

Partie non ressaisie intentionnellement
(voir ci-dessous)

149-0 Texte non paru au *Journal officiel* **216**

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

**Circulaire 96-14 du 6 février 1996
relative à l'exploitation sous chantier**

NOR : *EQUS9610027C*

Texte(s) source(s) : néant ;

Texte(s) abrogé(s) : circulaire n° 88-72 du 14 septembre 1988 ;

Texte(s) modifié(s) : néant ;

Mots clés : exploitation de la route ;

MELTT 96/6. - 10 MARS 1996

Publication : Bulletin officiel ;

Destinataires :

Pour attribution : Messieurs les préfets de région ; directions régionales de l'équipement ; centres d'études techniques de l'équipement ; Mesdames et Messieurs les préfets de département ; directions départementales de l'équipement ; Messieurs les présidents des sociétés concessionnaires d'autoroutes ; Monsieur le président de la mission de contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes ; Messieurs les inspecteurs généraux territoriaux ; Messieurs les inspecteurs généraux spécialisés dans le domaine routier ; Messieurs les chefs des divisions du centre national d'information routière ; Messieurs les chefs des divisions des centres régionaux d'information et de coordination routières ; direction des routes ; direction de la sécurité et de la circulation routières ; direction du personnel et des services ;

Pour information : centres interrégionaux de formation professionnelle ; conseil général des ponts et chaussées ; bibliothèque administrative et juridique ;

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme à Mesdames et Messieurs les destinataires in fine.

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'usager. 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.

La circulaire n° 88-72 du 14 septembre 1988 avait été élaborée dans ce sens, mais elle mettait en œuvre des procédures dont l'application s'est avérée difficile. Par ailleurs, la mise en place du schéma directeur d'exploitation de la route (S.D.E.R.) et les évolutions en matière d'information routière nécessitaient de préciser certaines dispositions de la dite circulaire. Tout ceci a conduit à sa révision.

La présente circulaire, qui annule et remplace celle du 14 septembre 1988, a pour objet de définir les règles et procédures à appliquer pour la programmation, la préparation et l'organisation des chantiers. Elle se réfère au S.D.E.R. qui définit, axe par axe, les niveaux d'exploitation usuels à atteindre sur le réseau routier national ainsi que les organisations qui permettent de les obtenir et en particulier aux centres d'ingénierie et de gestion du trafic (C.I.G.T.) ; à ce titre, elle anticipe sur les décisions qui seront prises en terme de classement, d'organisation et de mise en œuvre effective du S.D.E.R. (voir l'annexe I). Elle s'applique au réseau routier national hors agglomération mais les chantiers à l'intérieur des agglomérations doivent toutefois être pris en compte au niveau de la programmation.

Cette circulaire peut, en outre, servir de référence à toutes les collectivités responsables d'un réseau routier pour la gestion des chantiers dont elles assurent la maîtrise d'ouvrage.

1. Principes généraux

1.1. Etude 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'usager, 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'usager 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 et le dossier d'exploitation (voir le chapitre 2 et l'annexe III).

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...). Elle entre, dans ce cadre, dans le champ d'application de la loi sur la prévention des risques et la coordination en matière de sécurité et de protection de la santé (loi n° 93-1418 du 31 décembre 1993, décret n° 94-1159 du 26 décembre 1994) dont les modalités d'application feront l'objet d'une information ultérieure des services.

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.

1.2. Programmation

La programmation des travaux à réaliser au cours de l'année vise à limiter la gêne pour l'usager, 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 conformément aux dispositions prévues aux articles L. 115.1, L. 141.10, L. 141-11, L. 161.2 (loi n° 83-663 du 22 juillet 1983) et aux articles R. 115.1, R. 115.2, R. 115.3, R. 171.8 (décret d'application n° 85-1263 du 27 novembre 1985) du code de la voirie routière.

À l'extérieur des agglomérations, elle concerne également les chantiers des occupants du domaine public (France Télécom, E.D.F., G.D.F., etc.) dont le préfet assure la coordination (application du code du domaine de l'Etat, circulaire n° 79-99 du 16 octobre 1979).

2. Procédures

Une fois définies les caractéristiques des chantiers (période de réalisation, mode d'exploitation), 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 (définis en annexe II) :

- les chantiers courants qui font l'objet d'un arrêté permanent, pris par le préfet de département, définissant les dispositions applicables à chaque type de chantier ;
- les chantiers non courants qui font l'objet d'arrêtés particuliers pris par le préfet de département après approbation des dossiers particuliers d'exploitation.

2.1. Procédure applicable aux chantiers courants

Dans le cas des chantiers courants, la procédure se traduit par l'élaboration d'un arrêté permanent conformément à l'article 135 de la huitième partie du livre I de l'instruction sur la signalisation routière.

- Elle nécessite une réflexion en amont portant sur ;
- la programmation des chantiers ;
 - les dispositions d'exploitation ;
 - les mesures de sécurité.

La programmation des chantiers courants est assurée par le gestionnaire de la voirie, en liaison avec le C.I.G.T. territorialement compétent (C.I.G.T. départemental, C.I.G.T. d'axe ou d'agglomération).

Les dispositions d'exploitation et les mesures de sécurité seront regroupées dans un cahier de recommandations (voir l'annexe III).

Le service gestionnaire de la voirie (direction départementale de l'équipement ou société d'autoroute) établit et soumet à la signature du préfet de département un projet d'arrêté permanent réglementant la circulation au droit des chantiers. 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 recommandation.

Le préfet de département prend l'arrêté correspondant.

2.2. Procédure applicable aux chantiers non courants

Dans le cas des chantiers non courants, la procédure mise en place a pour but :

- d'inciter à une réflexion en amont sur l'organisation du chantier. Cette réflexion concerne les conditions de sécurité et d'ex-

ploitation afin d'assurer la sécurité de personnels de chantier et des usagers et de limiter les perturbations et la gêne pour ces derniers ;

- de planifier les chantiers sur les périodes les plus favorables au regard de la demande prévisible de trafic ;
- de s'assurer qu'il n'existe pas d'autre chantier gênant sur le même axe ou sur les itinéraires alternatifs dont il est prévu de mettre la capacité à contribution.

2.2.1. Préparation des mesures d'exploitation

Chaque chantier donne lieu à une étude préalable (voir l'annexe 4) visant à en définir l'organisation et à choisir et mettre au point les mesures les mieux adaptées pour assurer l'écoulement du trafic dans les meilleures conditions de sécurité et de fluidité.

Cette étude se traduit par l'établissement, par le gestionnaire de la voirie, d'une fiche de prévision de chantier et d'un dossier d'exploitation sous chantier (voir l'annexe 4).

2.2.2. Programmation

La programmation consiste à établir un planning général des chantiers, qui sera progressivement affiné en cours d'année. La mise au point de ce planning nécessite une coordination entre les différents gestionnaires de voirie.

Cette coordination sera assurée :

- au niveau local par le CIGT territorialement compétent (CIGT départemental, CIGT d'axe ou d'agglomération) ;
- au niveau départemental par le CIGT départemental ;
- au niveau régional par le CRICR (division transport).

La fiche de prévision de chantier constitue, du point de vue de la programmation, le document de référence sur la base duquel sont menées les concertations nécessaires.

La procédure de programmation est adaptée au niveau d'exploitation du SDER conformément à l'annexe 5.

2.2.3. Examen et approbation des dossiers

La procédure d'examen et d'approbation des dossiers (fiches de prévision et dossiers d'exploitation sous chantier) est adaptée au niveau d'exploitation du SDER comme indiqué à l'annexe 5.

Au terme de cette procédure, le préfet de département (direction départementale de l'équipement) prend l'arrêté particulier réglementaire.

Si, par la suite, les dates d'exécution ou les mesures d'exploitation s'écartent des dispositions approuvées par le Préfet de département, le gestionnaire de la voirie établit un dossier modificatif qui est soumis à la même procédure que le dossier d'exploitation initial.

3. Mise en œuvre des mesures d'exploitation

Les dépenses relatives à la préparation et à l'application des mesures d'exploitation, y compris le jalonnement d'itinéraires de déviation sont à la charge du maître d'ouvrage des travaux.

Pendant et après l'exécution des travaux, le service gestionnaire de la voirie contrôle l'application des mesures d'exploitation prévues. Il contrôle également le respect des dispositions réglementaires relatives à la signalisation, y compris l'enlèvement de la signalisation temporaire et le rétablissement de la continuité de la signalisation permanente pendant les interruptions et à la fin des travaux. En cas d'événement fortuit, il met rapidement en œuvre des mesures d'exploitation particulières.

Sur les autoroutes concédées, la mission de contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroute (R/CA) vérifie la bonne application des dispositions prévues.

4. Information des services

Le CIGT départemental adresse au CRICR (division transport), au plus tard le jeudi de la semaine précédente, un état hebdomadaire des chantiers comme indiqué à l'annexe 6.

Le CRICR adresse au centre national d'information routière (CNIR) la synthèse de ces états hebdomadaires en vue d'une agrégation au niveau national.

Tout changement dans les dates ou dans les procédures d'exploitation fait immédiatement l'objet d'un message particulier.

Le gestionnaire de la voirie informe également les services locaux concernés par le chantier, en particulier les services d'incendie, de secours et de police.

De plus, tous les chantiers courants et non courants ayant des incidences sur les caractéristiques géométriques de la chaussée, pouvant entraver le passage d'un convoi exceptionnel, devront être signalés au service chargé de la gestion des transports exceptionnels dès qu'ils sont programmés, en indiquant la date prévisionnelle de réalisation des travaux.

En outre, sur les réseaux classés au niveau 1 du SDER, le CIGT vérifie, chaque semaine, la compatibilité de la programmation de l'ensemble des chantiers courants et non courants.

5. Information des usagers

Le premier niveau d'information des usagers est fourni par la signalisation de chantier qui fait l'objet d'une réglementation et de guides techniques spécifiques. Ce premier niveau d'information est complété en utilisant divers moyens, permettant de remplir les obligations définies dans le cadre du SDER, notamment pour ce qui concerne les chantiers (voir l'annexe 6).

Il convient de définir des objectifs adaptés à la gêne due au chantier, au contexte local et au niveau de classement au SDER, ainsi que la combinaison des moyens à mettre en œuvre pour y parvenir :

- pour les chantiers introduisant une gêne, sans créer de perturbation notable de trafic, l'information visera à prévenir les usagers des gênes rencontrées sans chercher à obtenir des modifications d'itinéraires ;
- pour les chantiers introduisant une gêne et créant de plus des perturbations de trafic, il convient à la fois de prévenir les usagers des gênes rencontrées et d'inciter à utiliser d'autres itinéraires, avec l'accord des gestionnaires de ces itinéraires ;
- pour les chantiers introduisant une gêne notable et susceptibles de créer de plus fortes perturbations de trafic, l'information visera à obtenir d'un grand nombre d'usagers qu'ils adaptent leur comportement, en suggérant un autre itinéraire avec l'accord du gestionnaire de cet itinéraire, voire un autre mode de transport. Dans ce cas, l'information des usagers prend la forme d'un véritable plan de communication qui constitue un outil majeur de gestion du trafic.

Dans les deux derniers cas, les moyens de communication à mettre en œuvre et la définition du rôle de chacun sont étudiés en liaison avec le CRICR.

D'une façon générale, le gestionnaire de la voirie est responsable de l'information fournie sur le terrain ; le CRICR et le CIGT partagent, selon leur champ de compétence respectif, la responsabilité de l'information délivrée par les médias et les PMV.

Enfin, lorsque la gêne est susceptible de concerner également les riverains, ou veillera à ce que ceux-ci soient complètement informés de la nature et des raisons de la gêne qu'ils vont devoir supporter, ainsi que de sa durée prévisible.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur de la sécurité
et la circulation routières,
A BODON

ANNEXE

- I. - Définition des niveaux du SDER et des CIGT.
- II. - Définition des chantiers courants et non courants.
- III. - Cahier de recommandations.
- IV. - Fiche de prévision de chantier et dossier d'exploitation sous chantier.
- V. - Procédures de programmation et d'approbation applicables aux chantiers non courants.
- VI. - Informations des services et des usagers.
- VII. - Glossaire.
- VIII. - Sigles.

DÉFINITION DES NIVEAUX DU SDER ET DES CIGT

Le SDER précise les objectifs généraux d'exploitation dans les trois domaines qui sont :

- le maintien de la viabilité (surveillance générale du réseau, intervention d'urgence, service hivernal, organisation des interventions prévisibles - chantiers et manifestations -, maintenance des équipements) ;

- la gestion du trafic (préparation de la gestion des flux de trafic, actions préventives, traitement des flux en temps réel) ;
- l'aide au déplacement (information prévisionnelle, information en temps réel).

Il définit des niveaux d'exploitation qui sont schématiquement les suivants :

- niveau 1, concernant les réseaux maillés des voies rapides urbaines des grandes agglomérations (niveau 1 A) et ceux des autres agglomérations sujettes à des perturbations récurrentes (niveau 1 B) ;
- niveau 2, concernant exclusivement les grands axes autoroutiers supportant un trafic élevé ; à ces axes autoroutiers est associé un réseau routier, l'ensemble constituant un corridor géré de façon coordonnée ;
- niveau 3 A, concernant les voies répondant à une forte logique d'itinéraire, nécessitant en permanence une organisation particulière pour assurer les missions du SDER ;
- niveau 3 B concernant les voies nécessitant une organisation temporaire (ou saisonnière ou facilement activable) pour assurer les missions du SDER ;
- niveau 4, pour des axes ayant une fonction de desserte plus locale et pour lesquelles la mission de maintien de la viabilité est prépondérante.
- Le SDER identifie en outre trois structures opérationnelles pour remplir l'ensemble de ces missions :
 - les centres d'entretien et d'intervention (CEI) chargés des tâches opérationnelles de maintien de la viabilité, de la mise en place sur le terrain des mesures de gestion du trafic et de l'information des centres d'ingénierie et de gestion du trafic sur les incidents détectés et les mesures mises en œuvre ;
 - les centres d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT), chargés de centraliser, de piloter et de coordonner les actions terrain, d'organiser le recueil de données sur les conditions de circulation dans leur zone de compétence et de diffuser localement l'information routière en liaison avec le CRICR.

Il existe trois catégories de CIGT :

- le CIGT départemental qui couvre la totalité du réseau (concedé ou non), du département (niveau 4 du SDER, éventuellement 3 B) en s'appuyant sur deux autres types de CIGT (d'axe et d'agglomération) spécifiquement affectés à un réseau identifié ;
- le CIGT d'axe, qui gère un axe particulier autoroutier (niveau 2 ou 3 du SDER). Sur les autoroutes concédées, ce CIGT correspond en général à une direction régionale d'exploitation qui gère un ou plusieurs axes autoroutiers ;
- le CIGT d'agglomération, qui gère un réseau maillé de voies rapides urbaines plus ou moins étendu (niveau 1 du SDER) ;
- les centres d'information routière (CIR) chargés de la centralisation, de la coordination, du traitement et de la diffusion de l'information routière, au niveau national (CNIR) ou régional (CRICR).

ANNEXE II

Définition des chantiers courants et non courants

1. Chantiers courants

Un chantier est dit courant s'il n'entraîne pas de gêne notable pour l'usager. 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 dit « hors chantiers » ;
- 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 péri-urbaine).

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'interdistance 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).

Cas particulier du réseau classé au niveau 1 du SDER :

Par dérogation aux conditions ci-dessus, sur les réseaux classés aux niveaux 1 A et 1 B du SDER :

- les chantiers de nuit neutralisant une bretelle ou la section courante et entraînant une déviation de trafic sont considérés comme des chantiers courants, 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 ;
- le débit prévisible par voie laissée libre à la circulation peut atteindre 1 800 véhicules/heure sur routes à chaussées séparées et échanges dénivelés.

2. Chantiers non courants

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

CARACTÉRISTIQUES DES CHANTIERS COURANTS

Si l'une ou plusieurs des conditions caractérisant un chantier courant ne sont pas remplies, le chantier est non courant

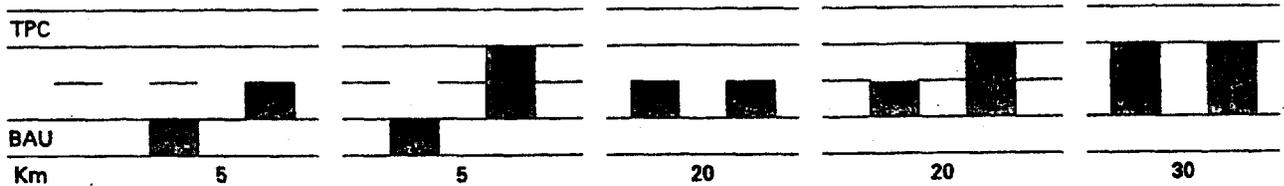
CARACTÉRISTIQUES	CHANTIER COURANT
Capacité résiduelle au droit du chantier	Compatible avec la demande prévisible.
Réduction de capacité pendant les jours dits « hors chantiers »	Non.
Présence d'alternat	Longueur : ≤ 500 m. Sur bretelle bidirectionnelle de diffuseur : - durée : ≤ 2 jours ; - trafic par sens : ≤ 200 véhicules/h ; - pas de remontée de file sur la bretelle de décélération.
Présence de déviation	Non (excepté pour les chantiers de nuit sur le réseau 1 du S.D.E.R., dans le cadre d'un plan de gestion du trafic).
Débit/voie : - sur route bidirectionnelle	≤ 1 000 véhicules/h (voie de largeur supérieure à 3 m, hors alternat)
- sur routes à chaussées séparées	≤ 1 200 véhicules/h (rase campagne) ; ≤ 1 500 véhicules/h (urbain ou péri-urbain) ; ≤ 1 800 véhicules/h (réseau niveau 1 du S.D.E.R.).

CARACTÉRISTIQUES	CHANTIER COURANT
Interdistances entre deux chantiers (routes à chaussées séparées).....	≥ 5, 10, 20 et 30 km selon les cas.
Longueur de la zone de restriction de capacité (routes à chaussées séparées).....	≤ 6 km.

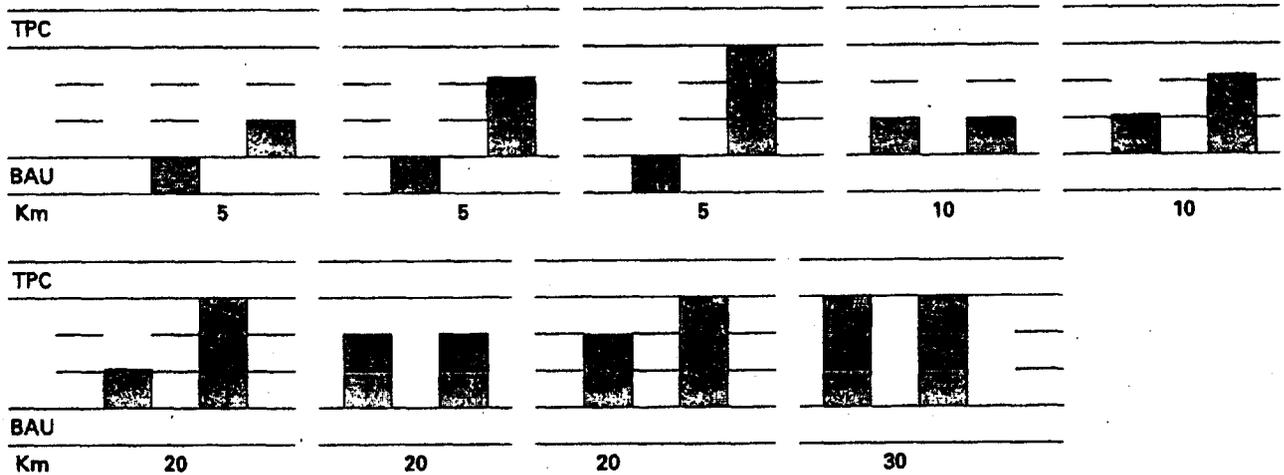
CARACTÉRISTIQUES	CHANTIER COURANT
Présence de basculement partiel (routes à chaussées séparées).....	Non.
Réduction de largeur de voies (route à chaussées séparées).....	Non.

Interdistances minimales entre des chantiers communs

1. Route ou autoroute à 2 x 2 voies



2. Route ou autoroute à 2 x 3 voies ou plus (exemple pour 2 x 3 voies)



Nota : Les règles d'interdistances doivent être respectées même si le chantier qui entraîne un basculement de trafic est sur la chaussée opposée.

ANNEXE III

CAHIER DE RECOMMANDATIONS

Le cahier de recommandations regroupe les dispositions d'exploitation et les mesures de sécurité.

Il doit en particulier définir :

- les différents modes d'exploitation ;
- les règles techniques et les modes opératoires (mise en place et dépôt de la signalisation, alternats,...) ;
- 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 services, circulation à pieds 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.

Ces recommandations sont établies par le service gestionnaire de la voirie en liaison avec l'animateur de sécurité et de prévention (ou tout autre responsable compétent dans ce domaine, dans le cas d'une société d'autoroute), et sont destinées 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.

ANNEXE IV

Fiche de prévision de chantier et dossier d'exploitation (chantiers non courants)

Pour mener à bien l'étude préalable, le service gestionnaire de la voirie organise une concertation avec :

- les autorités administratives (maires, présidents des conseils généraux) et services gestionnaires des voiries concernées par les mesures d'exploitation ;
- les autorités de police responsables de la surveillance de ces voiries ;
- tous services concernés par les incidences du chantier, en particulier les services d'incendie et de secours,

et recherche tous les conseils qui lui paraissent nécessaires à ce stade : division transport du Centre régional d'information et de coordination routière (CRICR), mission du Contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes (R/CA), division exploitation sécurité du Centre d'étude technique de l'équipement (CETE).

Cette étude se traduit par l'établissement, par le gestionnaire de la voirie, d'une fiche de prévision de chantier et d'un dossier d'exploitation sous chantier.

a) La fiche de prévision de chantier (voir modèle ci-après) a pour but de formaliser le résultat de la réflexion préalable et d'aider à la programmation des travaux. Elle précise les renseignements suivants :

- localisation du chantier ;
- nature des travaux ;
- date de début et fin de travaux ;

- mode d'exploitation envisagé, phasage des travaux ;
- mode d'exploitation envisagé en dehors des périodes d'activités du chantier (nuits, fins de semaines...).

b) 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 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.

FICHE DE PREVISION DE CHANTIER NON COURANT¹

Gestionnaire de la voie	<input type="text"/>	Centre d'entretien et d'intervention/district	<input type="text"/>
Nature des travaux	<input type="text"/>	Maître d'ouvrage	<input type="text"/>

Localisation²

Début :		Fin :	
Dép. <input type="text"/>	PR <input type="text"/>	PR <input type="text"/>	
Axe <input type="text"/>	Commune <input type="text"/>	Commune <input type="text"/>	
Sens affecté par le chantier <input type="text"/>	Agglomération <input type="checkbox"/>	Rase campagne <input type="checkbox"/>	

Calendrier prévisionnel³

Date de début de la gêne	<input type="text"/>	Date de fin de la gêne	<input type="text"/>
--------------------------	----------------------	------------------------	----------------------

Mode d'exploitation prévu

Caractéristiques de la voie concernée (nombre de voies, présence de BAU...)	<input type="text"/>
Mode d'exploitation prévu ⁴	<input type="text"/>
Raison pour laquelle le chantier n'est pas considéré comme courant ⁵	<input type="text"/>

Trafic pendant la période de chantier

Moyenne journalière de la chaussée	<input type="text"/>	véh/j			
Pointes hebdomadaires dans le sens affecté par le chantier	Jour le plus chargé	<input type="text"/>	Intensité moyenne de la pointe	<input type="text"/>	véh/j
Pointes quotidiennes dans le sens affecté par le chantier	heure la plus chargée	<input type="text"/>	Intensité moyenne de la pointe	<input type="text"/>	véh/j

- 1 A adresser au CRICR ou au CIGT au moins 8 semaines avant la date prévue de début des travaux
- 2 Si besoin, joindre un schéma ou plan de situation
- 3 Si plusieurs phases en termes d'exploitation, joindre les informations nécessaires (périodes & modes d'exploitation)
- 4 Si déviation, joindre un plan des itinéraires et préciser la catégorie de véhicules concernée
- 5 Si plusieurs chantiers interfèrent entre eux, préciser l'ensemble

Circulaire relative à l'exploitation sous chantier
Annexe 4

ANNEXE V

Procédures de programmation et d'approbation applicables aux chantiers non courants

1. Réseaux classés au niveau 4 du SDER (excepté les réseaux associés au niveau 2)

Chaque gestionnaire de voirie établit le programme des chantiers en liaison avec le CIGT départemental qui assure la coordination et définit le calendrier prévisionnel des chantiers.

L'examen des dossiers est assuré par le CIGT départemental auquel le gestionnaire de la voirie transmet, au plus tard, pour chaque chantier, la fiche de prévision de chantier huit semaines avant le début des travaux et le dossier d'exploitation sous chantier deux semaines avant.

Après vérification des dossiers et consultation éventuelle du CRICR (division transport), le CIGT départemental prépare l'arrêté correspondant.

Le préfet de département (direction départementale de l'équipement) prend l'arrêté réglementaire valant approbation du dossier.

2. Réseaux classés aux niveaux 3 (3A et 3B) et 2 (et les réseaux associés au niveau 2) du SDER

Chaque gestionnaire de voirie établit en début d'année, le programme prévisionnel de ses chantiers en liaison avec le CIGT territorialement compétent (CIGT d'axe ou CIGT départemental) qui assure une première coordination à l'échelon local et/ou départemental.

Ce programme est adressé à la division transport du CRICR qui a en charge d'organiser, si nécessaire, une première réunion de concertation entre les différents gestionnaires afin d'établir le calendrier prévisionnel des chantiers de l'année. Ce calendrier peut évoluer en cours d'année en fonction des événements. Les fiches de prévision de chantier permettent au CRICR de le tenir en permanence à jour et d'organiser, si nécessaire, des réunions complémentaires de concertation. En cas de conflit lors de la concertation, le différend est réglé par le préfet de département s'il teste dans le cadre départemental ou le préfet de région lorsqu'il sort du cadre départemental. Si le conflit sort des limites de la région, le différend est tranché par la DSCR.

L'examen des dossiers est assuré par le CRICR (division transport). Le gestionnaire de la voirie transmet au CRICR par l'intermédiaire du CIGT (avec copie à la CDES) les fiches de prévision de chantier afin de lui permettre d'assurer la coordination des chantiers et la tenue à jour du planning. Cette transmission s'effectue le plus tôt possible dans l'année et au plus tard huit semaines avant le début des travaux. Le CRICR adresse un avis sous quinzaine au gestionnaire de la voirie.

Le gestionnaire de la voirie transmet les dossiers d'exploitation sous chantier au CRICR (avec copie à la CDES et à R/CA pour ce qui concerne les autoroutes concédées), quatre semaines avant le début des travaux. Le CRICR examine ces dossiers et adresse un avis, (après avis de R/CA pour les autoroutes concédées et après consultation éventuelle de la DES du CETE, notamment pour ce qui concerne les aspects sécurité des usagers et des personnels), au gestionnaire de la voirie (DDE ou société d'autoroute) deux semaines avant le début des travaux. L'avis du CRICR porte en particulier sur le calendrier des travaux et sur les dispositions présentées. Son objet est de vérifier la bonne coordination des interventions sur le domaine public et la minimisation de la gêne pour l'utilisateur.

Le directeur départemental de l'équipement ou le directeur de la société d'autoroute approuve les dossiers d'exploitation sous chantier et prépare l'arrêté correspondant.

Le préfet de département, (direction départementale de l'équipement) prend l'arrêté particulier réglementaire.

3. Réseaux classés au niveau 1 du SDER

Chaque gestionnaire de voirie établit le programme des chantiers en liaison avec le CIGT départemental. La coordination, les concertations et la tenue à jour dans le temps du calendrier des travaux sont assurés par la CIGT de l'agglomération, en liaison avec le CRICR (division transport).

L'examen des dossiers est assuré par le CIGT ou à défaut par le CRICR (division transport) selon la même procédure que pour les niveaux 2 et 3. Pour les chantiers ayant une incidence régionale ou nationale (continuité d'itinéraire de transit par exemple), le CIGT examine les dossiers en liaison étroite avec le CRICR.

Après examen et avis du CIGT (ou du CRICR) le directeur départemental de l'équipement (ou le directeur de la société d'autoroute) approuve les dossiers d'exploitation sous chantier et prépare l'arrêté correspondant.

Le préfet de département (direction départementale de l'équipement) prend l'arrêté particulier réglementaire.

SYNOPTIQUE DES PROCEDURES CHANTIERS NON COURANTS				
Niveau SDER	Niveaux 1A et 1B	Niveau 2	Niveaux 3A et 3B Réseau associé au niv. 2	Niveau 4 (hors réseau associé)
Documents				
Fiche de prévision de chantier	<p>GV $\xrightleftharpoons[\text{avis } T-6s]{\text{fiche } T-8s}$ CIGT² (ou CRICR)</p> <p>CIGT assure la coordination en liaison avec le CRICR</p>	<p>copie $\xrightarrow{\hspace{2cm}}$ CDES</p> <p>fiche T-8s</p> <p>GV \rightarrow CIGT³ $\xrightleftharpoons[\text{Avis } T-6s]{\hspace{1cm}}$ CRICR</p> <p>CRICR assure la coordination</p>		<p>GV $\xrightarrow{\text{fiche } T-8s}$ CIGT départemental</p> <p>CIGT départemental assure la coordination.</p>
Dossier d'exploitation sous chantier	<p>copie $\xrightarrow{\hspace{2cm}}$ CDES R/CA (réseau concédé)</p> <p>GV $\xrightleftharpoons[\text{avis } T-2s]{\text{dossier } T-4s}$ CIGT² (ou CRICR)</p> <p>GV $\xrightarrow{\text{dossier visé \& demande d'arrêt}}$ Préfet</p>	<p>copie $\xrightarrow{\hspace{2cm}}$ CDES R/CA (réseau concédé)</p> <p>GV $\xrightleftharpoons[\text{avis } T-2s]{\text{dossier } T-4s}$ CRICR</p> <p>GV $\xrightarrow{\text{dossier visé \& demande d'arrêt}}$ Préfet</p>		<p>GV $\xrightarrow{\text{dossier } T-2s}$ CIGT départemental</p> <p>CDES $\xrightarrow{\text{demande d'arrêt}}$ Préfet</p>
INFORMATION DES SERVICES : ETAT HEBDOMADAIRE				
Etat hebdomadaire des chantiers	<p>état le jeudi</p> <p>CIGT $\xrightarrow{\hspace{2cm}}$ CRICR</p> <p>copie R/CA (réseau concédé)</p> <p>. Tout chantier non courant</p> <p>. Tout chantier ayant une emprise sur la chaussée</p>		<p>état le jeudi</p> <p>CIGT $\xrightarrow{\hspace{2cm}}$ CRICR</p> <p>copie R/CA (réseau concédé)</p> <p>. Tout chantier non courant</p> <p>. Pour le niveau 2 tout chantier ayant une emprise sur la chaussée</p> <p>. Pour le réseau associé, tout chantier ayant une emprise sur les voies circulées et non repliable en 1/2 heure.</p>	

T-n : n semaines avant travaux

1 : GV = gestionnaire de la voirie 2 : CIGT d'agglomération 3 : CIGT d'axe ou départemental

ANNEXE VI

Information des services et des usagers

1. Information des services

Le CIGT départemental adresse au CRICR (division transport), au plus tard le jeudi de la semaine précédente, un état hebdomadaire :

- de tous les chantiers non courants, quel que soit le niveau du SDER ;
- des chantiers courants ayant une emprise sur la chaussée pour les réseaux de niveaux 1 et 2 ;
- des chantiers courants ayant une emprise sur la chaussée et non repliables en une demi-heure pour les réseaux associés au niveau 2.

Cet état hebdomadaire (voir modèle ci-après) précise en particulier :

- la localisation du chantier et la nature des travaux ;
- les dates de début et de fin de travaux ;
- le mode d'exploitation et les éventuelles modifications ;

- le mode d'exploitation en dehors des périodes d'activité du chantier (nuits, fins de semaine) ;
- la capacité résiduelle du chantier.

2. Information des usagers

Dans le cadre de l'objectif d'aide au déplacement, le SDER définit les obligations concernant l'information prévisionnelle relative aux chantiers :

- annonce préalable du chantier et de sa durée prévisible pour les réseaux classés au niveau 4 ;
- annonce préalable du chantier puis gestion de l'information au jour le jour, en fonction des conditions d'exploitation sous chantier, dans les autres cas ;
- lorsque l'ampleur de la gêne le justifie, radios locales ou spécialisées et panneaux à messages variables (PMV) sont utilisés pour assurer l'information des usagers en temps réel.

Les moyens d'information disponibles pour y parvenir sont très divers :

- réponse téléphonique, répondeurs, MINITEL, presse, radios locales, radios spécialisées (107,7 Mhz) pour ce qui concerne la gestion quotidienne de l'information ;
- panneaux terrain, tracts, conférence de presse, presse et radios locales pour ce qui concerne l'annonce.

ÉTAT HEBDOMADAIRE DES CHANTIERS

Semaine du..... au.....

LOCALISATION DU CHANTIER (voie sens-P.R., début P.R. fin-agglo)	DATES (début-fin) (1)	NATURE DES TRAVAUX	MODE D'EXPLOITATION	N 1/N 2 (2)

(1) Pour les chantiers concernant le réseau de niveau I, il convient de préciser les horaires des travaux.
 (2) Nombre de voies neutralisées/nombre total de voies.

ANNEXE VII

Glossaire

Définitions

Commentaire

Basculement partiel.

Système d'exploitation qui consiste à répartir le trafic de la chaussée affectée par les travaux, en partie sur cette chaussée, en partie sur la chaussée opposée.

Un basculement partiel correspond à un chantier non courant

Cellule départementale d'exploitation et de sécurité (CDES).

Service chargé de l'exploitation et de la sécurité au sein de la direction départementale de l'équipement (DDE).

Les missions de la CDES sont définies par la circulaire n° 90-70 du 16 octobre 1990 dont la révision est à l'étude.

Centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT).

Structure opérationnelle chargée d'élaborer la stratégie d'exploitation, de coordonner les interventions et d'organiser l'information routière sur une zone géographique ou un réseau spécialisé.

Les centres d'ingénierie et de gestion du trafic travaillent en liaison constante avec les autorités et les différents partenaires internes et externes (ex : subdivision, CDES, CRICR, sociétés d'autoroutes, DDE voisines, radios, etc.).

Les CIGT sont :

- soit départementaux ;
- soit dédiés à un axe (LACRA, autoroute) ;
- soit relatifs à un réseau maillé d'agglomérations importantes

Centre national d'information routière.

Centre chargé de traiter, synthétiser et diffuser au plan national et international les informations en provenance, notamment, des centres régionaux d'information et de coordination routières.

Centres interministériels régis par le protocole du 18 juin 1990

Centre régional d'information et de coordination routières.

Centre chargé dans sa zone de compétence de :

- recueillir, traiter et diffuser l'information routière ;
- aider à la coordination des actions d'exploitation de trafic.

Programmation des chantiers,

Etablissement d'un calendrier de l'ensemble des chantiers à réaliser dans une zone ou sur un axe en vue de minimiser la gêne de l'usager.

Cette programmation vise à :

- éviter la coexistence de chantiers trop rapprochés sur un même itinéraire ou des chantiers simultanés sur des itinéraires alternatifs ;
- minimiser les risques de saturation à cause du chantier (faire le bon choix de la période et du mode de réalisation).

Coordination des chantiers.

Action consistant à vérifier que les programmations des différents gestionnaires de voirie n'ont pas d'interactions néfastes, ou à organiser ces programmations pour éviter les interactions.

La coordination nécessite des actions de concertation entre les différents gestionnaires de voiries de façon à établir et mettre à jour périodiquement le planning des chantiers

Gestionnaire de la voirie

Service ou personne morale ayant en charge l'entretien et l'exploitation de la voirie.

Réseau associé

Réseau routier utilisé en complément ou en substitution d'un itinéraire principal.

Exemple : la RN 7 entre Vienne et Orange fait partie du réseau associé à l'autoroute A 7.

Cette notion peut recouvrir les itinéraires de substitution, les itinéraires *bis* et les délestages, mais aussi des voies importantes parallèles aux autoroutes

Schéma directeur d'exploitation de la route (SDER).

Document de référence affichant une ambition nationale en matière d'exploitation de la route. Il vise notamment à améliorer l'efficacité des interventions de viabilité, à permettre une gestion efficace des flux de trafic, à fournir une aide au déplacement des usagers en organisant l'information routière.

Le maintien de la viabilité recouvre l'ensemble des interventions sur le terrain destinées à maintenir ou rétablir en cas de perturbations des conditions d'utilisation de la voie les plus proches de la situation normale.

La gestion du trafic recouvre l'ensemble des dispositions visant à répartir et contrôler les flux de trafic de façon à adapter la capacité à la demande.

L'aide au déplacement recouvre l'ensemble des dispositions visant à diffuser toute information sur les conditions de circulation

ANNEXE VIII

Sigles

CDES : cellule départementale d'exploitation et sécurité.
CETE : centre d'étude technique de l'équipement.
CIGT : centre d'ingénierie et de gestion du trafic.
CNIR : centre national d'information routière.
CRICR : centre régional d'information et de coordination routières.
DDE : direction départementale de l'équipement.
DES : division exploitation sécurité du CETE.
G.V. : gestionnaire de la voirie.
PMV : panneau à messages variables.

□ MELTT 96/6. - 10 MARS 1996

R/CA : mission de contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

SDER : schéma directeur d'exploitation de la route.