

INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS ET MER

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES
SUR LE CLIMAT

*Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer*

Direction des infrastructures de transport

Sous-direction de la gestion du réseau routier
non concédé et du trafic

Note technique du 14 avril 2016 relative à la coordination des chantiers sur le réseau routier national (RRN)

NOR : DEVT1606917N

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Date de mise en application : immédiate.

Résumé : le Centre national d'information routière (CNIR), situé à Rosny-sous-Bois, et les centres régionaux d'information et de circulation routière (CRICR) cessent leur activité à compter du 1^{er} mai 2016, conformément aux décisions communes prises par les ministres de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et de l'intérieur.

La présente note a pour objectif de préciser la répartition des rôles entre les acteurs en matière de coordination des chantiers sur le réseau routier national (RRN).

Catégorie : mesure d'organisation des services.

Domaine : transport, activités maritimes, ports, navigation intérieure.

Mots clés libres : chantiers.

Circulaire abrogée : circulaire n° 96-14 du 6 février 1996 (NOR : EQU9610027C).

Annexe :

Principes, définitions et procédures pour l'élaboration et l'instruction des dossiers de chantier.

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, au préfet de la région Île-de-France, aux préfets coordonnateurs des itinéraires routiers, aux sociétés concessionnaires d'autoroute, à l'Association professionnelle des sociétés françaises concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes ou d'ouvrages routiers (pour exécution); aux préfets de zone de défense et de sécurité; à la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA); aux directions interdépartementales des routes (DIR) (pour information).

1. Contexte et objectif

Le Centre national d'information routière (CNIR), situé à Rosny-sous-Bois, et les centres régionaux d'information et de circulation routière (CRICR) cessent leur activité à compter du 1^{er} mai 2016, conformément aux décisions communes prises par les ministres de l'environnement, de l'énergie et de la mer et de l'intérieur. La présente note a pour objectif de préciser la répartition des rôles entre les acteurs en matière de coordination des chantiers sur le réseau routier national (RRN).

2. Chantiers et réseaux concernés

Les chantiers concernés sont les chantiers non courants (*cf.* annexe 1) ayant lieu sur le réseau routier national (RRN). Cette note concerne le RRN concédé, géré par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), et non concédé, géré par les directions interdépartementales des routes (DIR).

Cette note concerne les chantiers réalisés par tous les maîtres d'ouvrage (MOA) : services du MEEM réalisant des opérations de développement ou de modernisation du RRN, services du MEEM réalisant des opérations d'entretien du RRN, MOA tiers, concessionnaires...

3. Préparation des chantiers

3.1. Entre MOA et gestionnaire

Le MOA doit se rapprocher du gestionnaire sur le réseau duquel le chantier doit avoir lieu, pour étudier le mode d'exploitation sous chantier qui permette de le réaliser en limitant la gêne à l'utilisateur et en garantissant la sécurité des intervenants à un coût soutenable pour le MOA.

Le MOA et le gestionnaire identifient les périodes où la demande de trafic est conforme à la capacité résiduelle du chantier et pendant lesquelles il n'y a pas d'autre chantier gênant sur l'itinéraire ou sur un itinéraire concurrent de celui sur lequel a lieu le chantier.

Si un chantier nécessite des reports de trafic (délestage ou déviation) sur le réseau d'un autre gestionnaire, il revient au MOA de s'assurer de l'accord du gestionnaire concerné.

Le MOA et le gestionnaire assurent ainsi une pré-programmation du chantier. Le gestionnaire collationne l'ensemble des pré-programmations des MOA et réalise ainsi une pré-programmation annuelle des chantiers sur son réseau. Celle-ci vaut coordination interne au réseau du gestionnaire.

La forme de cette pré-programmation doit permettre d'identifier la localisation du chantier et de connaître sa gêne évaluée aux usagers (faible, moyenne, forte).

3.2. Entre gestionnaire et DIR de zone

Par application du principe de subsidiarité, la coordination interne ne fait pas l'objet d'un contrôle de la DIR de zone.

Chaque gestionnaire du RRN d'une zone de défense adresse à la DIR de zone, avant la fin du mois de février, sa pré-programmation des chantiers de l'année *N*. Il en transmet une version actualisée à chaque modification ayant un impact significatif.

Chaque DIR de zone adresse aux gestionnaires du RRN de sa zone une instruction sur les modalités de communication de cette pré-programmation.

La DIR de zone réunit au moins une fois par an l'ensemble des gestionnaires du RRN de sa zone pour faciliter la connaissance mutuelle et anticiper les grands chantiers susceptibles de générer une gêne importante aux usagers.

La DIR de zone analyse la compatibilité de la gêne des chantiers sur des itinéraires concurrents de gestionnaires différents. À cet effet, elle peut être amenée à demander aux gestionnaires toutes précisions utiles (phasage envisagé, nombre de voies neutralisées, etc.). En cas de conflit, elle tente de trouver une conciliation entre gestionnaires.

La DIR de zone tient à jour la programmation zonale des chantiers du RRN et la met à disposition de l'ensemble des gestionnaires de sa zone.

3.3. Entre DIR de zone et DIT

À défaut de conciliation entre gestionnaires, la DIR de zone effectue un pré-arbitrage qu'elle soumet à l'approbation du directeur des infrastructures de transport (DIT). La décision du DIT, adressée à la DIR de zone, est portée par celle-ci à la connaissance des gestionnaires concernés et des autorités (préfets de département concernés et préfet de zone de défense).

3.4. Dossier d'exploitation sous chantier

3.4.1. Cas du RRN non concédé

Une fois l'exercice de coordination réalisé par la DIR de zone, le MOA peut finaliser le dossier d'exploitation sous chantier (DESC) de son chantier.

Le gestionnaire de voirie (direction interdépartementale des routes) approuve le dossier d'exploitation sous chantier. S'il dispose des délégations correspondantes du préfet de département concerné, il signe l'arrêté de circulation. Sinon, il transmet le projet d'arrêté pour signature au préfet de département concerné au moins 3 semaines avant le démarrage du chantier.

3.4.2. Cas du RRN concédé

Une fois l'exercice de coordination réalisé par la DIR de zone, le gestionnaire peut finaliser le dossier d'exploitation sous chantier (DESC) du chantier.

Le gestionnaire de voirie (société concessionnaire d'autoroute) transmet le dossier d'exploitation sous chantier et le projet d'arrêté de circulation correspondant pour approbation aux préfets de département concernés au moins 3 semaines avant le démarrage du chantier.

Le DESC est adressé en parallèle par le gestionnaire à la sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé (GRA) de la direction des infrastructures de transport.

4. Principes, définitions et procédures pour l'élaboration et l'instruction des dossiers de chantiers

L'annexe 1, ci-après, reprend les principes, les définitions et les procédures utiles à l'élaboration et à l'instruction des dossiers de chantiers.

Il est par ailleurs rappelé que la circulaire n° 96-14 du 6 février 1996 relative à l'exploitation sous chantier n'est plus en vigueur depuis 2009.

La présente note sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en charge des relations internationales sur le climat, et sur le site circulaires.gouv.fr.

Fait le 14 avril 2016.

Pour la ministre et par délégation :
Le directeur des infrastructures de transports,
C. SAINTILLAN

ANNEXE

PRINCIPES, DÉFINITIONS ET PROCÉDURES POUR L'ÉLABORATION ET L'INSTRUCTION DES DOSSIERS DE CHANTIER

L'exécution des travaux sur les chaussées génère des perturbations, notamment des restrictions de capacité, qui réduisent la qualité habituelle du service rendu à l'utilisateur. Une programmation des travaux adaptée à la distribution de la demande de trafic dans l'année, le choix de dispositions pertinentes d'exploitation et une bonne information du public sont de nature à réduire cette gêne à un niveau tolérable.

1. Étude préliminaire

Chaque chantier doit faire l'objet d'une étude d'exploitation destinée à rechercher les modalités d'écoulement du trafic dans les meilleures conditions de sécurité et de fluidité.

Pour ce qui concerne la sécurité, cette étude permet de rechercher et de définir les mesures les mieux adaptées pour assurer la sécurité des usagers et des personnels travaillant sur les chantiers. Ceux-ci constituent, en effet, une situation inhabituelle et il convient d'informer l'utilisateur, de le convaincre d'adapter son comportement et de le guider par le choix d'une signalisation adaptée à la situation, cohérente et non ambiguë. L'objectif est ici d'offrir à l'utilisateur des conditions optimales de « lisibilité » de la situation. De plus, pour assurer la sécurité des personnels, l'étude s'attachera à définir les mesures particulières qui seront consignées dans le cahier de recommandations pour les chantiers courants et le dossier d'exploitation sous chantier pour les chantiers non courants. La prise en compte des problèmes de sécurité doit être un souci constant dans toutes les phases de préparation du chantier. Elle passe par une analyse des risques et la mise en œuvre de mesures de prévention (respect des textes réglementaires, détails d'organisation, définition des responsabilités, sensibilisation et formation des personnels, information et communication...).

Pour ce qui concerne la fluidité du trafic, cette étude permet de vérifier que les volumes de trafic escomptés pendant la durée du chantier n'excèdent pas la capacité résiduelle du réseau, notamment durant les pointes journalières ou hebdomadaires. Lorsqu'il s'avère techniquement impossible de respecter des conditions acceptables d'écoulement du trafic, il convient d'organiser le détournement du trafic excédentaire sur des itinéraires parallèles, dans la mesure où leur configuration le permet.

2. Programmation

La programmation des travaux à réaliser au cours de l'année vise à limiter la gêne pour l'utilisateur, notamment :

- par le bon choix des dates d'intervention ;
- en limitant l'interaction des chantiers sur des axes dépendants les uns des autres ;
- en évitant, si possible, l'accumulation de chantiers successifs sur un même itinéraire.

À l'intérieur des agglomérations, cette programmation devra tenir compte des chantiers dont la coordination est assurée par le maire.

À l'extérieur des agglomérations, elle concerne également les chantiers des occupants du domaine public routier.

3. Définition des chantiers courants et non courants

Les dispositions préalables à la mise en place des mesures d'exploitation prévues sont fonction de la gêne apportée par le chantier. On distingue à cet effet deux types de chantiers, les chantiers courants et les chantiers non courants.

3.1. Chantiers courants

Un chantier est dit courant s'il n'entraîne pas de gêne notable pour l'utilisateur. En particulier, la capacité résiduelle au droit du chantier doit rester compatible avec la demande prévisible de trafic.

Un chantier courant ne doit donc pas entraîner :

- de réduction de capacité pendant les jours dits « hors chantier » ;
- d'alternat supérieur à 500 mètres ;
- de déviation.

En outre, le débit prévisible par voie laissée libre à la circulation ne doit pas dépasser les valeurs suivantes :

- routes bidirectionnelles : 1 000 véhicules/heure (pour une voie de largeur supérieure ou égale à 3 mètres et hors alternat) ;
- routes à chaussées séparées et autoroutes : 1 200 véhicules/heure (rase campagne) ; 1 500 véhicules/heure (zone urbaine ou périurbaine) ; 1 800 véhicules/heure (sur les réseaux des grandes agglomérations les plus circulés).

De plus, sur les routes à chaussées séparées :

- la zone de restriction de capacité ne doit pas excéder 6 kilomètres (dans le cas de deux chantiers ponctuels établis à l'intérieur de cette zone et distants d'au moins 3 kilomètres, il est recommandé de limiter la restriction de capacité aux seules zones de travaux effectifs et donc de rendre à la circulation la ou les voies neutralisées entre les deux zones de chantiers) ;
- le chantier ne doit pas entraîner de basculement partiel ;
- les alternats concernant la partie bidirectionnelle d'une bretelle de diffuseur ne doivent pas excéder une durée de deux jours, ni concerner un trafic par sens supérieur à 200 véhicules/heure. De plus, ils ne doivent pas occasionner de remontée de file sur la bretelle de décélération ;
- la largeur des voies ne doit pas être réduite ;
- l'inter-distance entre deux chantiers consécutifs organisés sur la même chaussée doit être au minimum de :
 - 5 kilomètres si l'un des deux chantiers ne neutralise pas de voie de circulation ;
 - 10 kilomètres lorsque au moins l'un des deux chantiers laisse libre deux voies ou plus de circulation, l'autre laissant libre au moins une voie ;
 - 20 kilomètres lorsque les deux chantiers ne laissent libres qu'une voie de circulation ou si l'un des deux chantiers entraîne un basculement de trafic (quelle que soit la chaussée concernée), l'autre neutralisant au moins une voie de circulation (quelle que soit la chaussée concernée) ;
 - 30 kilomètres si les deux chantiers entraînent un basculement de trafic (quelle que soit la chaussée concernée).

Par dérogation aux conditions ci-dessus, sont considérés comme des chantiers courants sur les réseaux des grandes agglomérations les plus circulés, les chantiers de nuit neutralisant une bretelle ou la section courante et entraînant une déviation de trafic, dès lors que cette mesure est prévue dans un plan de gestion du trafic ou, à défaut, dans tout autre document établi à l'avance après étude spécifique d'exploitation.

3.2. Chantiers non courants

Un chantier est dit non courant si l'une ou plusieurs conditions caractéristiques des chantiers courants ne sont pas remplies.

4. Procédure applicable aux chantiers courants

Les dispositions d'exploitation et les mesures de sécurité sont regroupées dans un cahier de recommandations établi par le gestionnaire de la voirie et destiné à faire connaître à chacun les mesures à respecter pour la sécurité des agents du service gestionnaire et des entreprises, ainsi que celle du public (usagers, riverains) et pour limiter la gêne occasionnée aux usagers ou aux riverains.

Le cahier de recommandations doit en particulier définir :

- les différents modes d'exploitation ;
- les règles techniques et les modes opératoires (mise en place et dépose de la signalisation, alternat...);

- les règles de sécurité à respecter sur le chantier pendant la période d'activité (équipement vestimentaire, signalisation des véhicules, circulation et stationnement des véhicules de service, circulation à pied sur le chantier...);
- l'organisation des tâches (définition des tâches et rôles de chacun...);
- la conduite à tenir en cas d'incident (responsables à contacter...);
- les conditions nécessitant de recourir à l'intervention des forces de l'ordre;
- les mesures d'informations spécifiques pour les coupures de nuit sur autoroutes;
- et, d'une façon générale, toutes les recommandations nécessaires au bon déroulement du chantier.

Le gestionnaire de la voirie établit et soumet à la signature du préfet de département un projet d'arrêté permanent réglementant la circulation au droit des chantiers sur le réseau dont il a la responsabilité. Cet arrêté précise en particulier les différents types de chantiers, les contraintes et dispositions d'exploitation applicables à chaque type ainsi que les mesures d'information du public et fait référence au cahier de recommandations.

5. Procédure applicable aux chantiers non courants

Le dossier d'exploitation sous chantier a pour objet de permettre de vérifier la bonne coordination des interventions sur le domaine public et de minimiser la gêne pour l'utilisateur. Il comprend notamment :

- un plan de situation;
- une description synthétique du chantier faisant apparaître l'objet des travaux;
- la date prévue pour les travaux, leur durée et les éventuels phasages;
- les données de trafic disponibles;
- le mode d'exploitation retenu et sa justification;
- les schémas de signalisation;
- une carte des itinéraires de déviation éventuellement utilisés, avec l'accord des autorités administratives des voies concernées;
- les comptes rendus des réunions de concertation qui ont été organisées;
- les avis des gestionnaires concernés;
- les recommandations traitant de la sécurité des personnels;
- les mesures retenues pour informer les usagers de la route et éventuellement les riverains;
- le projet d'arrêté correspondant.

Le dossier d'exploitation sous chantier est établi par le maître d'ouvrage des travaux.

Sur le réseau non concédé, le gestionnaire du RRN (direction interdépartementale des routes) approuve le dossier d'exploitation sous chantier. Sur le réseau concédé, le gestionnaire du RRN (société concessionnaire d'autoroute) transmet le dossier d'exploitation sous chantier au préfet de département concerné.

Le gestionnaire du RRN soumet le projet d'arrêté au préfet de département concerné.

Si, par la suite, les dates d'exécution ou les mesures d'exploitation s'écartent des dispositions approuvées par l'arrêté préfectoral de réglementation temporaire de la circulation, le maître d'ouvrage des travaux établit un dossier modificatif qui est soumis à la même procédure que le dossier initial.