

Partie non ressaisie intentionnellement (voir ci-dessous)

149-0 Texte non paru au Journal officiel 729

Direction des routes

*Direction de la circulation
et de la sécurité routières*

Circulaire n° 2001-30 du 18 mai 2001 relative à l'instauration d'un contrôle de sécurité des projets routiers

NOR : EQU0110098C

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement à Madame et Messieurs les préfets de région (directions régionales de l'équipement, centres d'études techniques de l'équipement, centres interrégionaux de formation professionnelle) ; Mesdames et Messieurs les préfets de département (directions départementales de l'équipement) ; Messieurs les inspecteurs généraux territoriaux ; Messieurs les inspecteurs généraux spécialisés dans le domaine routier ; Messieurs les inspecteurs généraux spécialisés dans le domaine des ouvrages d'art ; Messieurs les inspecteurs spécialisés dans le domaine de l'urbanisme ; Monsieur le directeur du service d'études techniques des routes et autoroutes ; Monsieur le directeur du centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques ; Monsieur le directeur du centre d'études des tunnels ; Monsieur le directeur du laboratoire central des ponts et chaussées.

La présente circulaire définit les modalités techniques et d'organisation d'un contrôle de sécurité des projets routiers. Elle s'applique à toutes les opérations d'investissement concernant le réseau routier national non concédé, à l'exception du réseau routier national des départements d'outre-mer.

La présente circulaire complète et modifie la circulaire du 5 mai 1994 définissant les modalités d'élaboration, d'instruction et d'approbation des opérations d'investissement sur le réseau routier national non concédé, ainsi que ses documents d'accompagnement instruction technique, annexes dans les formes précisées ci-après.

1. Motivation de la mesure

Le 26 novembre 1997, le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) décidait de développer les études et les expérimentations nécessaires à l'instauration progressive d'un contrôle de sécurité pour les projets routiers comprenant notamment un audit de sécurité afin de s'assurer que les infrastructures nouvelles offrent, lors de leur mise en service, un niveau optimal de sécurité. Cet objectif a été confirmé par le CISR du 2 avril 1999 avec la décision de rendre systématique un contrôle de sécurité pour les projets routiers neufs sur le réseau routier national, intégrant la sécurité dès les premières phases d'étude dans la démarche qualité des projets et une visite de contrôle avant mise en service réalisée par un expert externe au maître d'œuvre.

Au cours des années passées, de multiples expérimentations, en France et à l'étranger, sur des réseaux comparables, ont permis de déterminer les conditions techniques et juridiques de mise en œuvre d'un contrôle de sécurité généralisé à l'ensemble des projets neufs.

Ce contrôle, qui se situe dans la ligne des orientations de la circulaire du 22 décembre 1992 relative à la qualité de la route, prend place dans les dispositions de la circulaire du 5 mai 1994.

La circulaire du 22 décembre 1992 fixait les orientations suivantes :

- la formalisation des rôles : maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, contrôle extérieur (« la démarche qualité nécessite la responsabilisation de chaque intervenant qui se voit définir un rôle spécifique et précis ») ;
- le management de la qualité dans le respect des normes, recommandations techniques et règles de l'art, pendant tout le processus des études ;
- la formalisation et la traçabilité des décisions et des bilans ;
- la conservation d'un contrôle extérieur même s'il existe un plan d'assurance qualité.

La circulaire du 5 mai 1994 précisait et formalisait la prise en compte de la sécurité :

- en définissant le contenu des études de sécurité dans les trois phases : études préliminaires, avant-projet et projet ;
- en affirmant le rôle de l'inspecteur général spécialisé dans le domaine routier (IGR) dans sa fonction de contrôle extérieur de qualité, et en précisant à ce titre la procédure de visite préalable à la mise en service organisée sous sa responsabilité ;
- en introduisant une obligation d'observations immédiates des conditions de confort et de sécurité après la mise en service et d'un bilan de sécurité à trois ans.

Le contrôle de sécurité des projets routiers réaffirme et complète ces orientations selon les dispositions qui suivent.

2. Définition et champ d'application

Le contrôle de sécurité des projets routiers est un dispositif dont le déroulement est décrit au chapitre 3 ci-après. Il s'applique à toutes les opérations d'investissement sur le réseau routier national non concédé, en milieu urbain et interurbain, y compris les opérations financées en partie ou en totalité par des collectivités ou des tiers, et sans considération de montant financier d'opération.

Il s'applique donc aux opérations visées par la circulaire du 5 mai 1994, et notamment les opérations réalisées dans le cadre des plans régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS).

Il s'applique également aux opérations sur le réseau routier national sous maîtrise d'ouvrage d'une collectivité (comme c'est le cas pour des carrefours).

Le contenu et les moyens de ce contrôle, définis au chapitre 3 ci-après, doivent être adaptés aux enjeux réels de sécurité du projet, liés à ses caractéristiques, son environnement et son usage ainsi qu'aux comportements prévisibles des usagers.

Les prescriptions de la présente circulaire ne sont pas applicables sur le réseau routier national des départements d'outre-mer en raison des dispositions législatives particulières, actuelles et en projet, qui régissent l'exercice des compétences de maîtrise d'ouvrage, entre l'Etat et les régions. Toutefois, les principes du contrôle de sécurité des projets routiers pourront faire l'objet d'une concertation à l'initiative des préfets (directions départementales de l'équipement) pour déterminer des modalités locales de mise en œuvre.

Les prescriptions de la présente circulaire s'appliquent sur le réseau des collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

3. Le déroulement du contrôle et son insertion dans les procédures de la circulaire de la direction des routes du 5 mai 1994

Le contrôle de sécurité des projets routiers est un dispositif constitué de trois volets :

- une démarche qualité pour la prise en compte de la sécurité dans toutes les étapes du projet ;
- une inspection comprenant un audit de sécurité préalable à la mise en service réalisé par un auditeur qui n'a pas participé à la conception du projet ;
- des bilans de sécurité après la mise en service.

3.1. La démarche qualité

La démarche qualité pour la prise en compte de la sécurité donnera lieu à un guide technique et complètera, sous forme d'une annexe supplémentaire, la circulaire du 5 mai 1994.

3.2. L'inspection comprenant l'audit de sécurité avant mise en service

3.2.1. La procédure

L'inspection comprenant l'audit de sécurité est normalement mise en œuvre préalablement à la mise en service de l'ouvrage. Elle reprend les principes de la visite de sécurité, telle que définie par l'instruction annexée à la circulaire du 5 mai 1994, mais organise cette visite selon un cadre méthodique (mise en œuvre de grilles d'analyse) et plus formel (compte rendu détaillé des constatations et des recommandations),

La rédaction du paragraphe II-1 de l'instruction annexée à la circulaire du 5 mai 1994 est modifiée comme suit :

L'article II.1 est remplacé par : « II-1. La mise en service.

Avant la mise en service, il est procédé à des contrôles de qualité qui portent d'une part sur la sécurité routière, d'autre part sur la conformité des réalisations en matière de protection de l'environnement avec les engagements de l'Etat, et globalement sur la conformité de l'ouvrage réalisé au projet.

Au moins un mois avant la date escomptée de mise en service, les chaussées étant terminées et l'ensemble des équipements implantés, le maître d'ouvrage déclenche la procédure d'inspection sur proposition du maître d'œuvre.

Ce délai peut être ramené à quinze jours avec l'accord de l'IGR. »

L'article II.1.1 est remplacé par : « II-1.1. Sécurité routière.

Un audit de sécurité est organisé par l'inspecteur général spécialisé dans le domaine routier (IGR), dans le cadre de sa mission de contrôle extérieur de qualité :

- il passe une commande écrite à l'auditeur qu'il a choisi pour prescrire la (ou les) grille(s) d'analyse qui doit(doivent) être appliquée(s). Dans le cas où il le jugerait utile, et en accord avec le préfet de département, l'IGR peut demander que soient associés les services responsables de la police de la circulation, les représentants des collectivités locales concernées et, si besoin, les services de secours, pour être présents au moment de l'audit.
- l'auditeur remet à l'IGR un compte rendu de ses travaux, listant les écarts qu'il a décelés par application stricte de la (ou des) grille(s) d'analyse et faisant part, le cas échéant, de ses observations. »
- l'IGR établit des recommandations au vu du compte rendu, de sa connaissance du projet et de sa propre visite sur le terrain, s'il le juge nécessaire avec, le cas échéant, le concours des services techniques spécialisés. Les recommandations portent d'une part sur la mise en conformité de l'ouvrage et de ses équipements aux normes et règles de l'art et d'autre part, sur les observations à mener immédiatement après la mise en service. Il précise le cas où les observations doivent lui être transmises ;
- l'ensemble constitué par le compte rendu et les recommandations, désigné sous le terme de rapport d'inspection, est alors transmis par l'IGR au maître d'ouvrage (le directeur départemental de l'équipement pour les projets sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat) avec une proposition de mise en service ou non. Lorsque les recommandations mettent en cause, pour une raison ou pour une autre, les normes ou règles techniques en vigueur, une copie du rapport est transmise aux services techniques centraux compétents ;
- le maître d'ouvrage décide, au vu du rapport d'inspection, des mesures correctives qu'il apporte au projet. Il propose alors la décision de mise en service à l'autorité compétente en matière de police de la circulation et en vertu d'autres réglementations spécifiques (tunnels et autres ouvrages à risques), en précisant l'unité responsable de l'entretien et de l'exploitation. »

Observations :

1. En cas de mise en service sous circulation (cas des opérations dites d'aménagement sur place), l'audit étant lui aussi réalisé sous circulation, les deux dispositions suivantes seront prises :

- un phasage des visites et mises en service doit être défini par le maître d'ouvrage ;
- le maître d'ouvrage doit assurer la sécurité des auditeurs sur le terrain.

2. L'audit de sécurité ne supprime pas la nécessité, pour le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage d'organiser, sous leur responsabilité propre, leurs contrôles de qualité interne et externe.

3. L'inspecteur général spécialisé dans le domaine routier (IGR) peut toutefois déléguer la responsabilité de l'inspection à un autre agent du ministère. Cette personne, par exemple le responsable de la cellule départementale d'exploitation et de sécurité routières, doit être un tiers extérieur au maître d'œuvre. Elle est chargée de commander l'audit dans les mêmes formes. Elle rédige le rapport d'inspection et l'adresse au maître d'ouvrage avec copie à l'IGR.

Les grilles d'analyse pour l'audit de sécurité préalable à la mise en service sont régulièrement tenues à jour et diffusées par le SETRA et le CERTU. Les exemplaires joints en annexe à la présente circulaire sont les modèles actuellement validés.

3.2.2. Les auditeurs

Les auditeurs sont désignés parmi les agents confirmés de catégorie B et A techniques exerçant des missions routières et ayant suivi une formation qualifiante.

En fonction des besoins prévisibles, les IGR établissent, chacun pour sa circonscription, la liste de ces agents, sur proposition des chefs de service (directeurs départementaux de l'équipement ou directeurs de centres d'études techniques de l'équipement) au regard des deux critères suivants :

- l'expérience professionnelle dont disposent ces agents ;
- le fait d'avoir suivi le stage de formation qualifiant (voir chapitre 4).

Cette désignation fait l'objet d'une décision formelle signée par l'I.G.R.

3.3. Les bilans sécurité après mise en service

Les chapitres II-3-1 et II-3-3 de l'instruction annexée à la circulaire du 5 mai 1994 définissent les modalités de réalisation des bilans de sécurité.

Toutefois, au regard des pratiques existantes, il est attendu de la part des services des progrès significatifs pour répondre tant quantitativement que qualitativement, aux dispositions prévues sur le sujet.

Un guide méthodologique, portant sur la réalisation des bilans, sera diffusé aux services dans le cadre du dispositif d'accompagnement.

Les bilans doivent répondre aux finalités suivantes :

1. Dès la mise en service, et pendant une période de six mois, sont réalisées des observations ayant pour but de faire ressortir les points suivants :

- le comportement des usagers (vitesse, compréhension de la signalisation, manœuvres inadaptées, cheminements piétons non prévus...)
- les signes précurseurs d'une accidentologie (exemple : verre brisé, tracés de freinage, accidents matériels).

Ces observations se réfèrent notamment aux recommandations établies par l'IGR après l'audit

Elles ont donc comme finalité de prendre des mesures correctives immédiates.

2. Un bilan est établi après une période significative, soit trois ans après la mise en service. Il fait ressortir les points suivants :

- l'accidentologie (nombre d'accidents, taux, gravité, répartition par type d'impliqués et de circonstances...)
- les diagnostics de sécurité qu'il convient de prescrire si le bilan n'est pas satisfaisant ;
- les modifications éventuelles à apporter à l'aménagement ;
- les enseignements à en tirer : recommandations pour des opérations futures, améliorations dans le management des projets routiers, fourniture aux services techniques centraux d'éléments permettant de faire progresser les règles de l'art,

La finalité est de prendre des mesures correctives dans un bref délai et de capitaliser les enseignements, positifs et négatifs, pour améliorer tout ce qui doit l'être : doctrine technique, conduite des projets, Pour cela, le maître d'œuvre est informé.

Les bilans sont systématiquement adressés à l'IGR (qui les soumettra aux services techniques centraux le cas échéant), à la direction régionale de l'équipement et au centre d'études techniques de l'équipement.

La rédaction du paragraphe II-3.3 de l'instruction annexée à la circulaire du 5 mai 1994 est modifiée comme suit :

« Un bilan de sécurité est effectué pour toutes les opérations, avec un recul suffisant, c'est-à-dire trois ans après la mise en service. Le directeur départemental de l'équipement, maître d'ouvrage, précise à qui incombe la responsabilité de produire le bilan complet de la sécurité sur l'aménagement. Il pourra s'agir de la cellule départementale d'exploitation et de sécurité routières (CDES) ».

4. Les mesures d'accompagnement

L'instauration du contrôle de sécurité des projets routiers fait l'objet des mesures d'accompagnement suivantes :

- au niveau national, un programme de formation est élaboré et actualisé au fur et à mesure des besoins, selon un cahier des charges précis, afin de pouvoir être repris dans les formations en maîtrise d'ouvrage locale de qualification des auditeurs (« formations labellisées ») ;

- deux documents méthodologiques seront diffusés aux services :
- un guide méthodologique pour la réalisation des bilans de sécurité après mise en service ;
- un guide méthodologique pour la mise en place d'une démarche qualité « de prise en compte de la sécurité dans les phases amont » ;
- un observatoire sera mis en place au SETRA avec l'aide du CERTU pour capitaliser les enseignements du contrôle.

5. Mise en application

Le contrôle de sécurité des projets routiers sera systématiquement mis en œuvre dès parution de la présente circulaire pour les nouveaux projets routiers inscrits dans les contrats de plan 2000-2006.

Pour ces opérations, l'audit de sécurité avant mise en service sera mis en œuvre en fonction de la disponibilité effective d'auditeurs

formés, de telle sorte que les dispositions de la présente circulaire ne constituent pas une cause de retard dans les mises en service des ouvrages.

A l'issue d'une période de transition de deux ans, le contrôle de sécurité des projets routiers sera ainsi rendu obligatoire pour toutes les opérations mises en services au 1^{er} janvier 2003.

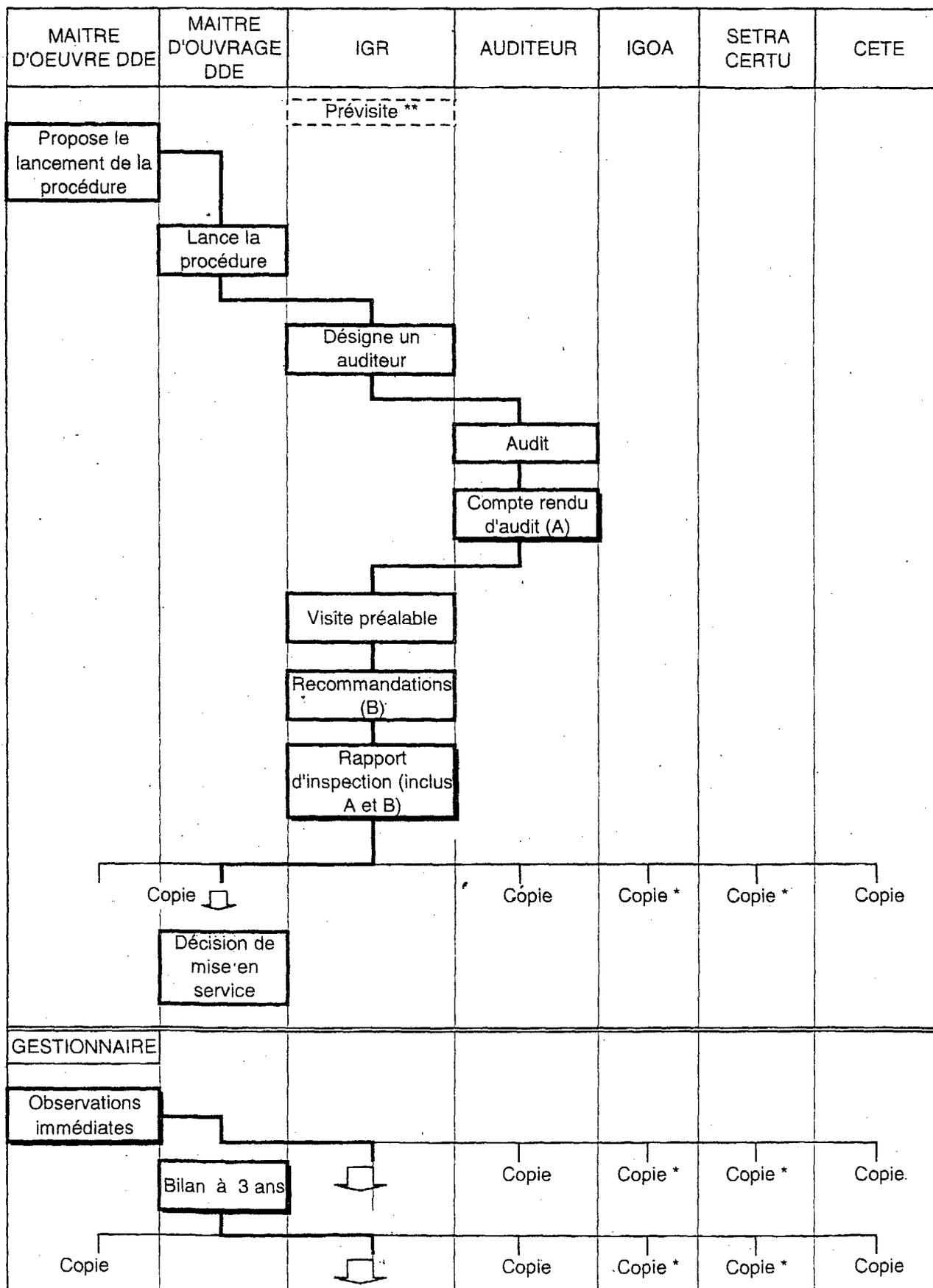
Pour tous les projets qui relèvent d'autres programmes d'investissements routiers de la direction des routes, la décision d'approbation de l'avant-projet sommaire précisera si l'opération doit faire l'objet du contrôle de sécurité des projets routiers.

*La directrice de la sécurité
et de la circulation routières,*
I. MASSIN

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des routes,
P. GANDIL

**DEROULEMENT DE LA PROCEDURE
PREPARANT ET SUIVANT LA MISE EN SERVICE**



* Si l'I.G.R. le juge nécessaire

** Si le maître d'ouvrage le demande

Système de contrôle de qualité des projets routiers

Etapes	Contrôle interne sous la responsabilité du maître d'œuvre	Contrôle externe sous la responsabilité du maître d'ouvrage	Contrôle extérieur de qualité sous la responsabilité de l'IG Routes
Etudes préliminaires	A l'initiative du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage Selon les principes du guide méthodologique pour la mise en place d'une démarche qualité de prise en compte de la sécurité dans la conception des projets routiers		Contrôle de qualité et conformité au vu de la circulaire du 5 mai 1994
Avant-projet			Contrôle de qualité et conformité au vu de la circulaire du 5 mai 1994
Projet			Contrôle de qualité et conformité au vu de la circulaire du 5 mai 1994
Mise en service			Sécurité : audit + contrôle de qualité et conformité au vu de la circulaire du 5 mai 1994