

*Direction de la sécurité  
et de la circulation routières*

**Circulaire n° 2004-69 du 20 décembre 2004 relative au programme d'investissements pour l'année 2005 relatif à l'exploitation de la route et à la signalisation de direction**

NOR : *EQUS0410445C*

*Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer à Madame et Messieurs les préfets de région (directions régionales de l'équipement) ; Monsieur le préfet de région (direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France, SISER) ; 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'investissements 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'investissements au titre du programme 2005.

Dans un souci de simplification administrative, la procédure de recueil des demandes est, cette année, simplifiée ; la réponse à la présente circulaire est rendue facultative.

En effet, le volume des demandes d'investissements formulées les années précédentes ne peut être chaque année satisfait que partiellement, et le montant des demandes non satisfaites est largement supérieur aux possibilités budgétaires de l'année 2005.

Aussi, il est demandé aux services de ne répondre à cette circulaire que dans l'un des cas suivants :

- de nouveaux besoins sont identifiés ;
- l'ordre de priorité des demandes effectuées en 2004 est modifié ;
- certaines demandes formulées en 2004 sont supprimées ou modifiées (caractéristiques, montant...).

Pour les départements ne répondant pas à la présente circulaire (pas de nouvelles demandes, pas de modification de celles de l'année passée), les demandes d'investissements qui n'ont pu être satisfaites en 2004 seront examinées dans l'ordre des propositions faites en 2004.

Pour les départements qui répondent à la circulaire, les réponses devront être faites conformément aux préconisations ci-après en respectant en particulier la cadre de présentation du paragraphe 5.

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

Il s'agit des demandes d'investissements sur le chapitre 53-46/70 (exploitation de la route, installations sur infrastructures existantes). 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 et dans les agglomérations classées en pôles « verts », doivent y figurer. Compte tenu des importantes réformes en cours devant entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2006 (transfert d'une partie du réseau routier national aux collectivités territoriales dans le cadre de la loi relative aux libertés et responsabilités locales et entrée en vigueur de la loi organique relative aux lois de finances), l'année 2005 sera, en ce qui concerne la programmation budgétaire des investissements, une année de transition entre les pratiques actuelles et les pratiques futures, pour lesquelles vous recevrez en temps utile toutes les informations nécessaires.

*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'investissements 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, en milieu tant urbain qu'interurbain. C'est dans ce but que la DSCR en a programmé la refonte pour être conforme à l'instruction interministérielle relative à la signalisation de direction (circulaire n° 82-31 du 22 mars 1982).

#### 1.4. *Les autres démarches*

D'autres démarches sont actuellement en cours, parmi celles-ci on notera particulièrement :

- la démarche SURE.

La démarche SURE (sécurité des usagers sur les routes existantes) est entrée en phase « active » ; en effet, elle a été présentée à l'automne 2004 à l'ensemble des services déconcentrés et du réseau scientifique et technique.

La concrétisation de la démarche sur 15 itinéraires pilotes et sa généralisation à l'ensemble du réseau routier national se fera dès l'année 2005 :

- la pertinence de la signalisation.

En matière de pertinence de la signalisation, le travail en cours porte sur deux axes :

- l'un, dans le cadre d'une circulaire adressée aux préfets en novembre 2003 demandant de procéder à l'élaboration de diagnostics en ce qui concerne la pertinence de la signalisation et d'entreprendre les modifications nécessaires. Un premier bilan après la mise en service des premiers radars de contrôle sanction automatique (CSA) a été demandé aux préfets. Cette démarche d'amélioration de la pertinence de la signalisation doit être poursuivie sur le long terme. Il y va de la crédibilité de notre action visant à améliorer le respect de la règle par les usagers ;

- l'autre donne la possibilité aux usagers, depuis juillet 2004, de faire part aux DDE des départements concernés des problèmes de signalisation routière qu'ils auraient pu rencontrer. Après 4 mois d'activité, les internautes ont envoyé, par l'intermédiaire du site « [ditesleau ministre.equipement.gouv.fr](mailto:ditesleau ministre.equipement.gouv.fr) » plus de 4 500 courriels. Les DDE sont actuellement sollicitées pour porter à la connaissance de la DSCR des exemples « significatifs » d'observation à laquelle la DDE a donné suite. J'accorde une grande importance à ce que les demandes des usagers fassent l'objet d'un examen détaillé et qu'il y soit donné suite lorsque cela paraît pertinent.

## 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 diverses relatives à l'exploitation de la route.

Les services formuleront leurs besoins dans ce cadre. Il est rappelé que les études peuvent être financées en titre V 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'études transport » associant plusieurs directions d'administration centrale auquel participe la DSCR.

#### b) Equipements d'exploitation et d'information routière

Il s'agit notamment des matériels de recueil de données (stations de comptage, vidéosurveillance, 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. *Signalisation de direction*

La présente circulaire s'applique aux études et aux équipements de la signalisation de direction décrits 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-régions (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 million d'euros et qui font l'objet d'une procédure spécifique (cf. annexe V) ;
- les autres démarches évoquées à l'article 1.3 ci-dessus ;
- la démarche SURE qui fait l'objet de financements spécifiques ;
- la pertinence de la signalisation dont l'amélioration doit être recherchée dans le cadre des dotations courantes.

#### **4. Les priorités d'investissement de l'année 2005**

##### *4.1. Exploitation*

La DSCR poursuivra en 2005 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 rénovation du RAU sur les voies rapides urbaines ;
- le renouvellement des équipements d'exploitation et de gestion de trafic obsolètes.

##### *b) Equipements d'exploitation et d'information routière, équipement des services*

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 approuvés, 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 2005 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**

Vous établirez un classement de priorité de vos demandes, en tenant compte des priorités générales de la DSCR.

Vous remplirez les fiches justificatives figurant en annexe IV pour l'exploitation de la route et en annexe VI pour la signalisation de direction dans les cas suivants :

- demandes nouvelles ;
- modification des demandes 2004.

Par contre, il est inutile de fournir à nouveau les fiches justificatives pour les demandes déjà formulées et non retenues en 2004.

Vous remplirez impérativement les fiches récapitulatives figurant aux annexes 4 ou 6.

Cette fiche récapitulative mentionnera les demandes de 2004 non financées.

Afin de simplifier et d'accélérer le traitement du dossier, la procédure d'avis des CETE et des DRE en vigueur les années précédentes est cette année supprimée. Toutefois, vous voudrez bien leur faire copie de vos demandes pour information. En cas de besoin, la DSCR sollicitera directement les CETE ou les DRE, lors de l'analyse des dossiers, pour obtenir les éclairages nécessaires, sur telle ou telle demande.

Les demandes devront être remises au plus tard le 20 janvier 2005 au bureau de l'exploitation de la route, DSCR, arche de La Défense, Paroi Sud 92055 La Défense Cedex.

Les dossiers arrivant après cette date ne seront pas pris en considération.

## 6. Evolution à partir de 2006 dans le cadre de la LOLF

A compter de 2006, dans le cadre de la décentralisation à venir du réseau routier national et de la LOLF, une nouvelle procédure de programmation sera mise en place. Les investissements liés à l'exploitation de la route seront pris en compte de la façon suivante :

- dans l'action « entretien et exploitation » du programme « réseau routier national » en ce qui concerne l'activité de maintien de la viabilité (matériel roulant, signalisation mobile...);
- dans l'action « gestion du trafic et information des usagers » du programme « sécurité routière » en ce qui concerne les équipements dynamiques d'exploitation.

La procédure de programmation qui sera mise en place 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 adjoint à la direction  
de la sécurité et de la circulation  
routières,*  
J. Panhaleux

### 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. - Études liées à l'exploitation ;
  - B. - Équipements du réseau ;
  - C. - Équipements des services ;
  - D. - Point d'accueil Bison Futé ;
  - E. - Fiche récapitulative exploitation.
- Annexe V. - Les procédures 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 ;
  - 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<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> 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 kilomètres ;
- rendre accessible au plus grand nombre cette information, par une large diffusion, sur le réseau, et par la mise à

disposition des médias et des opérateurs ;

- faire circuler une information routière synthétique en temps réel, entre les différents acteurs (gestionnaires de voiries, forces de l'ordre, autorités, centres régionaux d'information et de coordination routières CRICR).

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 kilomètres.

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 4 de la présente circulaire. Il convient également d'accorder une attention toute particulière à la nature même des équipements à installer de manière à s'assurer de l'adéquation avec les objectifs poursuivis, avec les organisations existantes ou projetées et avec les moyens de maintenance et de fonctionnement disponibles.

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<sup>er</sup> juillet 2002 spécifiquement relative aux stations de recueil de données de trafic SIREDO.

Stations de comptage SIREDO :

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...).

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 carrefours à feux, 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 propositions 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 lumineuses de rabattement, PMV mobiles...), sont utilisés tant pour des tâches d'entretien que pour des interventions liées à l'exploitation. Dans ce contexte, ces matériels ont vocation à être financés sur des crédits de la DR. C'est le mode de financement normal de ce type d'équipements. Toutefois, dans certains cas, ces matériels peuvent être dédiés exclusivement à des tâches d'exploitation, dès lors ils pourront être financés par la DSCR.

Equipement des services :

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.

## 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 participe 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 DDE et le SISER établiront un classement de priorité de leurs demandes, en tenant compte des priorités générales de la DSCR indiquées au paragraphe 4 de la circulaire 2005.

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 13 janvier 2005 :

- à la DSCR (sous-direction de l'exploitation et de la sécurité de la route) ;
- en copie pour information au préfet de région (DRE) ;

- en copie pour information au CETE compétent ou au SIER (pour les départements de la région Ile-de-France).

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.

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

Dans le cadre de la circulaire liée au programme d'investissements pour l'année 2005, chaque demande de financement d'un montant inférieur à 1,5 million d'euros doit impérativement être présentée sous la forme de fiches d'opération. Celles-ci sont maintenant exigées à l'appui des demandes de notification des 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 million et 1,5 million d'euros doivent être accompagnées d'un dossier de présentation.

On distingue 5 types de fiches :

- A. - Etudes liées à l'exploitation.
- B. - Equipements du réseau routiers (seront décrites sous cette forme les opérations d'investissement en matériels neufs, de rénovation d'équipements existants).
- C. - Equipements des services.
- D. - Point d'accueil Bison futé.
- E. - Fiche récapitulative des demandes d'investissements et d'études.

Ces fiches sont disponibles sous la forme d'un fichier informatique et seront transmises sur demande à mailto : DSCR/R. 3.

*Direction de la sécurité  
et de la circulation routière*

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

**Programme des investissements de l'année 2005**

*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 routière*

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

**Programme des investissements de l'année 2005**

*Fiche de description d'opération*

B. - Equipements du réseau routier (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 routière*

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

**Programme des investissements de l'année 2005**

*Fiche de description d'opération*

C. - Equipements des services

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 Routière*

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

**Programme des investissements de l'année 2005**

*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 routière*

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

**Programme des investissements de l'année 2005**

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

DDE :			N° :
Projet global d'exploitation		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			



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. 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.

## **3. La procédure d'approbation**

Les dossiers d'études préliminaires et d'avant-projet sommaire sont approuvés au niveau ministériel après instruction collégiale par les trois directions d'administration centrale concernées : DR, DSCR et 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/S 2 du 17 novembre 1983 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 nationales non concédées.

La DSCR poursuit en 2005 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 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 routière (DSCR) et la direction des routes (DR)**

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

18 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 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'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).

FICHE 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 2005**

*Fiche de description d'opération*

A. - Etudes 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 1

**Programme des investissements de l'année 2005**

*Fiche de description d'opération*

B. - Equipements de signalisation directionnelle

DDE OU DRE :		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 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 2005**

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

DDE :			N° :

Libellés 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			