

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ
ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES

Sous - Direction de la Sécurité de la Route
et des Equipements

83 - 505 - ST/S.1

DIRECTEUR :
244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VIIe)
CODE POSTAL 75775 PARIS CEDEX 16
TELEPHONE : 544.39.93 - TELEX 250038 F

SERVICES :
208, RUE RAYMOND LOSSERAND
75014 PARIS - TELEPHONE : 539.25.70
TELEX EKIPIRER 200366

PARIS, le 01 JUIN 1983

LE MINISTRE

à

Monsieur le Commissaire de la République du Département
Direction Départementale de l'Équipement

OBJET : Suppression des zones d'accumulation d'accidents corporels - Programme 1983.

Dans le cadre de la nouvelle politique de sécurité routière et pour faire suite aux décisions du Conseil des Ministres du 8 décembre 1982, il a été décidé de relancer un programme d'investissements spécifiquement adapté à la suppression des zones d'accumulation d'accidents corporels.

Ce programme est complémentaire de l'action de la Direction des Routes dont les opérations d'investissement lourd intègrent les préoccupations de sécurité routière. Il est également complémentaire des actions que vous serez amené à développer au titre des aménagements de sécurité sur le réseau des routes nationales par les crédits déconcentrés qui vous sont attribués sur le chapitre 53-48 article 10 pour des petites opérations.

*
* *
*

Pour l'exercice 1983, j'ai procédé à une sélection d'opérations sur la base des dossiers d'intention qui m'ont été adressés. Pour ce qui concerne votre département, j'ai retenu le principe d'une inscription au programme 1983 des opérations retenues en annexe 1 qui sera confirmée sous réserve de la mise en évidence d'un enjeu positif pour la sécurité. Je vous demande de m'adresser un dossier d'avant-projet réduit en vue de son approbation et de la fixation de son estimation officielle.

Le dossier d'avant-projet réduit sera constitué par référence aux directives actuelles de la Direction des Routes (circulaires ministérielles R/IN n° 81-23-3/5 du 25 mars 1981 et n° 82-68 - du 12 août 1982) sous réserve des adaptations nécessaires liées à l'importance de l'opération ou au caractère particulier de certaines opérations spécifiques de sécurité. Ces adaptations sont abordées en annexe 2; elles présentent un caractère indicatif dont vous voudrez bien vous inspirer.

L'instruction des dossiers fait l'objet d'une procédure spéciale développée en annexe 3.

Les modalités pratiques de programmation et de gestion feront l'objet d'une directive annexée à la décision d'approbation des avant-projets.

*
* *

D'ores et déjà, je vous indique que j'ai décidé de procéder pour les opérations du présent programme et des programmes ultérieurs à la mise en place d'un suivi d'efficacité de ces opérations sur une période suffisamment longue pour parfaire la connaissance de l'impact réel des opérations sur la sécurité.

Par délégation :
LE DIRECTEUR DE LA SECURITE ET
DE LA CIRCULATION ROUTIERES,

P. MAYET.

Copie:

DDE
CETE
IGS

SUPPRESSION DES ZONES D'ACCUMULATION D'ACCIDENTS CORPORELS.

 Chapitre 53-48 article 10 - Budget 1983

Opérations sélectionnées au niveau central

DEPARTEMENTS	Code	R.N.	LIBELLE DE L'OPERATION
			Situation
Aisne	02	2 44	Carrefour D80 au N.O. de VILLERS-COTTERETS Carrefour D251 à FESTIEUX
Allier	03	7 7	Section dangereuse près de FEJARD Section dangereuse LAFEIJE
Ardennes	08	43 43	Section dangereuse - P.K. 57,0 à 58,5 Carrefour D22A à l'Est de RIMOGNE
Aude	11	113	Section dangereuse à CAPENDU-Est
B.-du Rhône	13	538 7	Section dangereuse (glissance) Carrefour N96 au CANET
Corrèze	19	20	Section dangereuse au sud de SADROC
Drôme	26	7 7	Carrefour D7 à BOURG-les-VALENCE Eclairage public à VALENCE
Eure	27	13	Carrefour N138 à MALBROUCK
Eure-et-Loir	28	10	Carrefour D955 à l'Est de CHATEAUDUN
Gard	30	113	Section dangereuse à l'Est de BELLEGARDE
Hérault	34	109	Virage à St-André de SANGONIS
Ille-et-Vil.	35	12	Carrefour D68 à PLEUMEULEUX
Indre	36	20	Carrefour D925 à l'Est de CHATEAUROUX
Isère	38	85 75	Carrefour D112 - 112D à BASSE-JARRIE Carrefour Nord (Fusillés) VOREPPE
Loire	42	7	Piste cyclable MABLY (entrée nord ROANNE)
Loire-atl.	44	149 A11	Carrefour V.C. n° 4 à GETIGNE Bretelle D75 - piste cyclable
Loiret	45	152	Petites traverses entre ORLEANS et BEAUGENCY
Lot	46	20	Traverse de St-PIERRE-LAFEUILLE
Meurthe-et-Moselle	54	43	Virages PK 54 au Petit Pailly
Nièvre	58	76	Carrefour D134
Nord	59	49	Carrefour D117 LA LONGUEVILLE
Pas-de-Calais	62	43	Carrefours à ARDRES
Pyrénées-Atlantiques	64	117	Bandes d'arrêt section PAU - IDRON
Sarthe	72	157	Carrefour D52 à ARDENAY
Yvelines	78	13	Bretelle CD 928 - aménagement 2 roues
Deux-Sèvres	79	11	Traverse de La CRECHE - D7 et D174
Somme	80	1	Carrefour D97 à St-SAUVEUR
Tarn-et-Garonne	82	20	Virage de FOUMARY - Commune de CAUSSADE
Yonne	89	6	Carrefour N146 à ETRÉE
Essonne	91	7	Entrée Nord de CORBEIL (sécurité piétons)
Hauts-de-Seine	92	185	Sécurité piétons

RECOMMANDATIONS POR L'ELABORATION DE L'AVANT-PROJET REDUIT DE SECURITE

Préliminaire

L'avant-projet réduit d'aménagement de sécurité est destiné à :

- définir avec une précision suffisante le type d'aménagement retenu et son adéquation à répondre de manière essentielle à la réduction du nombre et de la gravité des accidents,
- fixer une estimation officielle du coût de réalisation et connaître les participations financières éventuelles. Ces dernières trouvent leur justification soit dans l'intérêt retiré par des collectivités gestionnaires de réseaux de voirie du fait de leur implication directe dans l'aménagement (intersection RN / CD ou V.C en particulier) soit du fait du rôle urbain dévolu à la route nationale, soit, enfin, dans la volonté d'accompagner l'effort de l'Etat par un effet de déploiement de ses capacités d'investissement.

*
* *

I - Précisions sur le contenu de l'avant-projet

1) Plans de situation générale de l'opération

En raison du caractère généralement ponctuel de l'aménagement, il est indispensable de situer l'opération sur un plan à grande échelle qui permette une bonne localisation géographique (à l'échelle du département si possible) et sur un second plan qui permette de juger du site de l'opération (dans son état actuel d'aménagement) en relation avec le contexte routier de proximité ou dans son environnement urbain ou périurbain selon le cas (en l'absence de plans à une échelle adaptée, quelques photographies judicieusement orientées seraient de nature à répondre à cette attente).

2) Mise en valeur de l'enjeu et justification globale de l'aménagement présenté

Dans l'incertitude sur les taux d'efficacité escomptés a priori, il n'apparaît pas essentiel à ce stade des études de procéder à une estimation de la rentabilité immédiate de l'opération proposée (les indications statistiques relevées dans le cadre des études d'efficacité a posteriori des programmes antérieurs de suppression des points noirs - opérations de sécurité n° 1 - ont guidé le choix des opérations retenues au niveau central).

La justification de l'aménagement projeté et la mise en valeur de l'enjeu sur la sécurité seront basés sur l'exploitation statistique des accidents qui se sont produits sur une période de 5 ans, voire sur une période de durée moindre s'il apparaît que des modifications dans l'environnement ou les infrastructures sont de nature à fausser l'exploitation des données statistiques. Les enseignements tirés de cette exploitation et des indications de nature plus précises ou plus récentes (enquêtes REAGIR par exemple) peuvent être utilisés lorsqu'ils éclairent l'enjeu sur la sécurité ou qu'ils conduisent à des aménagements à caractère innovant.

Dans la majorité des cas, il serait souhaitable de déterminer le caractère accidentogène de l'infrastructure dans son état actuel par rapport à des statistiques globales de niveau national et, dans des cas exceptionnels, de démontrer que l'état actuel présente un niveau de risque particulièrement élevé par référence à des normes dont la validité est incontestable.

3) Définition géométrique du projet

- tracé en plan
- profil en long
- profil en travers (le cas échéant cahier de profils en travers)

Cette définition sera adaptée à l'importance de l'opération et l'échelle des plans sera définie en conséquence. Il importe de reporter sur ces plans l'ensemble des équipements de sécurité

nécessaires avec leur implantation de manière à ne pas omettre de prendre en compte leur existence et les risques qui s'y attachent au stade ultérieur des études (agressivité des supports de signalisation, fonctionnement des dispositifs de retenue pouvant conditionner l'emprise et le détail des profils en travers).

Pour faciliter l'intelligence du projet, il y aurait lieu de s'efforcer de faire apparaître par des couleurs contrastées les éléments significatifs du fond de plan correspondant à l'état actuel et ceux correspondant à l'état projeté ou de présenter deux plans séparés à la même échelle de ces deux états.

4) Eléments économiques

4-1) Estimation

L'estimation sera proposée par référence aux conditions économiques du mois de janvier 1983 par nécessité de cohérence de la gestion au niveau central. Elle distinguera la ventilation en trois rubriques (Etudes, Acquisitions foncières, Travaux et Contrôles) et le montant sera assorti d'une proposition de somme à valoir pour aléas techniques (les aléas économiques seront pris en compte ultérieurement dans le cadre d'une réévaluation unique en fin de travaux).

4-2) Répartition du financement

Sans qu'il soit nécessaire, à ce stade de faire délibérer les assemblées représentatives, il y aura lieu de préciser l'état des négociations en vue d'un financement conjoint avec les collectivités locales selon les errements usuels (2/3 Etat - 1/3 Collectivités Locales pour les aménagements de rase campagne mettant en jeu un chemin départemental; 100% Etat pour des aménagements de sections de rase campagne et les traverses d'agglomération de moins de 5 000 habitants; 55% Etat - 45% Collectivités locales pour les opérations en milieu urbain des communes ou groupements de plus de 20 000 habitants) et les incitations éventuelles de caractères volontariste des Départements ou des Régions qui souhaitent accompagner l'effort de l'Etat.

4-3) Plan prévisible de réalisation

Pour permettre une prévision correcte des besoins et des échéances en autorisation de programme et crédits de paiement, vous présenterez un planning de réalisation réaliste qui tiendra compte notamment des conditions de libération des emprises, des procédures éventuelles d'enquête publique ou de publicité de l'étude d'impact.

*

*

*

Procédure d'instruction des avant-projets réduits de sécurité

Principe général : La mise au point de l'avant-projet réduit relève de la compétence du Directeur Départemental de l'Équipement sous l'autorité du Commissaire de la République.

Consultation du service technique régional (CETE)

Il n'est pas prévu de consultation du CETE.

Celui-ci peut être associé à l'élaboration des avant-projets, à la diligence du Directeur Départemental et selon la procédure du conseil institué par la Circulaire Direction des Routes n° 81-23-3/5 dans le cadre du redéploiement de leurs activités conformément à la mission prioritaire d'assistance technique qui lui a été confiée en matière de sécurité routière.

Un exemplaire du dossier lui sera adressé pour information.

Consultation de l'Inspecteur Général Spécialisé dans le domaine routier

En cas de difficulté particulière, le Directeur Départemental de l'Équipement peut saisir l'I.G.S. qui ne sera pas consulté systématiquement.

La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières pourra saisir l'I.G.S. d'une demande d'avis sur un projet ou sur un aspect particulier d'un projet. Dans ce cas, le CETE pourra également intervenir sur la demande de l'I.G.S. conformément à la mission prioritaire d'assistance qui lui a été confiée.

Un exemplaire du dossier lui sera adressé pour information.

Consultation du Directeur Régional de l'Équipement

Il n'est pas prévu de consultation du D.R.E.

Un exemplaire du dossier lui sera adressé pour information.