associée en tant qu'observateur à partir de 2003.

b) Equipements d'exploitation

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, des centres d'ingénierie et de gestion de trafic, (*cf. annexe I*).

2.2. La mise en conformité des feux

Vous ferez également part cette année de vos besoins non encore satisfaits pour la mise en conformité des feux, désormais imputés sur le 53-46/70. La mise en conformité des feux doit en effet intervenir au plus tard le 31 décembre 2004 et l'année 2003 devrait être la dernière année de mise en place d'autorisation de programme pour ce besoin.

2.3. Signalisation de direction

La présente circulaire s'applique aux études et aux équipements de la signalisation de direction décrites 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 et des équipements sur les routes nationales non classées en routes express, dans les agglomérations classées en pôles « verts », et sur les autoroutes et routes express non concédées.

3. Les investissements non pris en compte

Les investissements suivants sont exclus de la présente circulaire :

- les besoins sur le chapitre 53-46/90, qui ne concerne désormais que les opérations d'exploitation de la route des contrats de plan Etat-région (CPER) ;
- les opérations d'exploitation et de signalisation de direction liées à des programmes de travaux neufs financés par la direction des routes, qui sont à prévoir dans l'opération même de construction ;
- les opérations d'exploitation d'un montant supérieur à 1,5 MEuro et qui font l'objet d'une procédure spécifique (*cf. annexe III*).

4. Les priorités d'investissement de l'année 2003

4.1. Exploitation

La DSCR poursuivra en 2003 sa politique d'investissement selon les priorités suivantes :

a) Renouvellement du matériel

L'effort entrepris les années précédentes pour le renouvellement et la mise en conformité d'équipements existants sera poursuivi. Cela constitue une priorité, compte tenu du vieillissement constaté de certains équipements qui se traduit par de fréquentes indisponibilités des matériels et une forte augmentation des coûts de maintenance. Le renouvellement et la mise en conformité concernent :

- la signalisation tricolore lumineuse ;
- la rénovation du RAU sur les voies rapides urbaines ;
- le renouvellement des équipements d'exploitation et de gestion de trafic obsolètes.

b) Equipement des services et équipements d'exploitation (SDER)

Dans ce domaine, la priorité sera donnée aux investissements proposés par les services ayant conduit une réflexion de type « projet global d'exploitation », ainsi qu'aux équipements dont le besoin a été mis en évidence dans le cadre d'un plan de gestion de trafic ayant fait l'objet d'une procédure d'approbation.

c) Equipements d'information routière (SDIR)

Le déploiement du SDIR étant réalisé en premier lieu sur l'axe Nord-Sud (réseau ayant fait l'objet de l'expérimentation menée courant 2001) et sur le réseau autoroutier non concédé, l'équipement en matériel de recueil de données et de diffusion d'information sera réalisé prioritairement sur ces voies.

d) Mise en conformité d'itinéraires alternatifs

e) Equipements ponctuels sur le réseau routier national

4.2. Signalisation de direction

La DSCR poursuit en 2003 sa politique de financement en matière de signalisation de direction selon les priorités

suivantes :

- les études des schémas directeurs départementaux des agglomérations classées en pôles « verts », et des autoroutes et routes express nationales non concédées ;
- 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

Les DDE établiront un classement de priorité de leurs demandes, en tenant compte des priorités générales de la DSCR.

Les DDE transmettront leurs dossiers simultanément aux CETE (SIER pour l'Île-de-France) et aux DRE pour le 25 novembre 2002. Afin de faciliter et d'accélérer le traitement des demandes, les DDE enverront à la DSCR une copie directe. Toutefois, les décisions de délégations d'AP ne seront prises que sur la base de l'avis de synthèse de la DRE. Le CETE établira un avis technique par département, qui sera transmis à la DRE pour le 13 décembre. Sur cette base, la DRE établira une synthèse régionale, qui devra parvenir à la DSCR au plus tard le 6 janvier 2003.

A partir de cette année, dans un souci de simplification de la procédure, les ingénieurs généraux spécialisés dans le domaine routier (IGR) ne seront pas consultés par les services pour l'établissement de l'avis de synthèse régional.

Afin de permettre la mise en place des autorisations de programme dès le début de l'année, je vous demande de bien vouloir respecter les délais de transmission indiqués ci-dessus. Vous trouverez en annexe III la procédure détaillée de présentation et transmission du dossier.

Pour le ministre et par délégation :
*L'ingénieur en chef des ponts et
chaussées,
Le directeur adjoint de la sécurité
et de la circulation routières,
Y. Robichon*

Copie à : DDE, DRE, DREIF/SIER, IGR, CETE, CRICR, SETRA, CERTU, DR (REG-E, RIR, RAR), DPSM (PCB), SR/ATR.

Liste des annexes

Annexe I. - Le contexte et la nature des investissements financés par la DSCR pour l'exploitation.

Annexe II. - Les études.

Annexe III. - La procédure de présentation, de transmission et d'instruction des demandes.

Annexe IV. - Fiches de description des opérations :

- A. - Etudes liées à l'exploitation ;
- B. - Equipements du réseau ;
- C. - Equipements des organisations ;
- D. - Point d'accueil Bison Futé ;
- E. - Fiche récapitulative exploitation.

Annexe V. - Les procédures PGE, DEP et APS.

Annexe VI. - La signalisation de direction.

ANNEXE I CONTEXTE ET NATURE DES INVESTISSEMENTS FINANCÉS PAR LA DSCR POUR L'EXPLOITATION

1. Contexte des investissements financés

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 pour objectif :

- d'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. Un document intitulé « Eléments de méthode pour l'élaboration des projets globaux d'exploitation » a récemment été diffusé aux

services ; il est de nature à vous aider dans l'élaboration de ce type de démarche ;

- de 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) ;
- de 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 désormais dans le cadre du schéma directeur d'information routière (SDIR).

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 km ;
- 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).

Conformément aux décisions du CISR, une expérimentation a été engagée dès 2001 sur un réseau limité au corridor Paris-Lyon-Marseille et aux autoroutes non concédées A 31 et A 75. 15 DDE étaient concernées par cette expérimentation.

Cette expérimentation, riche d'enseignements, a permis de mettre en évidence les principaux pré-requis nécessaires à la mise en œuvre d'un service d'information routière « en temps réel » à savoir :

- l'existence dans les services d'une véritable « culture de l'exploitation de la route » et d'organisation de type SDER (existence d'un CIGT, centre d'ingénierie et de gestion de trafic, et d'une veille qualifiée, surveillance du réseau, équipes d'intervention) ;
- la nécessité de disposer d'équipements de recueil de données performants, permettant une bonne connaissance du trafic et des perturbations ;
- la mise en œuvre d'outils de traitement informatique, permettant une communication rapide et automatique avec les partenaires, et notamment le CRICR.

Les enseignements de l'expérimentation conduisent à privilégier le déploiement du SDIR :

- au réseau de l'expérimentation ;
- au réseau autoroutier non concédé.

2. Nature des investissements financés

Des modifications de répartition de compétence entre la DR et la DSCR, visant à clarifier les financements entre les deux directions pour certains types de matériel, sont envisagées. Les nouvelles règles de répartition n'étant toutefois pas arrêtées, celles définies dans la circulaire DSCR n° 94-05 du 19 janvier 1994 (annexe A), pour les équipements d'exploitation restent applicables. Vous recevrez en temps utile les précisions nécessaires à ce sujet.

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

Par ailleurs vous veillerez, pour l'acquisition de certains équipements (PMV, SIREDO, caméras), au respect des notes AC/SD-2002-00061 du 6 juin 2002 relatives au langage de commande routier (LCR) et à la normalisation et AC/SD-2002-00086 du 1^{er} juillet 2002 spécifiquement relative aux stations de recueil de données de trafic SIREDO.

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 termes 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 mises 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.

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...).

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).

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.

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.

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.

Itinéraires Bis

Compte-tenu du développement du réseau routier, certains itinéraires *bis* n'ont plus une réelle pertinence pour le délestage du trafic et ont été supprimés en 2002 sur propositions des CETE et accord des DDE. D'autres sont susceptibles de l'être en 2003. 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.

Points d'accueil Bison Futé

Il a été 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 sur :

- 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.

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.

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.

ANNEXE II ETUDES

Dans le cadre de la présente circulaire doivent être formulés les besoins en crédits d'études de la part des DDE (études de portée locale) et des DRE (études de portée régionale).

Les propositions établies par les DRE dans le cadre du « guichet unique d'études transport » pour le programme 2002 ont montré qu'un certain nombre de projets d'étude relevaient directement du champ de compétence de la DSCR ou qu'ils en étaient proches. De même, lors de l'instruction des propositions des services dans le cadre de la circulaire investissement de la DSCR pour 2002, il est apparu que certaines demandes pouvaient, le cas échéant, être éligibles au « guichet unique d'étude transport ».

Pour la programmation 2003, la DSCR a donc jugé utile de s'associer en tant qu'observateur à la procédure du « guichet unique d'études transport ». Au vu de cette expérience, elle décidera de son adhésion définitive au dispositif à partir de la programmation 2004.

Le « guichet unique d'études transport » permet aux DRE de présenter des propositions d'études générales dans le domaine des transports. Les décisions de financement – ou de cofinancement – sont prises en commun à l'issue de l'examen de ces propositions par l'ensemble des directions y participant (DAEI, DR, DGAC, DTT et DTML jusqu'alors).

L'instruction de la présente circulaire DSCR et de la circulaire spécifique « guichet unique d'études transport » étant menée en parallèle et dans les mêmes délais, les DRE sont invitées à faire part de leur besoin d'étude (titre V, titre IX) :

- dans le cadre de la présente circulaire pour les études qui rentrent dans son champ d'application ;
- dans le cadre de la circulaire « guichet unique d'études transport » pour les études générales dans le domaine des transports pouvant intéresser une ou plusieurs directions, dont la DSCR.

Le financement sera ensuite assuré via l'une ou l'autre des procédures.

ANNEXE III PRÉSENTATION, TRANSMISSION ET INSTRUCTION DES DEMANDES

Les budgets disponibles annuellement ne permettent de satisfaire qu'une faible proportion des besoins exprimés (de l'ordre de 20 % des besoins, équipements neufs et renouvellement de matériel confondus). Aussi afin de faciliter les arbitrages il est demandé aux services de veiller à ne formuler les demandes d'investissement que pour les équipements jugés prioritaires. Les DDE établiront un classement de priorité de leurs demandes, en tenant compte des priorités générales

de la DSCR indiquées au paragraphe 4, classement qui sera ensuite validé ou amendé par la DRE.

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

- l'un concernant l'exploitation en détaillant chacune des demande sur les fiches appropriées de l'annexe IV ;
- l'autre concernant la signalisation de direction constitué des éléments précisés dans l'annexe VI ;

A partir de cette année, dans un souci de simplification de la procédure, les ingénieurs spécialisés dans le domaine routier (IGR) ne seront pas consultés par les services pour l'établissement de l'avis de synthèse régional qui sera réalisé par la DRE sur la base de l'avis du CETE territorialement compétent ou du SIER pour les départements de la région Ile-de-France.

Les dossiers de demande de financement seront transmis par le préfet de département (DDE), pour le 25 novembre 2002, simultanément :

- au préfet de région (DRE) ;
- au CETE compétent ou au SIER (pour les départements de la région Ile-de-France) ;
- à la DSCR (sous direction de l'exploitation et de la sécurité de la route).

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 de la circulaire.

L'avis, par département, sera transmis par le CETE au préfet de région (DRE) pour le 13 décembre 2002.

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

- assurera une synthèse générale ;
- validera ou amendera le classement, établi par les DDE, 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 pour le 6 janvier 2003 délai de rigueur.

L'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.

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 2002.

ANNEXE IV FICHES DE DESCRIPTION DES OPÉRATIONS DU SDER ET DU SDIR

Dans le cadre de la circulaire liée au programme d'investissement pour l'année 2003, chaque demande de financement d'un montant inférieur à 1,5 M doit impérativement être présentée sous la forme de fiches d'opération. Celles-ci sont maintenant exigées à l'appui des demandes de notification des autorisation 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 M et 1,5 M doivent être accompagnées d'un dossier de présentation.

On distingue 5 types de fiches :

A. - Etudes liées à l'exploitation.

1.1.1.1.1.1 B - Equipements 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).

1.1.1.1.1.2 C - Equipements des organisations.

1.1.1.1.1.3 D - Point d'accueil Bison Futé.

E. - Fiche récapitulative des demandes d'investissement et d'études (cette fiche devra obligatoirement comporter les informations concernant les PGE).

Ces fiches sont disponibles sont la forme d'un fichier informatique au format Word 6.0/95 et seront transmises par le réseau I sur demande à <mailto:DSCR/R3@equipement.gouv.fr>.

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

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

Programme des investissements de l'année 2003

2. Fiche de description d'opération

A. - Etudes liées à l'exploitation

DDE OU DRE :

N° :

Définition de l'étude projetée :

Montant de l'étude titre V (en Euro) :

(confiée à un bureau d'études extérieur)

Montant de l'étude titre IX (en Euro) :

CETE concerné :

Description et justification de l'étude projetée (joindre documents en annexe, devis, etc.) en mentionnant :

– si elle est également demandée dans le cadre du « guichet unique d'étude transport » pour les DRE ;

– si elle est demandée dans le cadre du S.D.I.R.

Cadre DSCR :

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

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 2003

3. Fiche de description d'opération

B. - 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 Euro) :

Phasage éventuel :

Description et justification de l'investissement proposé (joindre documents en annexe si nécessaire, plans, devis, etc.) en mentionnant s'il est demandé dans le cadre du S.D.I.R.

Cadre DSCR :

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

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 2003

Fiche de description d'opération

C. - Equipements des organisations

DDE :

N° :

Axe concerné :

Classement SDER :

Trafic moyen (TMJA) :

Caractéristiques particulières (milieu, profil en travers, perturbations recensées) :

Investissement proposé :
Montant de l'investissement (en Euro) :
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 routières*

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 2003

4. Fiche de description d'opération

D. - Points d'accueil bison futé

DDE :

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

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

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 2003

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

DDE :

N° :
Projet global
d'exploitation
(à renseigner
obligatoirement)
X inexistant
X à l'étude en DDE
X en cours d'instruction par les DAC
X approuvé le :
Types et libellés des opérations proposées relatives aux équipements des réseaux,

à l'équipement des organisations et aux points d'accueil Bison Futé

Montants des opérations

(en Euro)
Priorité

2
3
4
5
6
7
8
9
10

1. Montant total des investissements proposés
LIBELLÉ DES ÉTUDES ENVISAGÉES
COÛTS D'ÉTUDES EN TITRE V

2. COÛTS D'ÉTUDES

en titre IX
Priorité

1
2
3
4

3. Montant total des études proposées
ANNEXE V
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 (PGE)

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.

Elles sont invités à se référer au document intitulé « Eléments de méthode pour l'élaboration d'un PGE » incluant des exemples de contenu et de présentation qui a été diffusé dans les services en juin 2002 (disponible sous l'Intranet de la DSCR).

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 (DPSM, 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 et en crédits indemnitaires DPSM/ PBC.

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 :

- 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. 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 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 indemnitaires) ;
 - 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 (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 indemnitaires 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.

2.2.3. 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 DPSM. 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.

ANNEXE VI 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 n° 95-13 du 6 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).

La présente circulaire s'applique au financement des études et des équipements de la signalisation de direction décrite dans l'instruction interministérielle précitée.

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.

La DSCR poursuit en 2003 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 ;

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 Etat - 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 inter-urbaines 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.

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). Les demandes devront faire apparaître clairement ce choix.

2. Répartition financière entre la direction de la sécurité et de la circulation routières (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 novembre 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. Réhabilitation du réseau routier national non concédé ;
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 opérations suivantes sont financées à 100 % par l'Etat :

- a) Les études des schémas directeurs des autoroutes non concédées et les routes nationales classées en routes express ;
- b) Les études des projets de définition des autoroutes non concédées et les routes nationales classées en routes express ;
- c) Les études des projets de définition des routes nationales non classées en routes express ;
- d) La mise en place des équipements des autoroutes non concédées et les routes nationales classées en routes express.

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 1983 et 18 juin 1991.

La répartition financière entre l'Etat et les collectivités locales pour 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

Cf. l'annexe III.

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).