

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

Circulaire n° 2003-60 du 8 octobre 2003 relative au programme d'investissement pour l'année 2004 relatif à l'exploitation de la route et à la signalisation de direction

NOR : *EQU0310257C*

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

Texte(s) abrogé(s) : circulaire n° 2002-62 du 24 octobre 2002 portant le n° EQU0210176C ayant pour objet : programme d'investissement pour l'année 2003 relatif à l'exploitation de la route et à la signalisation de direction.

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

Mots clés libres : crédits d'investissement.

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer à Madame et Messieurs les préfets de la région (direction régionale de l'équipement) ; Mesdames et Messieurs les préfets de départements (direction départementale de l'équipement) [pour attribution] ; directions départementales de l'équipement – RGR ; direction régionale de l'équipement Ile de France – SIER ; inspecteurs généraux collège route ; centres d'études techniques de l'équipement (pour information) ; centre régionaux d'information et de coordination routières ; SETRA ; CERTU ; direction des routes – REG, RIR et RAR ; direction du personnel, des services et de la modernisation – PBC ; direction de la sécurité et de la circulation routières – SR/ATR0/ATR1 SR/R0/R1/R3.

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 2004.

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

Il s'agit 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, PGT d'axe, Palomar locaux) ;
- les études relatives aux programmes d'investissement en équipements d'exploitation ;
- les études de projets globaux d'exploitation (PGE) ; ce type de réflexion devrait toutefois se ralentir en 2004, dans le contexte de la décentralisation à venir du réseau routier national.
- 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 auquel participe désormais la DSCR.

b) Equipements d'exploitation et d'information routière

Il s'agit notamment des matériels de recueil de données (stations de comptage, vidéo-surveillance, détection automatique d'incident, aide à la décision en matière de météorologie), de sécurité (feux de signalisation, réseau d'appel d'urgence), de gestion du trafic et d'information des usagers (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 part de vos besoins non encore satisfaits pour la mise en conformité des feux, imputés sur le 53-46/70. La mise en conformité des feux doit en effet intervenir au plus tard le 31 décembre 2004.

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 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) Équipement des services, équipements d'exploitation et d'information routière

Dans ce domaine, la priorité sera donnée :

- aux investissements ayant potentiellement un impact important sur la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation ;
- aux investissements dont le besoin a été mis en évidence et validé par la DSCR dans le cadre de « projets globaux d'exploitation » des DDE, de projets d'exploitation par itinéraire (dite « APS d'axe »), ou dans le cadre de plans de gestion de trafic ayant fait l'objet d'une procédure d'approbation.

S'agissant des équipements plus particulièrement dédiés à assurer l'information des usagers, la priorité sera donnée au

réseau correspondant à la première phase de déploiement du SDIR, conformément aux termes de la circulaire DSCR du 19 juin 2003 (réseau autoroutier et voies rapides urbaines)

- c) Mise en conformité d'itinéraires alternatifs et itinéraires S
- d) Equipements ponctuels sur le réseau routier national

4.2. Signalisation de direction

La DSCR poursuit en 2004 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'Ile-de-France) et aux DRE pour le 7 novembre 2003. 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 28 novembre. Sur cette base, la DRE établira une synthèse régionale, qui devra parvenir à la DSCR au plus tard le 19 décembre 2003.

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 3 la procédure détaillée de présentation et transmission du dossier.

A compter de 2005, dans le cadre de la décentralisation à venir du réseau routier national, dès lors que sera définie la consistance du réseau dont l'exploitation restera à la charge de l'Etat, une nouvelle procédure de programmation sera mise en place. Celle-ci privilégiera en particulier une politique de programmation pluriannuelle, qui permettra aux services de mieux planifier les investissements. Vous recevrez en temps utile toutes les informations nécessaires à ce sujet.

Pour le ministre et par
délégation :
*Le directeur de la sécurité
et de la circulation routières,*
R. Heitz

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 objectifs :

- 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 « éléments 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. Néanmoins, ce type de réflexion devrait se ralentir en 2004, compte tenu des incertitudes liées au contexte de la décentralisation, qui devrait conduire à des nouvelles formes d'organisation de l'activité d'exploitation ;
- 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).

Les enseignements de l'expérimentation du déploiement du SDIR, réalisée en 2001, conduisent aujourd'hui à prévoir une première phase de déploiement prioritaire du SDIR sur le réseau autoroutier, ainsi que sur les voies rapides urbaines des principales métropoles régionales, soit un linéaire d'environ 4 500 km.

Ce phasage de déploiement est cohérent avec les programmes d'investissement en cours dans le cadre des opérations des contrats de plan Etat-région, qui prévoient la mise en œuvre de systèmes d'exploitation et d'information routière dans les principales métropoles régionales et sur de nombreuses autoroutes non concédées ; les investissements pris en compte au titre de la présente circulaire venant en complément des investissements des opérations des CPER.

Cette logique de déploiement permettra d'assurer une complémentarité avec les services d'information routière mis en œuvre par les sociétés concessionnaires d'autoroutes sur le réseau concédé, sur un réseau correctement maillé.

2. Nature des investissements financés

Les limites de compétence entre la DR et la DSCR, en ce qui concerne le financement de certains types de matériel et équipements d'exploitation, sont fixées dans la circulaire n° 94-05 du 19 juin 1994 (Annexe A), qui reste en vigueur.

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 relative 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 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 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 termes d'investissement que de fonctionnement et de maintenance, leur implantation ne doit être envisagée que sur des axes présentant de forts enjeux en termes 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'une démarche plus globale d'équipement d'axe ayant été validée par la DSCR.

Itinéraires bis et itinéraires S

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 et en 2003 sur proposition des CETE et accord des DDE.

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.

Le financement de la signalisation des « itinéraires S » permettant d'assurer le délestage des voies à fort trafic, dans le cadre de l'application de plans de gestion de trafic, ou plus généralement pour les besoins liés à l'exploitation de ces voies lorsqu'elles nécessitent de fréquentes interruptions de circulation, rentre dans le champ de la circulaire.

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. C'est le mode de financement normal de ce type d'équipements.

Toutefois, dans certains cas, ces matériels peuvent être consacrés exclusivement à des tâches d'exploitation, dès lors ils pourront être financés par la DSCR.

Équipement des organisations

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

La DSCR a plus spécifiquement vocation à financer les outils utilisés pour le recueil, le traitement, la transmission et la diffusion des données.

Là encore, compte tenu des conséquences en termes 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 ÉTUDES

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).

Certaines propositions d'études établies par les DRE dans le cadre du « guichet unique d'études transport » relèvent directement du champ de compétence de la DSCR, ou en sont proches. Pour cette raison, la DSCR a décidé d'adhérer au « guichet unique », auquel sont également associées la DAEI, la DR, la DGAC, la DTT, la DT MPL.

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.

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 fera l'objet d'un avis technique du CETE territorialement compétent (le SIER pour l'Ile-de-France), et 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 ;
La procédure à suivre, pour la transmission des demandes, est la suivante :
Les dossiers de demande de financement seront transmis par le préfet de département (DDE), pour le 7 novembre 2003, 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 D.S.C.R ;
- 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 28 novembre 2003.
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 19 décembre 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 2003.

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 2004, chaque demande de financement d'un montant inférieur à 1,5 MEuro 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 MEuro et 1,5 MEuro doivent être accompagnées d'un dossier de présentation.

On distingue 5 types de fiches :

- A. - Études liées à l'exploitation.
- B. - 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).
- C. - Équipements des organisations.
- 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 sous la forme d'un fichier informatique au format Word 6.0/95 et seront transmises par le réseau I² sur demande par mél à DSCR/R. 3@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
de la route - R 3

Programme des investissements de l'année 2004

Fiche de description d'opération

A. - Études 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 SDIR	
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 2004

Fiche de description d'opération

B. - Équipements 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 SDIR		
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 2004

Fiche de description d'opération

C. - Équipements 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 2004

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.)			
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 2004

Fiche de description d'opération

B. - État récapitulatif des demandes d'investissement et d'études

DDE :			N° :
Projet global d'exploitation (à renseigner obligatoirement)	inexistant à l'étude en DDE en cours d'instruction par les DAC approuvé le :		
Types et libellés des opérations proposées relatives aux équipements des réseaux, à l'équipement des organisations et aux points d'accueil Bison Futé			Montants des opérations (en Euro)
Priorité			
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
Montant total des investissements proposés			
Libellé des études envisagées		Coûts d'études en titre V	Coûts d'études en titre IX
Priorité			
1			
2			
3			
4			
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 M Euro.

1. Le projet global d'exploitation (P.G.E)

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 invitées 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 > 0.3 M Euro

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 M Euro et 1.5 M Euro : dossier de présentation

Ce dossier est élaboré pour justifier une opération d'investissement d'un montant compris entre 0.3 M Euro et 1.5 M Euro 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 M Euro 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 M Euro. Il doit permettre au maître d'ouvrage de définir le niveau de service du système d'exploitation projeté et de s'assurer de la faisabilité technique et financière. Il doit traiter des sujets suivants :

Analyse du problème :

- description du réseau, hiérarchisation des voies, classement en niveau d'exploitation ;
- études de trafic ;
- recensement et analyse des perturbations.

Enjeux et objectifs d'exploitation :

- objectifs stratégiques poursuivis, situations traitées ;
- description des actions envisagées selon les missions à accomplir (maintien de la viabilité, gestion du trafic, aide au déplacement) ;
- description des équipements « terrain » envisagés.

Organisation retenue :

- localisation, organisation et rôle des CEI ;
- organisation de l'exploitation entre les partenaires ;
- fonctionnalités attendues du CIGT ;
- programme immobilier sommaire du CIGT.

Évaluation et phasage de l'opération :

- phasage de l'opération ;
- évaluation des moyens matériels et humains nécessaires (effectif et masse indemnitaire) ;
- chiffrage de l'opération ;
- clés de répartition financière entre les maîtres d'ouvrage ;
- projet de convention entre les partenaires ;
- approche des coûts de fonctionnement et de maintenance ;
- schéma de maîtrise d'ouvrage, organisation de la conduite d'opération.

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

2.2.2 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 indemnitaire nécessaires ;

- un sous-dossier « matériels et engins » : explicitant les besoins en véhicules ou matériels pour assurer les missions d'intervention de terrain telles que les patrouilles ou les interventions d'urgence ;
- un sous-dossier « équipements de terrain » : décrivant les principes de conception et la justification des éléments relatifs aux divers équipements (RAU, recueil de données, vidéosurveillance, équipements de régulation du trafic ou d'information des usagers, ...) ;
- un sous-dossier « réseaux de transmissions » : décrivant l'architecture des réseaux envisagés (réseau propre à chaque exploitant, réseau commun) et la technologie retenue ;
- un sous-dossier « système informatique » : comprenant notamment une analyse fonctionnelle détaillée, l'architecture générale du système, et une déclinaison par sous-ensemble ;
- un sous-dossier « CIGT » : abordant le programme immobilier du CIGT, l'ergonomie des postes de travail et des équipements (synoptiques, ...), l'organisation humaine ;
- un sous-dossier « programmation » : exposant le chiffrage de l'opération, la décomposition en lots techniques homogènes, le phasage, le détail financier par lots, par phases et par maîtres d'ouvrage, la description de l'équipe chargée de la conduite de l'opération, l'analyse des coûts de maintenance et de fonctionnement.

A ce stade, pour la partie concernant l'Etat, ce dossier fera l'objet d'une décision ministérielle d'approbation de l'APS.

2.3 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, en milieu aussi bien 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 celles 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/ER3 du 25 juin 1982 sur les routes nationales en milieu interurbain ;
- les circulaires n° 83-18-S.R./S2 du 17 novembre 1983 et n° 94-504-S.R./R1 du 22 octobre 1984, pour les agglomérations classées en pôles « verts » situées hors agglomération parisienne ;
- la circulaire n° 84-542-S.R./R1 du 11 décembre 1984, pour l'agglomération parisienne ;
- la circulaire n° 91-7673-S.R./R1 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 nationales non concédées.

La DSCR poursuit en 2004 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 financières

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 interurbaines 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 précisées 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 D.S.C.R. 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 D.R. 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 circulaires 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'État, conformément aux termes de la circulaire n° 84-504-S.R./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'État, conformément aux termes de la circulaire n° 84-504-S.R./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 récapitulant 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).

FICHES DE DESCRIPTION DES OPÉRATIONS
DE SIGNALISATION DE DIRECTION

*Direction de la sécurité
et de la circulation routière*

Sous-direction de l'exploitation
et de la sécurité de la route
Bureau des équipements
et sécurité de la route - R 1

Programme des investissements de l'année 2004

Fiche de description d'opération

A. - Études liées à la signalisation directionnelle

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.) :		
Cadre DSCR :		

*Direction de la sécurité
et de la circulation routière*

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

Programme des investissements de l'année 2004

Fiche de description d'opération

B. - Équipements de signalisation directionnelle

DDE :		N° :
Axe concerné :	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 des équipements
et sécurité de la route - R 1

Programme des investissements de l'année 2004

C. - État récapitulatif des demandes d'investissement et d'études pour la signalisation directionnelle

DDE :	N° :	
Libellé des opérations d'équipements de signalisation directionnelle	Montants des opérations (en Euro)	
Priorité		
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
Montant total des investissements proposés		
Libellé des études envisagées en signalisation directionnelle	Coûts d'études en titre V	Coûts d'études en titre IX
Priorité		
1		
2		
3		
4		
Montant total des études proposées		