

**Ministère de l'équipement, du logement,
de l'aménagement du territoire et des transports**

FASCICULE SPÉCIAL N° 87-9 BIS

**CONSTRUCTION ET AMÉNAGEMENT
DES AUTOROUTES CONCÉDÉES**

CIRCULAIRE N° 87-88 DU 27 OCTOBRE 1987

DIRECTIVE DU 27 OCTOBRE 1987

DIRECTION DES ROUTES

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DES TRANSPORTS

Direction des routes

Sous-Direction des Autoroutes
et des Ouvrages Concédés

Bureau des Opérations Autoroutières

DIR/CR

CIRCULAIRE N° 87-88 DU 27 OCTOBRE 1987

**relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques
concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées**

LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DES TRANSPORTS,

à

Messieurs les Commissaires de la République de Région

- *Directions Régionales de l'Équipement*
- *Centres d'Études Techniques de l'Équipement*

Messieurs les Commissaires de la République des Départements

- *Directions Départementales de l'Équipement*

Messieurs les Ingénieurs Généraux Territoriaux

Messieurs les Ingénieurs Généraux Spécialisés Routes

Messieurs les Ingénieurs Généraux Spécialisés Ouvrages d'Art

Monsieur le Président de la Mission de Contrôle des Autoroutes

Monsieur le Directeur du Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes

Monsieur le Directeur du Centre d'Études des Tunnels

Monsieur le Directeur du Centre d'Études des Transports Urbains

Monsieur le directeur du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées.

Les procédures d'élaboration et d'instruction des dossiers techniques concernant les opérations d'investissement sur le réseau autoroutier concédé sont actuellement régies par de nombreuses directives et circulaires.

La multiplicité de ces textes dont l'articulation n'est pas toujours clairement définie, est source de complication et d'incertitude sur la nature des dossiers à produire et les modalités de leur instruction. La réécriture de ces différents textes refondus dans un document unique s'impose donc.

De plus il convient de tirer le meilleur parti des bons résultats des procédures édictées par les directives du 30 décembre 1977 et du 17 septembre 1981, dont le caractère à l'époque expérimental avait conduit à en limiter le champ d'application à une liste d'ouvrages spécialement établie. La meilleure progressivité des études (découpage de l'avant-projet en sous-dossiers et élaboration des études d'ouvrages d'art non courants en deux temps) ainsi que l'association des services de l'administration au cours même de l'élaboration des études, a permis une amélioration de la qualité des projets et un gain de temps dans l'instruction des dossiers. Ces procédures seront en conséquence généralisées à l'ensemble des avant-projets, sans pour autant atteindre un degré de formalisme trop pesant. Les sociétés concessionnaires apprécieront l'opportunité et l'ampleur à donner à l'association des services techniques lors du déroulement des études.

Par ailleurs, les textes existants ont essentiellement traité des procédures à suivre pour la construction de nouvelles liaisons. Or la croissance du trafic sur le réseau le plus ancien rend nécessaire la réalisation de nombreuses opérations de mise à niveau de l'autoroute, qu'il s'agisse de la réalisation de voies de circulation supplémentaires, d'élargissement de barrières de péages, de construction de nouveaux échangeurs ou d'extensions d'aires annexes. Toutes ces opérations d'aménagement du réseau en service, ont fait l'objet ces dernières années de dossiers ponctuels établis sans référence à des règles précises, soumis chacun à l'approbation de l'administration sans que celle-ci n'ait de vision globale des problèmes à résoudre et donc sans qu'elle n'ait pu clairement hiérarchiser les priorités d'aménagement ou encore pu vérifier la cohérence des opérations qui lui étaient présentées successivement.

Aussi la présentation de dossiers constituant une approche globale sur une longueur significative d'autoroute en service et permettant une décision d'ensemble s'impose-t-elle.

Les difficultés du contexte économique conduisent par ailleurs à réaffirmer la nécessité d'une meilleure économie des projets dont le coût prévisionnel des travaux doit faire l'objet d'un suivi constant tout au long du déroulement des études et du chantier.

Enfin les modalités de clôture administrative des enquêtes publiques avant travaux organisées en application de la loi du 12 juillet 1983 doivent être précisées.

Cette mise à jour des divers textes existants s'est accompagnée d'une réflexion de fond sur le rôle et les responsabilités des différents acteurs de la procédure.

Il est ainsi apparu que l'examen des opérations par la direction des routes portait aussi bien sur le détail que sur les éléments essentiels des opérations. Une telle pratique non conforme aux objectifs de déconcentration et d'allègement des missions de l'administration centrale doit évoluer dans l'objectif de recentrer les décisions ministérielles sur les éléments essentiels des projets.

Par ailleurs la qualité des ouvrages réalisés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et la technicité reconnue de leur maîtrise d'œuvre me conduit à élargir leur champ de responsabilité. Les dossiers d'avant-projet seront désormais de leur responsabilité et ne feront donc plus l'objet d'approbation de ma part.

Ils devront bien entendu respecter les caractéristiques essentielles fixées dans la décision ministérielle approuvant le principe de l'opération. En cas de modification de ces caractéristiques ou de dépassement important de l'enveloppe financière estimée initialement, la société devra préalablement solliciter une décision ministérielle modificative.

Ce transfert de responsabilité ne fait toutefois pas obstacle au droit d'évocation par le directeur des routes des avant-projets qu'il souhaiterait examiner, ou encore, à toute demande de sa part que telle partie délicate de l'ouvrage soit soumise à l'examen des services techniques et de l'inspecteur général spécialisé, ou contrôlée par le Président de la Mission de contrôle des autoroutes. En particulier, les opérations d'aménagement sur autoroutes en service susceptibles de présenter des difficultés particulières tant sur le plan de la technicité que de la gêne aux usagers ou de susciter une forte sensibilisation locale donneront lieu, sur décision du directeur des routes, à examen par le président de la Mission de contrôle des autoroutes.

Enfin, les ouvrages d'art non courants, du fait de leur technicité souvent très complexe et des conséquences irréversibles qu'entraîne un défaut de conception sur leur viabilité et leur pérennité, resteront soumis à une procédure d'approbation par l'administration, qu'il s'agisse du dossier d'étude préliminaire d'ouvrage d'art, qui sera approuvé par décision ministérielle, ou du dossier d'avant-projet d'ouvrage d'art proprement dit dont l'approbation sera en principe déléguée à l'inspecteur général spécialisé ouvrages d'art.

Par ailleurs, en application de la circulaire n° 86-4 *bis* du 2 janvier 1986 qui prévoit la production et l'approbation d'un dossier d'avant-projet pour toute modification de la consistance du réseau routier national, il conviendra que la société concessionnaire prenne l'attache du directeur départemental de l'équipement pour la mise au point de ces dossiers chaque fois que le maître d'ouvrage autoroutier aura besoin de modifier les caractéristiques du réseau routier national (rétablissement de route nationale, ou carrefour de raccordement d'un échangeur avec une route nationale).

*
* *

Ces objectifs sont traduits dans la directive ci-annexée dont les dispositions se substituent et abrogent celles des directives, lettres et circulaires suivantes :

- Directive du 2 mai 1974 relative aux avant-projets des ouvrages à construire par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.
- Directive du 2 mai 1974 relative au récolement des ouvrages sur autoroutes concédées.
- Circulaire n° 74-204 du 9 décembre 1974 relative à l'instruction des avant-projets d'ouvrages à construire par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.
- Circulaire n° 75-186 du 29 décembre 1975 relative aux modalités d'établissement et d'instruction des avant-projets sommaires simplifiés d'autoroutes de liaison concédées, modifiée par circulaire n° 78-16 du 23 janvier 1978.
- Directive du 27 février 1976 relative à la construction ou l'extension des aires annexes ainsi que la lettre complémentaire du 13 mai 1977.

- Lettre du 19 mars 1976 précisant les modalités d'instruction des avant-projets d'aires de repos sur autoroutes concédées.
- Directive du 25 août 1976 complétant la directive susvisée du 27 février 1976, relative aux passerelles et ponts-restaurants.
- Directive du 30 décembre 1977 relative aux avant-projets d'autoroutes concédées.
- Lettre du 31 août 1979 complétant le contenu du dossier de synthèse de l'avant-projet d'autoroute concédée.
- Directive du 17 septembre 1981 relative aux études et à la dévolution de certains grands ouvrages d'art sur autoroutes concédées.
- Lettre du 26 janvier 1983 complétant celle du 17 avril 1980 relative au dossier d'information à adresser à la Direction des Routes un mois avant mise en service.
- Lettre du 10 août 1984 aux directeurs de C.E.T.E. précisant les modalités d'instruction du dossier de synthèse de l'avant-projet d'autoroute concédée.
- Directive du 14 janvier 1986 relative aux dossiers d'aires annexes de l'axe autoroutier Lille-Paris-Lyon-Marseille.

Il est de plus précisé que la directive annexée à la présente circulaire ne traite pas des procédures d'élaboration et d'instruction des dossiers techniques de signalisation qui, ressortant de la compétence du directeur de la Sécurité et de la Circulation routière, sont régies par les circulaires 77-184 du 23 décembre 1977 et du 11 janvier 1984.

La directive est applicable à partir de la signature de la présente circulaire.

Toutefois les dossiers d'études adressés avant cette date continueront à être instruits selon les anciennes directives.

De plus, compte tenu des délais nécessaires à l'élaboration des dossiers synoptiques sur autoroutes en service, des avant-projets d'opérations d'aménagement sur autoroutes en service pourront être approuvés par le directeur des routes après avis de synthèse de La Mission de Contrôle des Autoroutes à la condition d'être présentés avant le 1^{er} juin 1988. La liste des opérations susceptibles d'être concernées par ces dispositions transitoires devra être présentée par la société concessionnaire à la direction des routes avant le 15 novembre 1987.

Pour le Ministre et par délégation :

Le directeur des routes,

Jean BERTHIER

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DES TRANSPORTS

Direction des routes

Sous-Direction des Autoroutes
et des Ouvrages Concédés

Bureau des Opérations Autoroutières

DIR

DIRECTIVE DU 27 OCTOBRE 1987

**relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques
concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées**

SOMMAIRE

	Pages
Préambule :	
- Les études autoroutières : une approche progressive	7
- L'organisation des études d'autoroutes concédées	7
- Les modalités d'approbation des dossiers techniques	7
- Le champ d'application de la directive	8
1) Les liaisons nouvelles	11
1.1. L'avant-projet sommaire (A.P.S.)	11
1.2. L'avant-projet autoroutier (A.P.A.)	17
1.3. Le cas particulier des liaisons nouvelles de faible longueur et des autoroutes concédées en milieu urbain	20

	Pages
2) Les opérations d'aménagement d'autoroutes en service	21
2.1. Les opérations concernant l'augmentation du nombre des voies de circulation ou la création, le réaménagement ou l'extension des échangeurs, des barrières de péage, des aires annexes	21
2.1.1. Le dossier synoptique	21
2.1.2. L'avant-projet	22
2.2. Les autres opérations d'aménagement	23
2.2.1. La demande de principe	23
2.2.2. L'avant-projet	24
3) La procédure spécifique pour les ouvrages d'art	25
4) L'enquête publique	29
5) Les études d'exécution et l'appel d'offres	33
6) Le contrôle des travaux	35
6.1. Le contrôle des chantiers	35
6.2. Les opérations d'inspection avant mise en service	35
6.3. L'autorisation de mise en service	37
7) Le récolement de l'ouvrage et son suivi	39

ANNEXES

	Pages
1) Composition-type du dossier d'A.P.S.	41
2) Composition-type du dossier d'A.P.A. et du plan synoptique des aires annexes	47
3) Composition-type des dossiers relatifs aux liaisons nouvelles de faible longueur ou aux autoroutes concédées en milieu urbain	53
4) Composition-type des dossiers synoptiques d'aménagement d'autoroutes en service	57
5) Composition-type des dossiers d'avant-projet des opérations d'aménagement d'autoroutes en service	63
6) Composition-type des dossiers d'ouvrages d'art non courants	65
7) Délais d'instruction et d'approbation, avis et décision d'approbation	71
8) Composition-type du dossier de récolement	77
9) Procédure particulière concernant les bâtiments ouverts au public	79

SIGLES UTILISÉS DANS LA PRÉSENTE DIRECTIVE ET SES ANNEXES

A.P.A.	Avant-projet autoroutier
A.P.O.A.	Avant-projet d'ouvrage d'art
A.P.S.	Avant-projet sommaire
CAT.	Catalogue
C.E.T.E.	Centre d'Études Techniques de l'Équipement
C.E.TU.	Centre d'Études des Tunnels
C.E.T.UR.	Centre d'Études des Transports Urbains
D.D.A.S.S.	Direction départementale de l'Action Sanitaire et Sociale
D.D.E	Direction départementale de l'Équipement
D.R.	Direction des Routes
D.R.A.E.	Délégation Régionale à l'Architecture et à l'Environnement
D.R.E.	Direction Régionale de l'Équipement
D.S.C.R.	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière
D.U.P.	Déclaration d'utilité publique
I.C.A.S.	Investissements complémentaires sur autoroutes en service
I.G.O.A.	Ingénieur Général Spécialisé Ouvrages d'Art
I.G.S.	Ingénieur Général Spécialisé
I.M.E.C.	Instruction mixte à l'échelon central
L.C.P.C.	Laboratoire Central des Ponts et Chaussées
L.O.T.I	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
P.K.	Point kilométrique
P.L.	Véhicules de poids lourds
P.O.S.	Plan d'occupation des sols

R/AR	Direction des Routes - Sous-Direction des Autoroutes et des Ouvrages Concédés
R/AR-OP	Direction des Routes - Bureau des Opération Autoroutières
R.A.U.	Réseau d'appel d'urgence
R/CA	Direction des Routes - Mission de Contrôle des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes
REG	Sous-Direction de l'Entretien, de la Réglementation et du Contentieux
R/IR	Direction des Routes - Sous-Direction des Investissements Routiers
S.E.T.R.A.	Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes
S.E.T.R.A.- D.O.A.	Division des Ouvrages d'Art du S.E.T.R.A.
V/L.	Véhicules légers

PRÉAMBULE

LES ÉTUDES AUTOROUTIÈRES : UNE APPROCHE PROGRESSIVE

Trois niveaux d'étude peuvent être distingués :

- le niveau amont constitué des études destinées à permettre à l'administration d'approuver le principe du projet envisagé, ses principales caractéristiques ainsi qu'une estimation prévisionnelle sommaire ;
- le niveau des études d'avant-projet, plus détaillé que le précédent, permettant d'affiner les choix techniques et la description du projet envisagé et d'arrêter le coût avec une bonne fiabilité ;
- le niveau des études d'exécution qui serviront à la constitution des pièces techniques des dossiers d'appel d'offres.

L'ORGANISATION DES ÉTUDES D'AUTOROUTES CONCÉDÉES

Les études de premier niveau sont menées par l'administration ou sous sa responsabilité directe en ce qui concerne les liaisons nouvelles et par la société concessionnaire pour les opérations d'aménagement d'autoroutes en service.

Les études de deuxième niveau (avant-projet) sont menées par la société concessionnaire sous sa responsabilité. Elle peut y associer si elle le souhaite les services techniques de l'administration.

Les études de troisième niveau (études d'exécution) sont menées par la société concessionnaire en toute autonomie.

LES MODALITÉS D'APPROBATION DES DOSSIERS TECHIQUES

Les études de premier niveau sont sanctionnées par une décision ministérielle d'approbation des caractéristiques principales de l'opération prise après instruction du dossier d'étude par les services extérieurs, les services techniques et les inspecteurs généraux spécialisés (I.G.S. et I.G.O.A.) en ce qui concerne les liaisons nouvelles et le président de la Mission de contrôle des autoroutes pour les opérations d'aménagement d'autoroutes en service.

Les études de deuxième et troisième niveaux sont de l'entière responsabilité de la société concessionnaire et ne font en conséquence pas l'objet d'une approbation ministérielle.

Les études de deuxième niveau sont effectuées dans le respect des caractéristiques techniques fixées par les décisions ministérielles antérieures et conformément aux normes, circulaires ou directives en vigueur. Si des adaptations techniques sont nécessaires ou si encore l'estimation prévisionnelle est dépassée, la société concessionnaire propose avec tous les éléments justificatifs nécessaires, les termes d'une décision ministérielle modificative dont l'obtention conditionne l'envoi de l'avant-projet aux services et donc l'engagement des travaux.

Toutefois pour le cas particulier des ouvrages d'art non courants en raison de l'irréversibilité des conséquences que pourraient entraîner des imperfections de conception sur ces ouvrages à longue durée de vie, l'avant-projet est soumis à l'approbation de l'administration, qu'il s'agisse du dossier d'étude préliminaire d'ouvrage d'art approuvé par décision ministérielle sous le timbre R/AR-OP ou de l'avant-projet d'ouvrage d'art proprement dit (A.P.O.A.) qui fait l'objet d'une approbation ministérielle délivrée par délégation par l'ingénieur général spécialisé ouvrage d'art (I.G.O.A.) territorialement compétent.

De plus, la décision sanctionnant les études de premier niveau pourra prévoir si nécessaire pour certains points, l'association des services techniques au cours de l'étude d'avant-projet, l'avis de l'I.G.S. ainsi que le cas échéant l'évocation ultérieure de tout ou partie du dossier d'avant-projet, soit au niveau du directeur des routes, soit au niveau du président de la Mission de contrôle des autoroutes.

LE CHAMP D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE

La directive décrit pour les opérations de construction et d'aménagement des autoroutes concédées l'objet, la consistance, les modalités d'élaboration, d'instruction et d'approbation des dossiers techniques, à l'exception des procédures concernant la signalisation qui restent régies par des directives spécifiques.

a) Les projets autoroutiers concédés

Les dispositions de la présente directive s'appliquent à tous les travaux de construction et d'aménagement du réseau autoroutier concédé.

Elles concernent désormais les projets d'ensemble d'équipement d'exploitation et notamment le cas spécifique des systèmes d'aide à l'exploitation et à la régulation du trafic sur autoroutes neuves et sur autoroutes en service qui devront faire l'objet d'un dossier particulier.

En sont exclus les investissements complémentaires sur autoroutes en service (I.C.A.S.) de faible importance unitaire. La liste de ces opérations qui ne donneront pas lieu à instruction ni à approbation technique est présentée chaque année par la société concessionnaire à l'accord de la direction des routes lors de la procédure annuelle de programmation.

Il est de plus précisé que la suppression de l'approbation ministérielle des avant-projets d'autoroute concédée a pour nécessaire conséquence que les modifications du réseau routier national qui peuvent intervenir à l'occasion d'un projet autoroutier (rétablissement d'une route nationale ou carrefour de raccordement d'un échangeur autoroutier au réseau routier national) devront faire l'objet d'avant-projets établis et instruits en application de la circulaire n° 86-4 bis du 2 janvier 1986. La société concessionnaire prendra à cet effet l'attache de la D.D.E. et conviendra avec elle des modalités d'établissement du dossier.

b) Les projets interférant avec le domaine autoroutier concédé existant

Pour les opérations d'investissement conduites par d'autres maîtres d'ouvrage que les sociétés concessionnaires d'autoroute, et qui modifient la consistance du domaine autoroutier concédé ou sont susceptibles d'y être incorporées en partie ou en totalité, il convient de s'assurer de leur cohérence avec le réseau concédé. Deux cas sont à distinguer selon que le maître d'ouvrage est ou non la direction des routes :

- opérations d'investissement au titre du réseau routier national dont la maîtrise d'œuvre est assurée par la D.D.E. Le dossier d'étude d'avant-projet élaboré par la D.D.E. en liaison étroite avec la société concessionnaire et instruit en application de la circulaire du 2 janvier 1986 sera adressé par la D.D.E. aux destinataires usuels avec de plus copies à la direction des routes (R/AR-OP et R/CA) et à la société concessionnaire de l'autoroute. La société concessionnaire adresse son avis à la D.R. (R/CA) qui le transmettra avec ses observations à la sous-direction R/IR compétente pour l'approbation du dossier (ou au D.R.E s'il s'agit d'une approbation déconcentrée), le tout avec copie à la D.R. (R/AR-OP) ;
- opérations d'investissement dont la maîtrise d'ouvrage n'est pas assurée par la direction des routes. Sur la base des informations qui lui sont fournies par le maître d'ouvrage, la société concessionnaire établit pour la partie du projet qui concerne le domaine autoroutier concédé les dossiers techniques dont le contenu et les modalités d'instruction et d'approbation sont définis au chapitre 2 de la présente directive. Le dossier de demande d'accord de principe comportera le projet de convention liant le maître d'ouvrage et la société pour l'exécution des travaux et la remise des ouvrages. Il est toutefois précisé que le dossier de demande de principe n'aura pas à être produit si l'opération a donné lieu à instruction mixte à l'échelon central, l'accord donné dans le cadre de cette procédure valant accord ministériel sur le principe de l'opération.

Dans chacun de ces deux cas, si l'opération entraîne une modification du système d'échange ou de péage, la société concessionnaire devra en temps utile mettre à jour les dossiers synoptiques correspondants en vue de leur approbation conformément à la présente directive.

CHAPITRE 1

LES LIAISONS NOUVELLES

Ce chapitre traite des liaisons nouvelles par opposition aux opérations d'aménagement d'autoroutes en service examinées au chapitre 2.

Le premier niveau d'étude, mené par l'administration ou sous sa responsabilité directe, s'achève par l'établissement de l'avant-projet sommaire (A.P.S.) sur la base duquel sera lancée l'enquête d'utilité publique.

La société concessionnaire procède ensuite aux études de deuxième niveau sous son entière responsabilité. Ces études se traduisent par la production successive des sous-dossiers de l'avant-projet autoroutier (A.P.A.).

1.1. L'AVANT-PROJET SOMMAIRE (A.P.S.)

1.1.1. Le rôle et les acteurs de l'A.P.S.

L'État, autorité concédante, est responsable des grandes options de tracé. Il lui appartient de les arrêter, de définir les échangeurs et les caractéristiques techniques fondamentales de l'autoroute.

Les études d'A.P.S. ont pour buts essentiels :

- de définir avec une précision de quelques centaines de mètres le tracé qui sera soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sous la forme d'une bande de 300 mètres de largeur ;
- de fixer les bases techniques de la concession, étant précisé que la société concessionnaire mènera ultérieurement les études d'A.P.A.

Les études d'A.P.S. sont placées sous l'autorité technique du S.E.T.R.A. Celui-ci veille au bon avancement des études. Elles sont exécutées, pour le compte du directeur des routes, par les C.E.T.E. ou sous leur responsabilité en cas de sous-traitance de l'étude à un bureau d'études. Les directions départementales et régionales de l'Équipement (D.D.E. et D.R.E.) y sont étroitement associées. Le directeur du C.E.T.E. est personnellement responsable devant le directeur des routes de la qualité technique des études. Il est notamment responsable des arbitrages qu'il propose entre les différentes exigences techniques et les vœux ou souhaits émis par les tiers lors de la concertation publique ou de la consultation des administrations. Les commissaires de la République de département et de région organisent chacun à leur niveau le dialogue public et interadministrations tout le long de l'étude. Ils s'appuient à cet effet sur le directeur du C.E.T.E., le D.D.E. et le D.R.E. Le commissaire de la République de région anime et coordonne l'action de concertation des commissaires de la République de département.

Les inspecteurs généraux spécialisés dans le domaine routier (I.G.S.) sont tenus informés de l'avancement de l'étude. De plus, dans le cas particulier d'autoroutes en site très difficile où la géométrie du tracé implique des choix techniques majeurs très en amont (importants terrassements ou soutènements par rapport à des solutions en viaduc ou en tunnel par exemple), le C.E.T.E. veillera à informer l'I.G.O.A. de façon à l'associer aux décisions qui seront prises.

En outre, pour tous les cas où des problèmes inhabituels se présentent, le C.E.T.E. n'hésitera pas à avoir recours aux compétences du réseau technique (autres C.E.T.E. ou services techniques centraux) ainsi qu'à des experts extérieurs.

Lorsqu'elle aura été désignée ou pressentie, la future société concessionnaire sera associée à toutes les étapes de l'étude et sera admise à faire toutes propositions.

1.1.2. La consistance des études

Les liaisons pour lesquelles un parti d'aménagement autoroutier a été retenu figurent en tant qu'autoroutes au Schéma directeur routier national.

La décision d'engager l'étude d'A.P.S. est prise par le directeur des routes. Cette étude d'A.P.S. se déroule en deux stades :

- le premier consiste en une étude préliminaire de l'A.P.S. Son but est de définir une bande d'environ un kilomètre de largeur. A ce stade, seules devraient subsister des variantes très localisées ;
- le deuxième consiste en l'étude d'A.P.S. proprement dite. Elle a pour but de définir le tracé avec une précision en rase campagne de quelques centaines de mètres en vue, d'une part de sa mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sous forme d'une bande de 300 mètres de largeur, et d'autre part, de la constitution des annexes techniques au cahier des charges de la concession.

Les études de toute nature nécessaires à chacune de ces deux études doivent être d'un niveau de précision homogène. Ceci n'interdit évidemment pas d'entreprendre des études plus détaillées au droit des points durs si elles sont indispensables pour prendre une décision valable sur les problèmes que posent leurs présences.

Le premier stade des études préliminaires d'A.P.S. gagnera à être formalisé par la production d'un dossier d'étude chaque fois que des grands choix stratégiques seront en cause, sans excepter pour autant des saisines plus ponctuelles du directeur des routes (cf. 1.1.3.4.) lorsque le règlement de différends, notamment sur le choix du tracé, constitue un préalable indispensable à la poursuite des études. La composition de ces dossiers sera adaptée à chaque cas d'espèce. Elle devra permettre une bonne compréhension des problèmes posés et comporter tous les éléments d'appréciation destinés à éclairer le directeur des routes dans son choix. Une décision du directeur des routes fixe les orientations à retenir pour la poursuite des études d'A.P.S.

L'ensemble des études d'A.P.S. s'achève par la production d'un dossier d'A.P.S. soumis à approbation ministérielle. Ce dossier est composé de trois types de documents :

- des pièces contractuelles destinées à constituer les annexes techniques du cahier des charges à la concession ;
- des pièces non contractuelles qui ont essentiellement pour but de justifier le bien fondé des dispositions qu'il est proposé de rendre contractuelles ;
- des pièces attestant la consultation administrative, la concertation locale et éventuellement la contribution ou l'avis d'experts sur les choix techniques difficiles.

L'annexe 1 précise la consistance du dossier d'A.P.S.

1.1.3. Le déroulement des études et les consultations locales

Un investissement aussi important qu'une autoroute réagit à l'évidence sur son environnement de manière notable. Il est dès lors primordial de mener son étude de concert avec les services locaux des différentes administrations concernées et les différents élus et autorités locales de manière à prendre en compte leurs légitimes préoccupations.

1.1.3.1. Les observations de portée générale

Les consultations locales sur les caractéristiques techniques essentielles des projets sont conduites sous l'autorité des commissaires de la République de département et de région, assistés par le directeur du C.E.T.E., le directeur départemental de l'Équipement et le directeur régional de l'Équipement.

Ces consultations doivent réserver la possibilité de préciser aux stades ultérieurs de l'étude, les caractéristiques de l'autoroute, voire de modifier certaines d'entre elles, si cela apparaît souhaitable. Il est donc nécessaire que toute consultation au plan local soit accompagnée d'une présentation claire du niveau des études faisant l'objet de la consultation et qu'il soit indiqué sans ambiguïté :

- que le tracé en plan de l'autoroute n'est défini que dans les limites permises par la jurisprudence en matière de déclaration d'utilité publique. L'axe définitivement retenu pourra notamment s'inscrire dans une bande de terrain de 150 mètres de largeur environ de part et d'autre de l'axe des études d'A.P.S. ;
- que les rétablissements de communications ne peuvent pas être définis de manière précise (notamment du fait de réorganisations parcellaires pouvant résulter des remembrements) à ce stade des études, sauf en ce qui concerne les routes nationales ou certaines voies structurantes dont le rôle ou l'environnement imposent de prendre position dès le stade de l'A.P.S. ;
- que l'implantation des aires annexes et équipements d'exploitation (barrières de péage, centres d'entretien) n'est à ce stade qu'indicative et sera arrêtée par la société concessionnaire au stade des études d'A.P.A.

Cela signifie à l'évidence que la concertation locale ne saurait s'établir au niveau du parcellaire et donc de chaque propriétaire pris individuellement.

Il se peut que, pour certains tronçons d'autoroute, des engagements plus précis doivent être pris par l'administration pour respecter des contraintes d'occupation des sols ou d'environnement par exemple. Cette manière d'opérer n'est pas à exclure mais ne doit être employée que dans le cas où elle est indispensable pour la bonne réalisation de l'ouvrage. Dans ce cas, les caractéristiques techniques des tronçons d'autoroute en cause feront l'objet de clauses particulières dans le cahier des charges de la concession.

De manière à éviter tout malentendu au plan local, il est donc demandé, en dehors des tronçons particuliers cités ci-dessus, de ne laisser à la disposition des autorités locales aucun document dont le niveau de détail pourrait laisser croire à une précision qui n'est pas réelle.

Chacune des réunions de concertation tant avec les élus qu'avec les administrations locales donnera lieu à compte-rendu établi par les représentants du C.E.T.E. chargé des études d'A.P.S.

Le compte-rendu, visé par le D.D.E. (ou le D.R.E. s'il s'agit d'une réunion au niveau régional) sera adressé au directeur des routes sous couvert du commissaire de la République de département (ou de région le cas échéant) dans un délai maximal d'un mois. Une copie sera également adressée au S.E.T.R.A., au D.D.E., au D.R.E., à l'I.G.S. et à la société concessionnaire si elle est désignée ou pressentie.

Les comptes-rendus devront figurer dans le dossier d'A.P.S.

1.1.3.2. La consultation des services locaux des administrations

Elle est effectuée dès le démarrage des études d'A.P.S. pour définir dans un premier temps la carte des contraintes d'occupation des sols à partir de laquelle s'effectue la recherche des variantes de tracé susceptibles d'être envisagées. Cette recherche des contraintes permet de définir les éléments de comparaison tant quantitatifs que qualitatifs entre ces différentes variantes. Parmi les contraintes à prendre en compte, on doit citer particulièrement le respect des documents d'urbanisme. Proposer le choix d'une disposition incompatible avec un tel document devra toujours être précédé d'une réflexion approfondie.

Cette consultation est menée sous l'autorité du commissaire de la République de département assisté par le directeur du C.E.T.E. et le directeur départemental de l'Équipement et doit obligatoirement comprendre les services locaux chargés des secteurs suivants :

- Agriculture et forêts ;
- Sites, architecture et affaires culturelles ;
- Environnement ;
- Protection civile ;
- Défense nationale ;
- Industrie et Mines ;
- Santé.

Sont également consultés en tant que de besoin les services locaux responsables des secteurs ci-après :

- Voies navigables ;
- Bases aériennes ;
- Développement industriel et scientifique ;
- Télécommunications ;
- Gaz et Électricité ;
- S.N.C.F ;
- Jeunesse et sports.

et tout autre service directement touché par la réalisation de l'autoroute.

Il appartient bien sûr à chacune des administrations concernées de recueillir auprès des organismes dont elle a la tutelle, les observations ou avis qu'elle juge nécessaires. L'on veillera toutefois, lorsque le projet est susceptible de traverser des périmètres de protection de captage d'eau potable, à ce que la D.D.A.S.S. s'assure du concours du géologue officiel et consulte le Comité départemental d'Hygiène.

Cette première étape des consultations peut être utilement close par une réunion tenue sous la présidence du commissaire de la République de département et regroupant l'ensemble des représentants des administrations concernées de manière à pouvoir s'assurer que toutes les contraintes d'occupation des sols ont bien été recensées et correctement hiérarchisées.

Les différents services et tout particulièrement le délégué régional à l'Architecture et à l'Environnement (D.R.A.E.) continueront à être associés aux phases ultérieures de l'étude d'A.P.S., notamment sur la pertinence des critères retenus pour la comparaison des variantes.

En particulier il conviendra de faire recueillir par le commissaire de la République de département les observations écrites des diverses administrations locales sur le projet dès que l'étude aura atteint un stade où les principales orientations en matière de localisation du tracé pourront être explicitées et motivées.

L'objectif à atteindre est que le tracé adopté à l'issue des études ne soit pas remis en cause à l'occasion de l'instruction mixte à l'échelon central (I.M.E.C.).

1.1.3.3. La consultation des élus et des responsables économiques concernés

Les consultations sont menées sous l'autorité des commissaires de la République de département et de région assistés par le directeur du C.E.T.E., le directeur départemental de l'Équipement et le directeur régional de l'Équipement.

Elles s'adressent aux parlementaires, conseillers généraux et maires et doivent associer également les représentants des principaux intérêts économiques (Chambre d'agriculture, Chambre de commerce et d'industrie notamment).

Elles ne peuvent démarrer qu'une fois établie la carte des contraintes et évalués sommairement les avantages et les inconvénients des différentes familles de tracés envisageables.

Elles se déroulent en principe en deux temps :

- le premier correspond à la phase d'étude préliminaire de l'A.P.S. dont le but est de définir la bande du kilomètre. Les documents sur la base desquels s'effectue la consultation seront à une échelle variant du 1/25 000 au 1/100 000 ;
- le second correspond à la phase d'étude de l'A.P.S. proprement dit dont le but est de définir la bande de 300 mètres de largeur. Les documents sur la base desquels s'effectue la consultation seront à une échelle plus fine variant du 1/25 000 au 1/50 000 (exceptionnellement 1/5 000 ou 1/10 000 pour quelques tronçons dont le tracé doit être fixé de manière plus précise).

Il appartient aux commissaires de la République de département et de région de déterminer l'étendue des consultations propres à chacun de ces deux temps, en ayant le double souci de bien informer les responsables locaux et de permettre le bon déroulement des études. L'ensemble des maires des communes concernées doit être associé à l'étude de l'A.P.S. au plus tard avant que la bande du kilomètre ne soit définie. Il sera souvent utile de ne pas attendre ce stade en procédant dès le début à une large information sur le but et les modalités de réalisation de l'étude.

Une fois définie la bande du kilomètre, il conviendra pour le cas particulier des parties urbanisées des communes concernées par le projet autoroutier de formaliser cette concertation conformément aux articles L. 300-2 et R. 300-1 du code de l'urbanisme.

1.1.3.4. Le règlement des différends

La pratique de la concertation avec les administrations ou les élus, telle qu'elle vient d'être exposée ne saurait empêcher la naissance de certains différends.

Dans la plupart des cas, ils peuvent être aplanis par le commissaire de la République de département ou de région à l'occasion de l'une ou l'autre réunion. Il n'en est cependant pas toujours ainsi. C'est, par exemple, le cas où la variante de tracé mieux acceptée au plan local pénalise démesurément l'utilisateur ou oblige à des dépenses supplémentaires notables, ou encore, rencontre l'opposition d'un des services de l'administration qui estime que les intérêts qu'il a à charge de défendre sont trop lourdement pénalisés.

Le différend doit alors être soumis au directeur des routes pour décision. Si son règlement n'est pas un préalable indispensable à la poursuite des études, le différend sera exposé dans le dossier d'A.P.S. soumis à approbation ministérielle. Les avis des différents services instructeurs seront recueillis dans les conditions définies ci-après pour l'ensemble de l'A.P.S.

1.1.4. Les procédures d'instruction et d'approbation

Le dossier d'A.P.S. est adressé par le C.E.T.E. au directeur des routes (R/AR-OP) en deux exemplaires avec copie à chacune des D.D.E. et D.R.E. concernées, au S.E.T.R.A. (en 2 exemplaires), à l'I.G.S., à l'I.G.O.A., à R/CA, au futur concessionnaire (s'il est désigné ou pressenti) et à la direction de la Sécurité et de la Circulation routière (D.S.C.R.).

Les D.D.E., D.R.E., le S.E.T.R.A., l'I.G.O.A. et la société concessionnaire formulent parallèlement leur avis sur le dossier. L'I.G.S. émet ensuite un avis de synthèse.

Le dossier d'A.P.S. est ensuite approuvé par décision ministérielle établie par le bureau R/AR-OP.

Les délais normaux d'instruction et d'approbation sont précisés en annexe 7.

La décision d'approbation de l'A.P.S. peut prévoir, pour des éléments particulièrement délicats ou sensibles de l'ouvrage, l'association des I.G.S. et des services techniques au cours de l'étude d'A.P.A.

1.2. L'AVANT-PROJET AUTOROUTIER (A.P.A.)

1.2.1. Le déroulement et les objectifs de l'étude

Après déclaration d'utilité publique du projet, la société concessionnaire élabore l'A.P.A. sous sa responsabilité en y associant, en tant que de besoin, les I.G.S. et les services techniques de l'administration (C.E.T.E., S.E.T.R.A., C.E.T.U., C.E.T.UR. et L.C.P.C.).

Le calage précis du tracé, les caractéristiques de rétablissement des communications et les choix définitifs en matière d'implantation des aires annexes et des barrières de péage sont établis en concertation étroite avec les élus des communes traversées, les collectivités gestionnaires des voies rétablies ou raccordées, les riverains de la future infrastructure, les associations ou organismes représentatifs d'intérêts professionnels, culturels ou économiques susceptibles d'être affectés par le projet autoroutier et les services locaux des administrations ayant formulé des remarques au cours de la procédure d'instruction mixte à l'échelon central.

La société concessionnaire organise librement toute réunion de concertation. Toutefois, lorsque ces réunions sont publiques ou comportent la présence d'élus, la société y invite la D.D.E. et transmet ensuite le compte-rendu de la réunion au commissaire de la République.

Les études doivent intégrer dès le départ tous les aspects du projet notamment les préoccupations relatives à la signalisation et aux conditions d'exploitation de l'ouvrage.

La formalisation de ces études par la production d'un dossier d'A.P.A. doit permettre :

- de vérifier la conformité du projet au dossier d'A.P.S. approuvé, au cahier des charges de la concession et à ses annexes techniques ainsi qu'aux engagements pris par l'administration dans le cadre de la procédure de D.U.P. (enquête publique et instruction mixte à l'échelon central) ;
- de procéder, à l'issue des travaux, aux opérations d'inspection préalables à la délivrance de l'autorisation de mise en service.

De plus, la société concessionnaire peut entreprendre les travaux concernés par chaque sous-dossier de l'A.P.A. au fur et à mesure de leur production.

1.2.2. La consistance de l'étude

Le dossier d'A.P.A. est fractionné en sous-dossiers thématiques qui sont produits successivement :

- sous-dossier géométrie ;
- sous-dossier terrassement, couche de forme et hydraulique ;
- sous-dossier chaussées ;
- sous-dossier installations fixes d'exploitation ;
- sous-dossier aires annexes ;
- sous-dossier environnement ;
- sous-dossier équipements de sécurité et d'exploitation.

Il s'achève par la production d'un dossier de synthèse récapitulant la description des principaux éléments du projet et listant les pièces constitutives de l'A.P.A. et leurs modifications éventuelles pour tenir compte de l'évolution des caractéristiques du projet au fur et à mesure du déroulement de l'étude d'avant-projet.

Le dossier de synthèse doit être produit dans un délai maximal de deux mois après le dernier sous-dossier et dans tous les cas six mois avant la mise en service de l'opération.

Il est à noter que ce fractionnement en sous-dossiers thématiques peut également s'accompagner d'un fractionnement longitudinal en sections d'étude. Toutefois, le premier sous-dossier géométrique produit devra être précédé de la production d'un plan synoptique des aires annexes établi pour l'ensemble de la liaison autoroutière.

La composition de l'A.P.A. et du plan synoptique des aires annexes est indiquée en annexe 2.

Les ouvrages d'art non courants font l'objet d'une procédure spécifique d'étude, d'instruction et d'approbation précisée au chapitre 3.

1.2.3. Les modalités d'instruction et d'approbation

- Le plan synoptique des aires annexes est approuvé par décision ministérielle, l'A.P.S. s'étant limité à fixer le nombre minimal des aires. A cet effet, il est adressé à la direction des routes (R/AR-OP) avec copie à R/CA ainsi qu'à l'I.G.S., aux D.R.E., aux D.D.E., au S.E.T.R.A. et au C.E.T.E. L'approbation est prononcée au vu de l'avis de synthèse de l'I.G.S., lui-même formulé après avis de l'ensemble des services destinataires en copie. Les délais normaux d'instruction et d'approbation sont précisés en annexe 7.

- Les sous-dossiers de l'A.P.A. et le dossier de synthèse sont adressés pour information à la D.R. (R/AR-OP et R/CA), à l'I.G.S., aux D.D.E., au S.E.T.R.A., et au C.E.T.E. La D.S.C.R. est également destinataire d'une copie des sous-dossiers installations fixes d'exploitation et équipements de sécurité et d'exploitation. L'envoi des dossiers est accompagné d'une lettre du Président de la société concessionnaire approuvant leur contenu et attestant la conformité du projet à la décision ministérielle d'approbation de l'A.P.S. et aux engagements contractés dans le cadre de l'enquête publique et de l'instruction mixte, ainsi que le respect des normes, circulaires et directives en vigueur. Le sous-dossier des aires annexes est de plus attesté conforme à la décision d'approbation du plan synoptique des aires annexes.

La production des sous-dossiers approuvés et attestés conformes par le Président de la société concessionnaire lui permet d'engager les travaux couverts par ce sous-dossier sous la réserve qu'ait été préalablement approuvé le plan synoptique des aires annexes. Il est précisé que le sous-dossier géométrie ne permet l'engagement que des travaux préparatoires et des rétablissements de communications, sous réserve, pour les voiries locales, que des protocoles d'accord sur les conditions d'exécution des travaux et de remise des ouvrages aient été préalablement signés avec les collectivités gestionnaires concernées. De plus, les travaux de terrassement de la section courante ne pourront démarrer à proximité d'un ouvrage d'art non courant qu'après l'approbation de l'étude préliminaire d'ouvrage d'art. Les travaux des ouvrages d'art non courants ne commenceront qu'après l'approbation de l'avant-projet d'ouvrages d'art.

1.3. LE CAS PARTICULIER DES LIAISONS NOUVELLES DE FAIBLE LONGUEUR

Pour les projets neufs de faible longueur comme les prolongements autoroutiers, les bretelles, les antennes autoroutières ou les raccords entre autoroutes existantes ou déjà approuvées ou encore pour les projets autoroutiers concédés en milieu urbain, l'organisation des études et leurs modalités d'instruction et d'approbation font l'objet des adaptations précisées ci-après :

- le degré de précision des études de premier niveau est plus détaillé l'A.P.S. prenant la forme d'un dossier d'études préalables étudiant et comparant les différentes variantes de tracé à une échelle au moins égale au 1/10 000 pour la rase campagne et 1/2 000 en urbain ; ce dossier élaboré par le C.E.T.E. ou sous sa responsabilité en cas de sous-traitance, est approuvé par décision ministérielle et sert de base à la mise au point du dossier d'enquête publique ;
- le dossier d'études préalables approuvé fixant avec suffisamment de précision les principes retenus pour les aires annexes, l'approbation par la D.R., préalablement à l'avant-projet, d'un plan synoptique des aires annexes n'est plus nécessaire ;
- l'avant-projet élaboré par la société concessionnaire après déclaration d'utilité publique avec l'assistance éventuelle des services techniques de l'administration n'est plus découpé en sous-dossiers et fait donc l'objet d'un dossier unique adressé par le Président de la société qui l'approuve et en atteste la conformité aux décisions ministérielles antérieures. Toutefois, la société concessionnaire pourra à son initiative fractionner cet avant-projet en différents sous-dossiers pour permettre, si cela s'avérait nécessaire, un démarrage plus rapide des travaux.

La composition de ces dossiers d'études préalables et d'avant-projet est précisée en annexe 3.

CHAPITRE 2

LES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT D'AUTOROUTES EN SERVICE

Seront traitées dans une première partie les opérations concernant les échangeurs, les barrières de péage, les aires annexes et l'augmentation du nombre des voies de circulation. Ces opérations font l'objet de décisions ministérielles prises sur des sections autoroutières de longueur significative.

Les autres opérations de nature ponctuelle sont traitées dans une deuxième partie.

2.1. LES OPÉRATIONS CONCERNANT L'AUGMENTATION DU NOMBRE DES VOIES DE CIRCULATION OU LA CRÉATION, LE RÉAMÉNAGEMENT OU L'EXTENSION DES ÉCHANGEURS, DES BARRIÈRES DE PÉAGE, DES AIRES ANNEXES.

Ces opérations feront l'objet d'une décision ministérielle prise après examen d'un dossier synoptique constituant une approche globale portant sur une section de longueur significative, afin de porter un diagnostic d'ensemble sur le fonctionnement actuel de l'infrastructure et de hiérarchiser en conséquence les propositions d'aménagement pour établir en toute connaissance de cause les priorités.

2.1.1. Le dossier synoptique

Lorsque des insuffisances se manifestent tant en matière de capacité d'écoulement du trafic en section courante ou aux barrières de péage qu'en matière de capacité d'accueil sur les aires annexes, ou encore en matière d'accessibilité à partir du réseau routier local, la société concessionnaire établit sur les liaisons concernées de son réseau, des dossiers synoptiques traitant du problème en cause :

- dossier synoptique du système d'échange ;
- dossier synoptique du système de péage ;
- dossier synoptique du nombre des voies de circulation ;
- dossier synoptique des aires annexes.

Ces dossiers synoptiques dont la composition est précisée en annexe 4 comprennent une description de la situation existante, un diagnostic de l'adéquation de l'offre à la demande de trafic et enfin une collection des aménagements dont l'engagement est nécessaire à un horizon de 5 ans pour pallier les carences mises en évidence dans le diagnostic. Ces aménagements seront sommairement décrits et chiffrés. Leur urgence respective de réalisation sera évaluée et les délais de mise en œuvre (études, procédures administratives et travaux) précisés afin de hiérarchiser les propositions d'aménagement.

Les dossiers synoptiques sont établis sur des liaisons de longueur significative. Cependant, à titre exceptionnel dûment motivé (par exemple par des considérations d'urgence), le dossier synoptique pourra se réduire à la présentation d'une section partielle limitée à la zone directement concernée par l'aménagement envisagé.

Les dossiers synoptiques sont adressés par la société concessionnaire à la Direction des Routes (R/AR-OP) en 5 exemplaires avec copie à R/CA ainsi qu'à l'I.G.S, aux D.R.E., aux D.D.E., au S.E.T.R.A., au C.E.T.E. et à la D.S.C.R.

Les services techniques et territoriaux adressent leurs avis à R/CA. Ils l'adressent également à l'I.G.S. pour les dossiers synoptiques qui concernent le nombre des voies et le système d'échanges. L'I.G.S. fournit alors son propre avis à R/CA sur ces derniers points. R/CA établit un avis de synthèse de l'ensemble.

Le dossier synoptique est ensuite approuvé par décision ministérielle qui fixe notamment la liste des opérations pour lesquelles la société concessionnaire est autorisée à élaborer un avant-projet. La décision range les opérations par classes de priorité en rappelant, pour chaque opération, son estimation prévisionnelle et ses principales caractéristiques. La décision peut également prévoir pour les opérations difficiles que l'avant-projet donnera lieu à examen par l'administration, sanctionné par une approbation du président de la Mission de contrôle des autoroutes.

Les délais normaux d'instruction et d'approbation sont précisés en annexe 7.

Une fois le dossier synoptique du système d'échanges approuvé, la société saisira le cas échéant la D.S.C.R. de la modification du schéma directeur de signalisation.

Le dossier synoptique peut être mis à jour en tant que de besoin par la société concessionnaire sans attendre la fin de son échéance de 5 ans. Un nouveau dossier ou un dossier modificatif est alors élaboré, instruit et approuvé dans les mêmes formes.

2.1.2. L'avant-projet

L'avant-projet des opérations retenues dans le dossier synoptique approuvé est élaboré par la société concessionnaire sous sa responsabilité en y associant, en tant que de besoin, la Mission de contrôle des autoroutes et les services techniques de l'administration (C.E.T.E., S.E.T.R.A., C.E.TU., C.E.T.UR. et L.C.P.C.).

La société concessionnaire invite le D.D.E. aux réunions de concertation ou de travail avec les élus ainsi qu'à toute réunion publique. Elle en dresse un compte rendu qu'elle adresse au commissaire de la République.

La composition-type de l'avant-projet est précisée en annexe 5.

Le dossier d'avant-projet approuvé et attesté conforme par le président de la société concessionnaire est adressé pour information à la D.R. (R/AR-OP et R/CA), à l'I.G.S., aux D.D.E., au S.E.T.R.A., au C.E.T.E. et éventuellement pour attribution à R/CA si la décision d'approbation du synoptique a prévu son intervention.

Dans ce dernier cas, le président de la Mission de contrôle des autoroutes, après avoir sollicité, en tant que de besoin, l'avis de certains services ou de l'I.G.S, approuve l'avant-projet.

Les délais normaux d'instruction et d'approbation sont précisés en annexe 7.

La production de l'avant-projet approuvé et attesté conforme par le président de la société concessionnaire (ou l'approbation par R/CA si celle-ci est prévue) permet à la société concessionnaire de solliciter auprès du commissaire de la République de département l'ouverture de l'enquête publique si celle-ci est nécessaire puis, à l'issue de celle-ci, de démarrer les travaux. L'on attendra toutefois l'approbation de l'étude préliminaire d'ouvrage d'art pour commencer les travaux de terrassement à proximité d'un ouvrage d'art non courant et l'approbation de l'avant-projet d'ouvrage d'art pour commencer les travaux des ouvrages d'art non courants.

2.2. LES AUTRES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT

Ce paragraphe traite des opérations de nature ponctuelle qui ne peuvent pas être rattachées aux catégories d'opérations traitées au paragraphe 2.1 ci-dessus. C'est le cas par exemple d'opérations de rectification de virages, de franchissements nouveaux de l'autoroute, de confortements ou de réparations délicates, d'œuvres d'art monumentales, de protections anti-bruit, ou encore de dispositifs importants d'aide à l'exploitation ou à la régulation du trafic.

2.2.1. La demande de principe

La société concessionnaire constitue un dossier de demande de principe comportant tous éléments utiles à la bonne compréhension du contenu de l'opération, de ses caractéristiques principales ainsi qu'une estimation sommaire. Ce dossier est adressé à la direction des routes (R/AR-OP) avec copie à R/CA, à l'I.G.S., aux D.D.E., au S.E.T.R.A. et au C.E.T.E. La D.S.C.R. est également destinataire si l'opération intéresse son domaine de compétence.

R/CA après avoir en tant que de besoin consulté les services nécessaires et notamment la D.S.C.R. si le dossier est de son domaine de compétence, adresse un avis à la direction des routes qui approuve le principe de l'opération, précise ses caractéristiques générales et fixe son estimation prévisionnelle.

Les délais normaux d'instruction et d'approbation sont précisés en annexe 7.

2.2.2. L'avant-projet

L'avant-projet approuvé et attesté conforme par le président de la société concessionnaire, est adressé par la société concessionnaire à R/CA pour information et à la D.S.C.R si l'opération intéresse son domaine de compétence. La production de l'avant-projet permet à la société de solliciter auprès du commissaire de la République de département l'ouverture de l'enquête publique si celle-ci est nécessaire puis, à l'issue de celle-ci, de démarrer les travaux.

CHAPITRE 3

LA PROCÉDURE SPÉCIFIQUE POUR LES OUVRAGES D'ART

3.1. L'ARTICULATION DES ÉTUDES D'OUVRAGES D'ART ET DES ÉTUDES DE TRACÉ

En cas de site topographiquement difficile (ou de milieu urbain dense), il existe de fortes interactions entre les choix effectués en matière de tracé et le choix des techniques de réalisation (option de terrassements avec soutènements par rapport à des options d'ouvrages d'art avec viaducs ou tunnels). Pour ces types de milieu les spécialistes ouvrages d'art seront associés très en amont des études de tracé et le C.E.T.E. veillera à la bonne information de l'I.G.O.A. et des services centraux spécialisés concernés pendant l'étude d'A.P.S. Pour les cas de relief ne présentant pas de difficultés particulières, les études d'ouvrage d'art démarrent parallèlement à l'A.P.A., sitôt que la géométrie du tracé est calée.

3.2. LA CONSISTANCE DES ÉTUDES D'OUVRAGES D'ART

Les ouvrages d'art courants conformes à un modèle-type du S.E.T.R.A. (ou non conformes à un modèle-type du S.E.T.R.A. mais reproduits à moins de 5 unités) sont présentés dans le sous-dossier géométrie de l'A.P.A. pour les liaisons nouvelles de grande longueur ou dans le dossier d'avant-projet pour les autres catégories de projet. Ils ne donnent pas lieu à une procédure particulière d'instruction ou d'approbation.

Par contre les études d'ouvrages d'art courants non conformes à un modèle-type et destinés à être reproduits à 5 unités ou plus, ainsi que les études d'ouvrages d'art non courants sont réalisées par la société concessionnaire en y associant, en tant que de besoin, les services techniques de l'administration et donnent lieu à production de dossiers d'étude spécifiques soumis à une procédure particulière d'instruction et d'approbation décrite aux paragraphes 3.3 et 3.4 ci-après.

3.3. LES OUVRAGES D'ART COURANTS NON CONFORMES A UN MODÈLE-TYPE ET DESTINÉS A ÊTRE REPRODUITS A 5 UNITÉS AU MOINS

On qualifie d'ouvrage de même type les ouvrages présentant la même structure de tablier et construits avec des matériaux et selon des procédés identiques.

Chaque type d'ouvrages d'art courants destiné à être reproduit sur au moins cinq ouvrages et non conforme à un modèle-type du S.E.T.R.A. ou à un modèle antérieurement approuvé, fait l'objet d'un dossier d'avant-projet d'ouvrages d'art-type soumis au directeur du S.E.T.R.A. pour homologation.

3.4. LES OUVRAGES D'ART NON COURANTS

3.4.1. La définition des ouvrages d'art non courants

Sont considérés comme ouvrages d'art non courants :

- Les ponts possédant au moins une travée de plus de 40 mètres de portée (50 mètres pour les ponts conformes au type V.I.P.P. du S.E.T.R.A.) ;
- Les ponts dont la surface totale de tablier dépasse 1 200 m²; pour les passages inférieurs la surface à considérer est celle relative à une seule des chaussées de l'autoroute ;
- Les passages supérieurs en fort déblai et les passages inférieurs en fort remblai pour lesquels l'éventail des solutions alternatives justifie une étude préliminaire ;
- Les murs de soutènement de plus de 9 mètres de hauteur ;
- Les tranchées couvertes de plus de 300 mètres de longueur ;
- Les tunnels creusés ou immergés ;
- Les protections acoustiques en couverture partielle ou totale de chaussée, les damiers phoniques ou les écrans d'une surface unitaire supérieure à 5 000 m².

3.4.2. L'étude préliminaire d'ouvrages d'art non courants

L'étude a pour objet de recenser les contraintes s'imposant au concepteur qu'elles soient de nature physique, hydraulique, fonctionnelle ou esthétique et de comparer les différentes structures envisageables.

Elle est élaborée par la société concessionnaire parallèlement à la mise au point du sous-dossier géométrie de l'A.P.A. Le dossier d'étude dont la composition type figure en annexe 6 est adressé par la société concessionnaire à la direction des routes (R/AR-OP) avec copie à R/CA, à l'I.G.O.A., à l'I.G.S., au S.E.T.R.A. en double exemplaire (ou au C.E.TU. s'il s'agit d'un ouvrage souterrain ou au C.E.T.UR. s'il s'agit de protections phoniques), au C.E.T.E., aux D.D.E. ainsi qu'à la D.S.C.R.

Le service technique concerné (S.E.T.R.A., C.E.TU., ou C.E.T.UR.) émet son avis. A partir de cet avis l'I.G.O.A. transmet à la direction des routes (R/AR-OP) les éléments techniques nécessaires à la rédaction de la décision ministérielle. Il précise notamment :

- Les contraintes fonctionnelles et esthétiques et les orientations à retenir pour la structure.
- La nécessité de produire ou non un dossier d'avant-projet d'ouvrage d'art (A.P.O.A.), ce dossier pouvant être évité pour les ouvrages simples.

L'étude préliminaire est alors approuvée par décision ministérielle.

Les délais normaux d'instruction et d'approbation sont précisés en annexe 7.

Il est à noter que l'étude préliminaire d'ouvrages d'art non courants peut dans certains cas mettre en évidence que les contraintes fonctionnelles issues de l'étude de tracé conduisent à des exigences démesurées pour la conception de l'ouvrage d'art. Dans ce cas, un réexamen des contraintes s'impose à la société concessionnaire afin de définir le meilleur compromis possible entre les exigences liées aux paramètres du tracé et à la conception de l'ouvrage d'art.

3.4.3. L'avant-projet d'ouvrage d'art (A.P.O.A.)

Après approbation de l'étude préliminaire d'ouvrage d'art non courant, la société concessionnaire engage les études d'A.P.O.A.

Le dossier d'A.P.O.A dont la composition-type figure en annexe 6 est adressé par la société concessionnaire à l'I.G.O.A. avec copie à R/CA, au service technique concerné (S.E.T.R.A.-D.O.A., C.E.TU. et C.E.T.UR.), à la D.D.E. et au C.E.T.E.

Les délais normaux d'instruction et d'approbation sont précisés en annexe 7.

L'I.G.O.A. approuve l'A.P.O.A. sur l'avis du service technique spécialisé concerné après s'être concerté avec ce dernier en cas de divergence de point de vue. Éventuellement si des divergences subsistent après ces contacts, l'I.G.O.A. peut demander que l'approbation de l'A.P.O.A. soit prise par le directeur des routes.

L'I.G.O.A. prend si nécessaire l'attache de la D.S.C.R. sur les aspects relevant de sa compétence.

La décision d'approbation fixe notamment les variantes admises à l'appel d'offres.

Les délais normaux d'instruction et d'approbation sont précisés en annexe 7.

Lorsque les études d'A.P.O.A. conduisent à proposer des modifications par rapport aux dispositions retenues par la décision ministérielle d'approbation de l'étude préliminaire, l'I.G.O.A. propose les éléments d'une décision ministérielle modificative.

3.4.4. Les appels d'offres à variantes larges

Lorsque les décisions antérieures ont autorisé l'ouverture de l'appel d'offres à des variantes larges non étudiées à l'A.P.O.A. et que la société envisage de retenir une telle variante, elle doit solliciter une décision ministérielle d'approbation prise sur avis du service technique spécialisé concerné et de l'I.G.O.A. Ces derniers doivent être associés suffisamment tôt au jugement de l'appel d'offres pour pouvoir émettre leur avis en toute connaissance de cause et dans les meilleurs délais de façon à ce que l'intervention de la décision ministérielle d'approbation ne soit pas source d'un allongement des délais de mise au point et de notification du marché. R/CA est également associé pour faciliter sa mission de surveillance des travaux.

CHAPITRE 4

L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Une enquête publique doit être organisée :

- dès lors que les terrains nécessaires à la réalisation du projet ne sont pas déjà disponibles ou ne peuvent faire l'objet d'acquisitions amiables sur la base des estimations du service des Domaines. Il s'agit alors d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet organisée en application du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique est pour les projets de création d'autoroute, prononcée par décret pris après avis du Conseil d'État.

Pour les aménagements complémentaires sur autoroutes en service, et sous réserve que l'avis de la Commission d'enquête soit favorable, la déclaration d'utilité publique est prise par arrêté préfectoral (ou par arrêté ministériel si plus de deux départements sont concernés).

Parallèlement à l'enquête d'utilité publique, les observations des diverses administrations sont recueillies dans le cadre de la procédure d'instruction mixte. Celle-ci se tient à l'échelon central si la D.U.P. est de la compétence du Premier ministre ou à l'échelon local si la D.U.P. est de la compétence préfectorale. L'instruction mixte doit être close avant la signature de l'acte déclaratif d'utilité publique ;

- dès lors que, les terrains étant disponibles, l'opération dépasse le seuil de 12 millions de francs (1) et conduit à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants. L'enquête publique est alors organisée en application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983.

L'enquête publique ne peut être ouverte, pour les liaisons nouvelles, qu'après approbation du dossier d'A.P.S et, pour les aménagements d'autoroutes en service, qu'après production du dossier d'avant-projet (ou approbation de ce dernier si l'intervention de R/CA est prévue).

(1) Seuil fixé au 6° de l'annexe du décret n° 85-453 du 23 avril 1985.

4.1. LE DOSSIER D'ENQUÊTE

Il présente l'opération selon les caractéristiques retenues dans la décision d'approbation de l'A.P.S pour les liaisons nouvelles ou fixées par l'avant-projet pour les aménagements d'autoroutes en service.

4.1.1. Les opérations donnant lieu à déclaration d'utilité publique par décret pris après avis du Conseil d'État

Il s'agit soit des projets de liaisons nouvelles soit des projets d'aménagement d'autoroutes en service susceptibles, du fait de difficultés particulières, de donner lieu à avis défavorable de la Commission d'enquête.

La maquette du dossier d'enquête élaborée par le C.E.T.E. pour la première catégorie et par la société concessionnaire pour la deuxième catégorie est adressée à la Direction des routes (R/AR-OP) avec copie au S.E.T.R.A., aux D.D.E., aux D.R.A.E., à la société concessionnaire si elle est désignée ou pressentie (pour les dossiers élaborés par le C.E.T.E.) et au C.E.T.E. (pour les dossiers élaborés par la société concessionnaire).

Une réunion organisée à l'initiative de la D.R. (R/AR-OP) associant le S.E.T.R.A., les D.D.E., le C.E.T.E. et la société concessionnaire, permet de recueillir les éventuelles observations de l'administration en vue de la mise au point définitive du dossier d'enquête.

4.1.2. Les autres opérations (simple enquête publique ou déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral)

S'agissant d'opération sur autoroute en service, le dossier d'enquête, élaboré par la société concessionnaire est soumis à R/CA qui procède à son examen au cours d'une réunion avec la société concessionnaire, le C.E.T.E. et la D.D.E.

Cette règle ne fait pas obstacle au droit d'évocation par le directeur des routes.

Dans chacun de ces deux cas, le dossier d'enquête définitif fait l'objet d'une diffusion pour information à la D.R. (R/AR-OP et R/CA) avant l'ouverture de l'enquête ainsi qu'au C.E.T.E., à la D.D.E. et à la D.R.A.E.

4.2. LA PROCÉDURE APRÈS ENQUÊTE PUBLIQUE

4.2.1. La déclaration d'utilité publique du projet

Le D.D.E., par rapport circonstancié établi après consultation de la société concessionnaire pressentie ou désignée, analyse le rapport de la Commission d'enquête et répond point par point à ses remarques et suggestions ainsi qu'aux observations couchées sur les cahiers d'enquête.

Dans le cas où l'enquête publique a simultanément porté sur la mise en compatibilité de P.O.S. non compatibles avec le projet, le D.D.E. établit également un rapport sur la procédure de mise en compatibilité des P.O.S. une fois celle-ci arrivée à son terme c'est-à-dire après délibération des collectivités sur le projet de mise en compatibilité du P.O.S.

L'ensemble du dossier de l'enquête locale est ensuite adressé par le D.D.E. au commissaire de la République de département en vue de la prise d'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique ou, en cas de compétence ministérielle, en vue de la transmission avec son avis à la Direction des routes (R/AR-OP).

4.2.2. L'enquête publique avant travaux sans déclaration d'utilité publique

La société concessionnaire examine les suites à donner aux observations émises lors de l'enquête et apporte les réponses nécessaires aux observations et recommandations de la Commission d'enquête (ou du commissaire enquêteur).

Si la société concessionnaire peut se conformer aux observations et recommandations en respectant les dossiers techniques produits sous sa responsabilité ou approuvés, elle propose au commissaire de la République de département de prendre acte des suites qu'elle donnera à ces observations ou recommandations.

Dans le cas contraire (non satisfaction des exigences de la Commission d'enquête, ou encore avis défavorable de la Commission d'enquête sur le projet ou encore remise en cause du principe ou des caractéristiques fondamentales du projet), la société concessionnaire adresse, sous le couvert du commissaire de la République de département, qui formule son avis, un rapport circonstancié à la Direction des routes (R/AR-OP) proposant soit de passer outre, soit de procéder à l'élaboration d'un nouveau dossier technique.

CHAPITRE 5

LES ÉTUDES D'EXÉCUTION ET L'APPEL D'OFFRES

Les études d'exécution qui servent de base à la constitution des pièces techniques des appels d'offres sont de l'entière responsabilité de la société concessionnaire qui devra toutefois communiquer à la mission de contrôle des autoroutes à sa demande tous les documents d'étude nécessaires à l'accomplissement de sa mission de contrôle des travaux.

CHAPITRE 6

LE CONTRÔLE DES TRAVAUX

6.1. LE CONTRÔLE DES CHANTIERS

La mission de contrôle des autoroutes (R/CA) est tenue informée par la société concessionnaire du planning des travaux et de l'ouverture des chantiers dont l'organisation relève, pour ce qui concerne les aménagements sur autoroutes en service, d'une circulaire spécifique relative à l'exploitation sous chantier. La mission de contrôle des autoroutes est également informée de tout événement susceptible d'affecter de manière notable la réalisation et le bon fonctionnement ultérieur des ouvrages. Elle effectue des visites de chantiers à son initiative et en nombre suffisant pour constater la bonne exécution des travaux et permettre de détecter les défauts éventuels de l'ouvrage. Elle peut se faire assister, en tant que de besoin, par les organismes techniques ou services territoriaux (C.E.T.E., S.E.T.R.A., C.E.TU., D.D.E. notamment). Les inspections peuvent faire l'objet, si nécessaire de remarques, demandes d'explications, commentaires ou conseils à la société.

6.2. LES OPÉRATIONS D'INSPECTION AVANT MISE EN SERVICE

Les opérations s'articulent autour de plusieurs visites ou réunions :

6.2.1. L'inspection des travaux

Elle a lieu dans les deux mois précédents la mise en service et concerne les domaines des tracés, terrassements, environnement, chaussées et ouvrages d'art. Une première inspection de sécurité est également faite à cette occasion. Cette visite d'inspection des travaux est destinée à vérifier la conformité de l'ouvrage réalisé au regard des décisions ministérielles ayant défini les principales caractéristiques de l'opération, des engagements contractés lors de l'enquête publique et de l'instruction mixte, des avant-projets, du cahier des charges de concession et des instructions et normes techniques.

La qualité de réalisation et la durabilité des ouvrages sont également estimées au titre des règles de l'art. Pour cette inspection R/CA peut demander les documents techniques qu'elle juge nécessaires.

Cette inspection s'exerce sur la totalité des travaux prévus aux avant-projets, y compris sur les ouvrages qui après remise à un gestionnaire se situeront hors domaine autoroutier.

R/CA effectue cette inspection en présence de la société concessionnaire et de son maître d'œuvre. R/CA informe la D.D.E. et l'I.G.S. de cette visite et se fait assister en tant que de besoin par les organismes techniques compétents (C.E.T.E., S.E.T.R.A., C.E.T.U., etc.). Un procès-verbal de l'inspection est rédigé par R/CA et contresigné par la société à cette occasion.

6.2.2. L'inspection préalable à l'exploitation et conférence de sécurité

Cette procédure régie par la circulaire interministérielle du 24 février 1978 est destinée à contrôler les conditions d'exploitation prévues par la société concessionnaire et à mettre au point les plans d'intervention et de secours.

Une réunion présidée par le commissaire de la République de département ou son représentant rassemble la société concessionnaire, R/CA, les D.D.E., les services départementaux de sécurité (protection Civile, services d'incendie et de secours, services hospitaliers etc.), les services de police et des postes et télécommunications. La réunion débouche sur la production du plan de coordination des secours sur l'autoroute.

La société concessionnaire présente parallèlement les moyens qu'elle prévoit de mettre en œuvre pour l'exploitation (entretien, sécurité, viabilité hivernale, organisation du dépannage). R/CA peut demander un réexamen de ces moyens. La société présente également le règlement d'exploitation qu'elle compte appliquer et ses propositions de rédaction pour la réglementation de police sur l'autoroute.

6.2.3. L'inspection de sécurité

La prise en compte de la sécurité constitue un souci permanent tout au long de la vie d'un projet, du choix du parti aux détails de la réalisation en passant par la définition des caractéristiques essentielles au stade de l'avant-projet, l'arrêt des dispositions de détail au stade du projet d'exécution, la mise au point de la signalisation, des équipements et du marquage.

L'expérience montre toutefois que quelles que soient la vigilance et la pertinence des analyses faites sur plan ou en cours de chantier, il convient avant la mise en service d'une infrastructure, de procéder à une vérification spécifique, au plan de la sécurité et du confort des usagers, destinée à vérifier en situation réelle la cohérence des dispositions prises, le parachèvement de leur mise en œuvre et l'aptitude de la voie à accueillir la circulation.

Tel est le but de l'inspection de sécurité organisée quelques jours avant la mise en service par R/CA.

R/CA informe de cette visite la D.D.E. et l'I.G.S. qui s'y rendent ou se font représenter en tant que de besoin.

L'I.G.S. garde toutefois sa compétence d'inspection de sécurité du réseau routier national non concédé. Il fait donc prévaloir son point de vue sur les rétablissements de route nationale et sur les aménagements de carrefour de raccordement des échangeurs autoroutiers aux routes nationales.

L'inspection de sécurité qui porte notamment sur les glissières et barrières de sécurité qui doivent être d'un type homologué ou à défaut avoir fait l'objet de résultats d'essais satisfaisants, sur les clôtures, les dispositifs de prévention des chutes de pierres, la signalisation, l'éclairage, les équipements spécifiques d'exploitation et la publicité, donne lieu à un procès-verbal établi par R/CA dans lequel seront contresignées l'ensemble des observations formulées. Ce procès-verbal est signé par toutes les parties en présence. Il est préalable à la délivrance de l'autorisation de mise en service. Ce procès-verbal est diffusé aux participants ainsi qu'à la D.R. et à la D.S.C.R.

Au cas où la sécurité l'exigerait, R/CA pourrait intervenir auprès de l'autorité préfectorale afin que des mesures restrictives de circulation soient prises.

R/CA fixe en accord avec la société concessionnaire le délai pendant lequel les travaux de finition ou de mise en conformité doivent être exécutés. Passé ce délai, des sanctions pourront être prises à l'encontre de la société concessionnaire, conformément à l'article 39 du cahier des charges.

6.3. L'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE

Cette autorisation qui ne peut être délivrée qu'après l'établissement du procès-verbal de l'inspection de sécurité est obligatoire avant la mise en service, à l'exception des ouvrages de rétablissement de communication.

L'autorisation de mise en service est délivrée par le président de la mission du contrôle des autoroutes avec copie envoyée par télex à la D.R. (R/AR-OP), à la D.S.C.R., à l'I.G.S., aux commissaires de la République de région et de département (D.R.E. et D.D.E.).

Pour le cas particulier des bâtiments ouverts au public, l'on appliquera les dispositions de l'annexe 9.

Au moins un mois avant la mise en service envisagée d'une liaison nouvelle, d'un nouvel échangeur ou de travaux d'élargissement ou de doublement, la société concessionnaire adresse à la D.R. (R/AR-OP) un dossier d'information en 10 exemplaires avec copie à R/CA, aux D.D.E., aux D.R.E., au C.E.T.E., au S.E.T.R.A., à l'I.G.S. et à la D.S.C.R. Ces dossiers doivent être présentés de façon claire et attrayante dans un objectif de diffusion au grand public (services de presse par exemple) mais également être suffisamment précis pour assurer la bonne information du ministre et de son cabinet sur les principaux éléments de l'opération (longueur, coût, financement, caractéristiques techniques principales, points d'échange, ouvrages exceptionnels, techniques innovantes, aménagements et équipements, taux de péage et systèmes d'abonnements éventuels, cartes et photographies).

CHAPITRE 7

LE RÉCOLEMENT DE L'OUVRAGE ET SON SUIVI

7.1. LE DOSSIER DE RÉCOLEMENT

Un dossier de récolement de l'ouvrage autoroutier est établi dans l'année qui suit sa mise en service, tous travaux de parachèvement et d'amélioration effectués.

Ce dossier de récolement dont la composition est définie en annexe 8 est établi en au moins trois exemplaires : l'un conservé par la société concessionnaire, l'autre par R/CA et le troisième réparti dans les différentes D.D.E. concernées.

Le concessionnaire devra tenir à jour pendant toute la durée de la concession un jeu de calques des dessins d'exécution de tous les ouvrages d'art.

Pour les ouvrages d'art, l'État peut demander tous compléments ou précisions et prescrire toutes modifications qu'il estimera utiles à leur sujet. Il pourra notamment demander communication des résultats des contrôles supplémentaires effectués en cours de travaux et faire éventuellement procéder à ses frais à des mesures et contrôles sur les caractéristiques réelles des ouvrages.

Pour les opérations de grosses réparations (par exemple réfection de chaussées) ou pour les travaux complémentaires modifiant les indications du dossier initial de récolement, un dossier complémentaire est établi par la société concessionnaire en trois exemplaires, l'un conservé par la société, l'autre adressé à R/CA et le troisième réparti dans les différentes D.D.E. concernées.

7.2. LE SUIVI DE L'OUVRAGE AUTOROUTIER

Un soin particulier est apporté dans les premiers jours de fonctionnement au suivi des conditions de circulation, de confort et de sécurité des usagers. Selon la nature et l'importance de l'opération, un bilan est dressé au bout de quelques mois ou de quelques années et apprécié au regard des prévisions initiales et des objectifs poursuivis.

Dans le cas notamment des grands projets d'infrastructure au sens de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (L.O.T.I.) ce bilan est conduit selon les dispositions instaurées par le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris en application de l'article 14 de la loi. Le bilan doit être établi au moins trois ans et au plus tard cinq ans après la mise en service de l'opération.

Ce bilan sera élaboré par la société concessionnaire qui devra, dès la mise en service, mettre en place un dispositif de collecte et de saisie des données et indicateurs pertinents pour évaluer l'évolution des effets économiques et sociaux du projet.

Ce bilan sera adressé en temps utile (c'est-à-dire au moins 6 mois avant l'expiration du délai de 5 ans) à la Direction des routes (R/AR-OP) qui après avoir recueilli l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, autorisera le commissaire de la République de département à procéder aux mesures de publicité et de mise à disposition du public du bilan.

Par ailleurs, pour les liaisons nouvelles, après quelques années de fonctionnement, sitôt que la croissance du trafic entraînera des inadéquations entre l'offre et la demande routière, la société concessionnaire pourra établir les dossiers synoptiques évoqués en 2.1.1.

ANNEXE 1

COMPOSITION TYPE DU DOSSIER D'A.P.S.

A. Pièces contractuelles

N° des pièces	Pièces de l'A.P.S.	Échelle	Observations
1	<i>Plan de situation</i>	1/200 000 ou 1/250 000	
2	<p data-bbox="284 611 323 645">2a</p> <p data-bbox="347 611 746 745"><i>Tracé de l'autoroute</i> Tracé d'ensemble de l'autoroute sous la forme d'une bande de 300 mètres de large</p>	1/25 000	<p data-bbox="946 656 1347 824">On portera sur cette pièce la localisation des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier et l'implantation des rétablissements des routes nationales.</p> <p data-bbox="946 835 1347 902">L'origine et l'extrémité de la concession seront précisées.</p>
	<p data-bbox="284 925 323 958">2b</p> <p data-bbox="347 925 746 992">Tracé, s'il y a lieu des sections de l'autoroute de tracé imposé</p>	supérieure ou égale au 1/10 000	Ce sera en particulier le cas des sections où existent des contraintes sévères (occupation des sols, environnement...).
3	<p data-bbox="284 1059 323 1093">3a</p> <p data-bbox="347 1059 746 1171"><i>Profil en long de l'autoroute</i> Contraintes de dénivelées en profil en long</p>		Cette pièce donnera les limites supérieures des sommes des dénivelées cumulées des profils en long des diverses sections de l'autoroute, conformément aux indications figurant en fin d'annexe.
	<p data-bbox="284 1328 323 1361">3b</p> <p data-bbox="347 1328 746 1417">Profil en long, s'il y a lieu, des sections de l'autoroute de profil en long imposé</p>	supérieure ou égale au 1/10 000 pour les longueurs et échelle décuple pour les hauteurs	Même observation qu'en 2b
4	<p data-bbox="284 1552 323 1585">4a</p> <p data-bbox="347 1552 746 1585"><i>Profil en travers</i></p> <p data-bbox="347 1597 746 1630">Profils en travers types :</p> <ul data-bbox="347 1641 746 1933" style="list-style-type: none"> - en section courante de l'autoroute - sur et sous ouvrages courants de l'autoroute - en section courante des bretelles des échangeurs - en section courante des bretelles de raccordement au réseau routier 	<p data-bbox="810 1630 882 1664">1/200</p> <p data-bbox="810 1697 882 1731">1/200</p> <p data-bbox="810 1765 882 1843">1/200 ou 1/100</p> <p data-bbox="810 1854 882 1888">1/200</p>	Indiquer les dispositifs de drainage, les glissières de sécurité, et les plantations.

N° des pièces	Pièces de l'A.P.S.	Échelle	Observations
	4b S'il y a lieu, profil en travers particulier imposé	1/200	Pièce à prévoir lorsque les études d'environnement auront conclu à la nécessité de dispositions spécifiques (merlons de terre anti-bruit par exemple).
5	Schémas de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier. - liste des échangeurs et des bretelles de raccordement - schémas de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement	1/5 000	Cette pièce donnera la liste des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier, ainsi que la liste des échangeurs dont la réalisation pourra être différée. Elle indiquera pour chaque bretelle la limite de la concession.
6	Nombre minimum pour l'ensemble de l'autoroute des aires annexes et des centres d'entretien et d'exploitation		Cette pièce donnera le nombre minimum pour l'ensemble de l'autoroute des couples d'aires de stationnement, de repos et de service, ainsi que des centres d'entretien et d'exploitation.
7	Rétablissements de communications 7a Routes nationales Définition de la vitesse de référence et du profil en travers. Tableau des P.S. et P.I. correspondants		On se référera aux ouvrages types du S.E.T.R.A.
	7b Autres rétablissements imposés La nature des pièces variera suivant la raison qui impose d'arrêter dès ce stade le principe du rétablissement. Si ce sont des raisons d'ordre fonctionnel (importance ou rôle de la voie) ce seront les pièces prévues en 7a. Si ce sont des raisons d'environnement, ce pourra être aussi le tracé, le profil en long, le profil en travers.		Les cas concernés doivent être strictement limités.
8	Environnement		Cette pièce énumère les mesures que le concessionnaire devra obligatoirement mettre en œuvre pour remédier aux impacts du projet.
9	Principes d'organisation du péage		Cette pièce définira le type d'organisation envisagé pour le péage (ouvert, fermé ou mixte) et proposera éventuellement les zones hors péage pour le trafic interne.

B. Pièces complémentaires non contractuelles

Référence des pièces	Pièces de l'A.P.S.	Échelle	Observations
A	<i>Tracé en plan de l'autoroute</i>	1/10 000 ou 1/5 000	On portera sur cette pièce l'implantation des rétablissements de communications tels qu'ils auront été étudiés au stade de l'A.P.S. ainsi que la localisation des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier. La limite de la concession sera indiquée pour les extrémités et pour chaque échangeur.
B	<i>Profil en long de l'autoroute</i>	Pour les longueurs la même que celle du tracé en plan, et pour les hauteurs une échelle décuple	On indiquera sur cette pièce les rétablissements de communications tels qu'ils auront été étudiés au stade de l'A.P.S.
C	<i>Profils en long des bretelles des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier</i>	Longueur 1/5 000 Hauteur 1/500	
D	<i>Étude d'environnement</i>		Pour le contenu de cette étude, on se reportera à la directive provisoire de janvier 1978 établie par le S.E.T.R.A.
E	<i>Étude hydraulique générale</i>		
F	<i>Études géologiques et géotechniques sommaires</i>		Ces études devront être telles que le tracé d'ensemble de l'autoroute ne devrait pas être remis en cause pour des questions géologiques ou géotechniques, à l'intérieur d'une bande de 300 mètres de large environ.
G	<i>Coupe des chaussées</i>		
H	<i>Grands ouvrages d'art :</i> a) définition de la brèche et contraintes du projet (crues, gabarit, etc...) b) profils en travers types sur l'ouvrage c) coupe en long simplifiée de l'ouvrage d) coupes géologiques des ouvrages souterrains	1/100 1/1 000 1/1 000 non déformé	Le mémoire donnera à titre indicatif les types d'ouvrages possibles, les études d'approche des fondations, et les difficultés spéciales susceptibles d'être rencontrées.

Référence des pièces	Pièces de l'A.P.S.	Échelle	Observations
I	<i>Système de péage</i>		Les avantages et les inconvénients du péage sont présentés. Les zones à maintenir hors péage pour le trafic local seront dûment justifiées. L'articulation avec le système de péage d'éventuelles liaisons aval, amont ou sécantes, sera clairement expliquée.
J	<i>Aires annexes</i>	1/200 000 au 1/250 000	Le nombre d'aires proposées ainsi que leurs interdistances devront être précisées en les rattachant notamment aux aires situées au-delà de la liaison concernée. On précisera également pour les aires de service les solutions optimales en matière de typologie (couple ou aire bilatérale ou solution mixte avec distributeur automatique).
K	<i>Étude de trafic et bilan économique généralisé</i>		On effectuera autant de simulations que d'hypothèse en matière de système de péage et de nombre d'échangeurs.
L	<i>Étude des effets économiques et sociaux (comprenant une étude de l'équilibre financier de la concession de l'ouvrage)</i>		Cette étude ne concerne que les autoroutes de 25 km ou dont le coût est supérieur à 500 MF. On effectuera autant de simulations financières que d'hypothèses concernant le système d'échanges et le système de péage.
M	<i>Estimation générale du projet</i>		
N	<i>Mémoire justificatif</i>		Seront annexés au mémoire : - un tableau synthétique récapitulant les caractéristiques essentielles du projet ; - les pièces attestant la consultation des administrations, la concertation locale et éventuellement la contribution ou l'avis d'experts.

Indications sur les contraintes de dénivelées du profil en long de l'autoroute

La section de l'autoroute faisant l'objet de l'A.P.S. sera divisée en un certain nombre de tronçons d'une longueur de 5 à 10 km environ. Pour chacun de ces tronçons, une limite supérieure sera fixée à la somme des dénivelées cumulées du profil en long du tronçon d'autoroute.

Cette limite supérieure sera prise égale à $(1 + a) S$, S étant la somme des dénivelées cumulées du tronçon d'autoroute en cause dans l'A.P.S. établi par l'administration (pièce B) et a un coefficient correcteur dont la valeur pourra varier de 0 à 0,2, selon les caractéristiques du tronçon étudié et le degré de précision des études effectuées, en particulier les études géologiques et géotechniques.

On ne fera pas référence à la pièce B (1) dans la pièce 2.a.

La pièce 3.a comportera simplement l'indication des valeurs chiffrées des limites supérieures des dénivelées cumulées de chaque tronçon de l'autoroute.

(1) La pièce B n'est pas contractuelle.

ANNEXE 2

COMPOSITION-TYPE DU DOSSIER D'AVANT-PROJET AUTOROUTIER (A.P.A.) ET DU PLAN SYNOPTIQUE DES AIRES ANNEXES

A. L'avant-projet autoroutier

1. Sous-dossier géométrie

- Plan de situation au 1/100 000
- Plan général au 1/5 000 en site normal
au 1/2 000 en site difficile et en zone urbaine.

Sur le plan général sont indiqués les échangeurs et les bretelles de raccordement au réseau routier, les rétablissements de communications, les aires de stationnement, de repos et de service, les centres d'entretien et points d'appui, les postes de péage.

- Profil en long :
 - Longueur : échelle du plan général
 - Hauteur : échelle décuple de celle des longueurs.
- Profil en travers-type au 1/100 ou 1/200
- Rétablissement des communications, échangeurs ou carrefours, bretelles de raccordement au réseau routier.
 - Plan au 1/2 000
 - Profil en long : longueur : échelle du plan
hauteur : échelle décuple de celle des longueurs.
 - Profil en travers type au 1/100 ou 1/200.
 - Plan des trafics : on indiquera sur ce plan les trafics des voies directes, des voies rétablies et de toutes les bretelles des échangeurs et carrefours. Ces trafics seront ceux de l'A.P.S., éventuellement complétés et adaptés notamment en cas de phasage longitudinal de l'A.P.A. par rapport à l'A.P.S.
- Mémoire sur l'intégration dans l'environnement, traitant de tout ce qui est en relation avec la géométrie du projet.

Il fait l'inventaire des engagements pris aux stades précédents d'études et d'enquêtes. Il montre comment la géométrie du projet a été adaptée pour atténuer ou supprimer l'impact de l'autoroute. Il fait le point des études engagées et envisagées par la suite.

- Mémoire sur les dispositions générales des aires annexes rappelant et justifiant les dispositions présentées dans le plan synoptique des aires annexes préalablement adressé à l'approbation du directeur des routes.

- Mémoire sur la réalisation des terrassements, définissant les possibilités effectives de passage en fonction des contraintes géologiques et géotechniques et mettant en évidence les zones critiques. Ce mémoire fait le point des études géologiques et géotechniques faites ou envisagées par la suite.

- Tableau récapitulatif des ouvrages d'art dressé sur le modèle annexé au C.A.T. 75 avec référence aux dossiers pilotes du S.E.T.R.A. ou aux dossiers types présentés par la société. Présentation plus détaillée des ouvrages courants non conformes à un modèle type et destinés à être reproduits à moins de cinq unités.

- Mémoire sur les conditions de franchissement des obstacles conduisant à la construction d'ouvrages d'art non courants. Le mémoire fait le point des études faites ou envisagées.

- Notice de présentation générale qui, en particulier, rappelle en les justifiant les dérogations accordées par le Directeur des Routes à la demande de la société concessionnaire, précise les suites apportées aux engagements pris lors de la D.U.P. et aux conclusions de l'étude d'impact et présente les adaptations (qui ne sont pas des dérogations) apportées à l'A.P.S.

- Estimation provisoire décomposée par rubrique et comparée à l'estimation approuvée de l'A.P.S. afin d'établir qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation ne présente pas de dérive globale supérieure à 15 %.

2. *Sous-dossier terrassements, couche de forme et hydraulique*

- Plan de situation,

- Plan et profil en long à titre de rappel.

- Le cas échéant, les pièces géométriques explicitant les modifications importantes apportées au sous-dossier géométrie, avec notice explicative.

- Actualisation de l'estimation de l'ensemble du projet et comparaison avec l'estimation de l'A.P.S. afin d'établir qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation ne présente pas globalement de dérive supérieure à 15 %.

- Dossier d'études géologiques et géotechniques comportant :

- une carte géologique au 1/50 000 ;
- profils en long avec coupe géologique des terrains :
longueur : échelle 1/5 000 ;
hauteur : échelle 1/500 ;
- rapport géologique général.

- Mémoire détaillé sur la réalisation des terrassements indiquant la nature des déblais en place, leur aptitude probable à une réutilisation en remblai, les zones possibles d'emprunt avec leur nature, leur puissance et leur éloignement, les lieux de dépôts.

- Dossier particulier pour chaque section de terrassements importants ou difficiles (talus de 15 mètres de hauteur et plus sur au moins 100 mètres, remblais sur sols compressibles ou en zone inondable, talus présentant des risques de glissement) comportant :

- plan à échelle convenable ;
- dossier géologique et géotechnique plus complet précisant notamment l'emplacement et les résultats des sondages et des essais, avec le cas échéant une étude hydrogéologique et hydraulique ;
- une notice justifiant le choix proposé et les dispositions envisagées à l'exécution.

- Définition de la constitution de la couche de forme et justification de ses caractéristiques et de son dimensionnement.

- Indications sommaires sur la constitution de la chaussée.

- Écoulement des eaux et drainage :

- Étude hydraulique générale ;
- Plan synoptique à l'échelle du 1/5 000 avec les rétablissements des écoulements naturels, les points de rejet, les ouvrages principaux de l'assainissement de la plate-forme ;
- Plan schématique des ouvrages principaux de drainage et d'écoulement des eaux.

3. *Sous-dossier chaussées*

- Plan de situation.

- Rappel sur la constitution de la couche de forme.

- Mémoire sur la conception générale des chaussées de l'autoroute, indications des sources de matériaux envisagées, justification des structures envisagées en prenant en compte l'entretien ultérieur, justification du dimensionnement.

- Profil en travers.

- Actualisation de l'estimation et comparaison par rapport à l'estimation de l'A.P.S. afin d'établir qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation ne présente pas globalement de dérive supérieure à 15 %.

4. *Sous-dossier installations fixes d'exploitation*

- Plan de situation faisant apparaître les limites de zones d'action des centres d'entretien et d'exploitation, les échangeurs et voies locales, les issues de secours et accès de service, l'implantation des barrières de péage.

- Plan général au 1/25 000.

- Plan au 1/2 000 de chaque installation avec profil en long des raccordements à l'autoroute.

- Notice justifiant l'implantation et le dimensionnement et expliquant les conditions dans lesquelles sera exploitée la section :

- district d'exploitation ;
- centres d'entretien et poste de police ;
- barrières de péage avec rappel du plan synoptique du système de péage.

- Actualisation de l'estimation du projet et comparaison par rapport à l'estimation de l'A.P.S. afin d'établir qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation ne présente pas globalement de dérive supérieure à 15 %.

5. *Sous-dossier aires annexes*

- Rappel du plan synoptique approuvé.

- Plan de situation.

- Pour chaque aire :

- Plan au 1/5 000 et profil en long du raccordement à l'autoroute et de cette dernière sur une longueur d'environ 1 km.
- Plan de masse au 1/1 000 sur lequel sont représentés les voies de raccordement à l'autoroute, la voirie intérieure à l'aire et l'emplacement des installations projetées.
- Plan de la signalisation interne de l'aire.

- Notice descriptive précisant le potentiel d'accueil des installations projetées, le programme des services offerts, les conditions d'intégration dans l'environnement et les principes d'aménagement paysager.

- Actualisation de l'estimation et comparaison par rapport à l'estimation de l'A.P.S. afin d'établir qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation ne présente pas globalement de dérive supérieure à 15 %.

6. *Sous-dossier environnement*

- Plan de situation.

- Plan et profil en long à titre de rappel.

- Environnement

- Mémoire faisant la synthèse des études réalisées et indiquant les dispositions auxquelles ces études ont abouti pour limiter, réduire ou compenser les conséquences sur l'environnement. Il traitera en outre des emprunts de matériaux ou dépôts et indiquera les précautions de chantier prévues ainsi que les dispositions propres à assurer l'agrément de l'utilisateur et la bonne intégration de l'ouvrage dans le paysage.
- Plan de synthèse au 1/5 000 des aménagements prévus.
- Sous-dossiers relatifs aux études spécifiques comprenant un mémoire explicatif et justificatif, ainsi que les plans, schémas, coupes, croquis nécessaires.

- Actualisation de l'estimation du projet et comparaison par rapport à l'estimation de l'A.P.S. afin d'établir qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation ne présente pas globalement de dérive supérieure à 15%.

7. *Sous-dossier équipements de sécurité et d'exploitation*

- Notice de présentation générale qui, en particulier, rappelle en les justifiant les dérogations d'emploi accordées par le directeur de la Sécurité et de la Circulation routière à la demande de la société concessionnaire.

- Plan de situation.

- Dispositifs de sécurité (glissières et barrières) : textes et schéma type d'implantation.

- Portails de service et d'accès de secours. Notice, plan et accord préfectoral sur les dispositions proposées.

- Éclairage : définition des zones éclairées et des intensités d'éclairage.

- Téléphone : notice descriptive du réseau d'appel d'urgence.

- Clôtures délimitation des zones clôturées selon la nature de la clôture.

- Dispositifs spécifiques de surveillance et de régulation du trafic. Les équipements dynamiques d'aide à l'exploitation feront l'objet, le cas échéant, d'un dossier séparé, qui décrira notamment les dispositions prévues pour la coordination avec les mesures d'exploitation concernant les autres réseaux autoroutiers et routiers.

- Actualisation de l'estimation et comparaison par rapport à l'estimation de l'A.P.S. afin d'établir qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation ne présente pas globalement de dérive supérieure à 15%.

8. *Dossier de synthèse*

- Description générale de la section autoroutière concernée et de ses principales caractéristiques.

- Liste des pièces constitutives des différents sous-dossiers avec production de celles qui ont été modifiées depuis la sortie du sous-dossier pour tenir compte de l'évolution technique du projet

- Plans synoptiques des aires, des échangeurs, des gares de péage et centres d'entretien.

- Plans généraux au 1/5 000 de l'autoroute, des ouvrages annexes et des rétablissements de communications.

- Estimation détaillée de la section et établissement d'une comparaison avec l'estimation de l'A.P.S afin de vérifier qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation définitive ne présente pas globalement de dérive supérieure à 15%.

B. Le plan synoptique des aires annexes

- Plan de situation.

- Plan général (échelle comprise entre 1/100 000 et 1/250 000) représentant le tracé avec ses échangeurs, les limites de la concession et les implantations envisagées pour les aires, étant précisé que les implantations sont indicatives à ce stade de l'étude (précision de l'ordre du kilomètre) et seront définitivement arrêtées dans le sous-dossier aires annexes de l'A.P.A.

Le plan doit déborder du seul cadre de la liaison autoroutière présentée et situer les aires de service et de repos situées en amont et en aval de la liaison (dans la mesure où celle-ci se branche sur d'autres autoroutes en service ou dont les caractéristiques sont approuvées) ou situer les stations de distribution de carburant amont et aval si la liaison autoroutière se prolonge par le réseau de voirie ordinaire.

- Un mémoire justifiant et présentant :
 - le nombre d'aires de repos, de service et de service principale ;
 - les interdistances toutes aires et par catégories (en tenant compte des aires ou distributions de carburant en amont et en aval de la liaison autoroutière étudiée) ;
 - le phasage éventuel ;
 - la typologie des aires de service et de service principale : couple, ou aire desservant les deux sens de circulation ou solution mixte avec station d'un côté et distribution automatique de carburant de l'autre, l'objectif étant de proposer le meilleur compromis entre un niveau de service correct pour l'utilisateur et un niveau de rentabilité suffisante pour le pétrolier ;
 - le programme général des services offerts et notamment le nombre de places de parking V.L. et P.L., ainsi que leur phasage éventuel ;
 - la prise en compte des préoccupations d'environnement et d'intégration dans le paysage pour le choix des sites proposés.

ANNEXE 3

COMPOSITION-TYPE DES DOSSIERS RELATIFS AUX LIAISONS NOUVELLES DE FAIBLE LONGUEUR OU AUX AUTOROUTES CONCÉDÉES EN MILIEU URBAIN

A. Les études préalables

- 1) Présentation générale de l'opération.
 - 1.1) Objectifs de l'opération.
 - 1.2) Rappel des études et des décisions antérieures sur la section considérée et les sections adjacentes.
 - 1.3) Analyse des problèmes de déplacement :
 - notice sur les trafics et les conditions d'écoulement et de sécurité de la circulation ;
 - carte des trafics et diagnostic de sécurité.
 - 1.4) Analyse des problèmes socio-économiques et d'environnement:
 - notice
 - carte de synthèse.
 - 1.5) Analyse des difficultés ou contraintes techniques spécifiques.
- 2) Études de variantes.
 - 2.1) Présentation de la zone d'étude.
 - 2.2) Présentation et caractérisation des variantes.
 - 2.3) Plan général des variantes (échelle 1/2 000 à 1/10 000).
 - 2.4) Profils en long des variantes :
 - longueur : échelle du plan général des variantes ;
 - hauteur : échelle décuple de celle des longueurs.
 - 2.5) Profils en travers type (échelle 1/100 ou 1/200).
 - 2.6) Études socio-économique et d'environnement des variantes.
 - 2.7) Estimations sommaires et indicateur de rentabilité économique et bilan financier de la société concessionnaire.

- 3) Bilan de la concertation.
- 4) Analyse comparative des variantes.
- 5) Choix de la solution proposée et description de ses caractéristiques principales : géométrie, échange, rétablissement de communications, description sommaire des ouvrages d'art et des équipements d'exploitation, organisation du système de péage, aires annexes, étude d'environnement, estimation.

Cette description comportera deux présentations, l'une sous forme de pièces contractuelles destinées à constituer les annexes techniques du cahier des charges de la concession, l'autre sous forme de pièces non contractuelles constituées des options prises en compte par le projeteur mais qui ne s'imposent pas nécessairement à la société concessionnaire.

B. L'avant-projet

- 1) Rapport de présentation.
- 2) Études géologiques et géotechniques.
- 3) Études hydrauliques et drainage.
- 4) Études socio-économique et d'environnement - Présentation des mesures de remèdes aux impacts négatifs.
- 5) Caractéristiques géométriques principales.
 - 5.1) Plan de situation au 1/100 000,
 - 5.2) Tracé en plan 1/2 000 au 1/5 000.
 - 5.3) Profil en long :
 - longueur : échelle du tracé en plan ;
 - hauteur : échelle décuple de celle des longueurs.
 - 5.4) Profils en travers type au 1/100 ou 1/200.
 - 5.5) Échangeurs, carrefours et rétablissement de communication :
 - notice explicative et justificative ;
 - plans au 1/1 000 ou 1/2 000 avec profil en long et en travers.
- 6) Mémoire sur la réalisation des terrassements, la constitution des chaussées et la conception du réseau d'assainissement.

7) Présentation des ouvrages d'art.

- Mémoire et tableau de présentation des ouvrages courants dressé sur le modèle annexé au C.A.T 75 avec référence aux dossiers pilotes du S.E.T.R.A ou aux dossiers types présentés par la société et homologués par le S.E.T.R.A.
- Mémoire sur les conditions de franchissement des obstacles conduisant à la construction d'ouvrages d'art non courants. Le mémoire fait le point des études faites ou envisagées.

8) Équipements d'exploitation et de sécurité - services à l'utilisateur.

- Notice explicative et plans présentant le système de péage, l'organisation pour l'exploitation et l'entretien de la section, les éventuels services à l'utilisateur, les dispositifs de retenue des véhicules, l'éclairage, les dispositifs de surveillance et d'alerte, les clôtures.

9) Estimation de l'opération et comparaison par rapport à l'estimation approuvée dans le cadre des études préalables afin d'établir qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation ne présente pas globalement de dérive supérieure à 15 %.

ANNEXE 4

COMPOSITION-TYPE DES DOSSIERS SYNOPTIQUES D'AMÉNAGEMENT D'AUTOROUTES EN SERVICE

A. Dossier synoptique du nombre des voies de circulation

- 1) Présentation de l'autoroute actuelle.
 - 1.1) Plan de situation au 1/100 000.
 - 1.2) Les différents profils en travers en service au 1/100 ou 1/200 (en section courante et au droit des points particuliers comme les ouvrages d'art).
 - 1.3) Plan général d'implantation des profils en travers au 1/25 000.
 - 1.4) Plan détaillé au 1/2 000 des zones de transition entre profils en travers à nombre des voies de circulation différent.
 - 1.5) Les trafics actuels par sections homogènes.
 - 1.6) Étude de sécurité présentant notamment les taux d'accident par zone de circulation homogène ainsi que les zones d'accumulation d'accidents.
 - 1.7) Les conditions de circulation : volumes d'encombrement.
 - 1.8) La situation acoustique aux abords des zones d'habitation.

2) Évolution du trafic et diagnostic des conditions de circulation.

L'on effectuera une projection sur 5 ans de l'évolution du trafic en prenant notamment en compte les déplacements de trafic liés à la mise en service prévisible d'itinéraires concurrents ou encore les inductions de trafic à attendre du développement des pôles d'urbanisation ou d'infrastructures nouvelles et l'on analysera les conséquences sur les conditions de circulation par sections homogènes.

3) Description des opérations d'élargissement ou de doublement envisagées à moyen terme.

L'on décrira les opérations qui apparaissent nécessaires pour un horizon de 5 ans en les rangeant par classes de priorité.

Pour chaque opération l'on donnera sa localisation et ses principales caractéristiques :

- 3.1) Plan de situation au 1/100 000
- 3.2) Plan général au 1/25 000.
- 3.3) Profil en travers du projet au 1/100 ou 1/200.
- 3.4) Mémoire décrivant les principales difficultés techniques (notamment traitement des zones de transition entre profils en travers) ou d'environnement, et présentant le principe des dispositions constructives et de protection de l'environnement (rattrapage hydraulique et phonique notamment), d'organisation des chantiers et d'exploitation de l'autoroute pendant les travaux. L'on donnera également des indications sur les procédures administratives à prévoir avant démarrage des travaux ainsi que la durée prévisible de ceux-ci.
- 3.5) Principes retenus pour le découpage de l'opération en tranches fonctionnelles accompagnés des justifications techniques nécessaires.
- 3.6) Estimation prévisionnelle globale et décomposée par tranches fonctionnelles.

B. Dossier synoptique du système de péage

- 1) Présentation du système de péage actuel.
 - 1.1) Plan de situation au 1/100 000.
 - 1.2) Plan général au 1/25 000 avec implantation des gares de péage et repérage des P.K.
 - 1.3) Plan d'ensemble au 1/5 000 et plan détaillé au 1/1 000 ou 1/2 000 de chaque gare de péage (section courante et échangeur).
 - 1.4) Description sous forme schématique de l'organisation générale du système de péage en identifiant les zones en péage ouvert et en péage fermé et montrant en tant que de besoin l'articulation avec le péage des sections existantes en amont, en aval ou sécantes.

L'on figurera notamment sur ce schéma la description physique des zones couvertes par les barrières de péage en système ouvert ainsi que les limites couvertes par les systèmes fermés à leurs diverses extrémités.
 - 1.5) Rappel de la grille tarifaire (système fermé) et des tarifs perçus aux gares de système ouvert.
 - 1.6) Fiche par gare de péage, décrivant son implantation (PK), le nombre de voies (entrées, sorties, banalisables), le trafic moyen annuel et le débit des heures de pointe. L'on indiquera le nombre de jours de l'année où tous les guichets sont simultanément ouverts.
 - 1.7) Mode d'exploitation (manuel, automatique, abonnés, autre) avec statistiques entrées-sorties selon les modes et l'évolution antérieure.

2) Évolution du trafic et diagnostic de la capacité des gares.

L'on effectuera une projection sur 5 ans de l'évolution du trafic en prenant notamment en compte les déplacements de trafic liés à la mise en service prévisible d'itinéraires concurrents ou encore les inductions de trafic à attendre du développement de pôles d'urbanisation ou d'infrastructures nouvelles.

L'on analysera en conséquence les capacités de traitement des usagers aux heures de pointe.

3) Perspectives d'évolution du système de péage.

Ce chapitre traite en tant que de besoin des éventuelles évolutions liées :

- au changement du matériel de traitement des transactions ou à l'adoption de nouvelles technologies de traitement des usagers ;
- aux transformations du système en vue notamment de réduire le nombre d'arrêts des usagers ou d'optimiser les charges d'exploitation de la société, les aménagements qui en résultent pouvant consister dans le déplacement, la suppression, le réaménagement d'anciennes gares ou la création de nouvelles gares.

Devront apparaître clairement en conclusion les décisions de principe que la société concessionnaire soumet à l'agrément de la D.R.

4) Description des opérations d'aménagement envisagées à moyen terme.

L'on décrira les opérations d'aménagement qui apparaissent nécessaires pour un horizon de 5 ans en les rangeant par classes de priorité.

Chaque opération comportera une description de son principe, une justification des objectifs recherchés (calcul du nombre des voies s'il s'agit d'un problème de capacité, ou évaluation comparée des coûts d'exploitation en cas de modification de technique ou de système de perception du péage), la description des principales caractéristiques, un plan indicatif des aménagements, le principe des mesures particulières d'exploitation de l'autoroute pendant les travaux, le principe des dispositions de protection de l'environnement, éventuellement un découpage en tranches fonctionnelles pour les opérations importantes, l'indication des procédures administratives préalables au démarrage des travaux ainsi que la durée du chantier et enfin une estimation prévisionnelle.

C. Dossier synoptique des aires annexes

1) Présentation de l'autoroute et de ses aires (situation actuelle).

- 1.1) Plan de situation au 1/100 000 avec implantation des aires en distinguant les aires en service des aires différées dont les terrains ont été réservés.

La description ne doit pas être limitée à la seule liaison étudiée mais doit prendre en compte les services offerts en aval et en amont (notamment pour la distribution de carburant).

- 1.2) Plan au 1/5 000 de chaque couple d'aires en service.

1.3) Notice présentant les différents types d'aires (aires de repos, aire de service principale) et leurs interdistances (tous types confondus et par type identique) ainsi que les possibilités de communication entre aires du même couple (pont-route, passerelle piétons, passage de service, transfert pneumatique de fonds, etc...).

1.4) Services offerts sur les aires :

- capacité de stationnement (décomposée en places V.L, P.L, caravanes, en distinguant les zones d'arrêt de courte durée des zones de repos) ;
- équipements d'arrêt de courte durée : sanitaires, fontaine, tables et bancs ;
- zones de repos ou de récréation : coins pique-niques aménagés, jeux pour enfants, abris ;
- station service : distribution de carburant (pompes, automates), atelier pour entretien courant, pour dépannage d'urgence ;
- restauration : unité mobile (en appoint saisonnier), bar-buffet, restaurant (type et nombre de couverts) ;
- hôtellerie : hôtel (nombre d'étoiles et de lits) ;
- commerces : boutiques, centre de promotion de produits régionaux ;
- animation : tous équipements facilitant l'information de l'utilisateur, ses liaisons avec le monde extérieur ou susceptibles de lui faire partager l'ambiance culturelle de la zone où il se trouve comme panneaux d'information, expositions, musées, services de communication (téléphone, minitel, poste), services financiers et douaniers ;
- accessibilité aux personnes handicapées : nombre de places réservées de stationnement et liste des services accessibles.

Cette description quantitative sera complétée par un bref commentaire plus qualitatif sur le voisinage de l'aire, son aménagement paysager et l'ambiance qui résulte de l'intervention de ces deux milieux. L'on traitera en particulier de la qualité de l'ambiance sonore (occultation du bruit de l'autoroute notamment) ainsi que la qualité paysagère (aménagements spécifiques tels que points d'eau, etc..., ouverture de perspectives visuelles intéressantes, atmosphère interne de l'aire, zones d'ombre et de fraîcheur pour l'été).

2) Fréquentation et diagnostic.

A partir d'enquêtes et de relevés, l'on donnera toutes indications sur le niveau de fréquentation des aires en différenciant les catégories de véhicule (V.L, P.L, caravanes) et en distinguant les périodes diurnes et nocturnes.

On pourra notamment s'attacher à quantifier ces indications par l'appréciation d'indicateurs, tels que le taux moyen d'occupation des places de stationnement ou le nombre de jours de saturation de l'aire.

Ce constat de l'occupation actuelle sera avantageusement complété par une analyse plus qualitative obtenue à partir d'interview d'utilisateurs permettant de mieux préciser les motivations des utilisateurs de l'aire, les raisons du choix de l'aire et les besoins ou attentes des usagers.

3) Définition des aménagements envisagés à moyen terme.

L'on décrira les opérations d'aménagement qui apparaissent nécessaires pour un horizon de 5 ans en les rangeant par classes de priorité.

L'on présentera, pour chaque opération, la consistance des aménagements à réaliser, leur justification, un plan indicatif, le principe des dispositions de protection de l'environnement, éventuellement un découpage en tranches fonctionnelles, l'indication des procédures administratives préalables au démarrage des travaux, la durée du chantier ainsi qu'une estimation prévisionnelle.

D. Dossier synoptique du système d'échanges

1) Présentation de l'autoroute, du système d'échanges actuel et différé.

1.1) Plan de situation au 1/100 000 avec implantation des échangeurs en service, des échangeurs différés (en distinguant ceux qui sont déclarés d'utilité publique et ceux qui sont prévus au contrat de concession). L'on indiquera le P.K, le nom des échangeurs, leur numérotation (pour les échangeurs en service) et la référence de la voie raccordée.

1.2) Plan d'ensemble au 1/5 000 et plan détaillé (1/1 000 ou 1/2 000) de chaque échangeur en service.

1.3) Notice présentant pour chaque échangeur:

- le schéma de fonctionnement ;
- la description des mouvements assurés ;
- les interdistances avec les échangeurs amont et aval ;
- la situation par rapport au système de péage ;
- les trafics en moyenne journalière annuelle et en heure de pointe avec indications sommaires sur les itinéraires d'accès à l'échangeur (mention des pôles importants les plus proches notamment).

2) Les insuffisances de fonctionnement.

L'on analysera les insuffisances du système d'échanges notamment :

- insuffisance de capacité due à la géométrie des bretelles ou au débit des carrefours de raccordement ;
- problèmes de sécurité (rayons trop faibles, carrefours de raccordement) ;
- mouvements non assurés ou mal assurés,

et l'on proposera pour chaque échangeur les aménagements nécessaires pour un horizon de 5 ans, en présentant leurs caractéristiques principales, un plan indicatif, le principe des dispositions de protection de l'environnement, éventuellement un découpage en tranches fonctionnelles, l'indication des procédures administratives préalables au démarrage des travaux, la durée du chantier, les mesures particulières d'exploitation pendant les travaux et enfin une estimation prévisionnelle de l'aménagement.

3) Les échangeurs nouveaux envisagés à moyen terme.

L'on présentera :

- la justification de l'aménagement au regard des trafics prévisibles ;
- un plan des variantes d'implantation et de géométrie ;
- une estimation prévisionnelle ;
- une étude financière montrant dans quelle mesure les recettes supplémentaires amortissent les charges d'exploitation et les frais d'investissement et proposant en conséquence une clé de répartition entre les différents partenaires de la charge d'investissement voire du déficit d'exploitation ;
- une appréciation des contraintes d'environnement et des principales difficultés techniques ;
- l'état des procédures juridiques et administratives (au regard de la D.U.P, du contrat de concession, d'éventuelles approbations techniques antérieures) ;
- un échéancier de réalisation.

ANNEXE 5

COMPOSITION-TYPE DES DOSSIERS D'AVANT-PROJET DES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT D'AUTOROUTES EN SERVICE

A. L'avant-projet

- 1) Rapport de présentation rappelant notamment les principaux éléments de la décision d'approbation de l'opération (dossier synoptique approuvé ou approbation du principe de l'opération). Le rapport rappelle, en les justifiant, les différentes dérogations aux normes ou aux modalités d'emploi des dispositifs d'exploitation et de sécurité accordées respectivement par le directeur des routes et le directeur de la sécurité et de la circulation routière à la demande de la société concessionnaire.
- 2) Études géologiques et géotechniques.
- 3) Études hydrauliques et drainage.
- 4) Études d'environnement - Présentation des mesures de remèdes aux impacts.
- 5) Caractéristiques géométriques principales :
 - 5.1) Plan de situation au 1/100 000.
 - 5.2) Tracé en plan au 1/1 000 ou 1/5 000.
 - 5.3) Profil en long :
 - longueur : échelle du tracé en plan ;
 - hauteur : échelle décuple de celle des longueurs.
 - 5.4) Profil en travers type au 1/100 ou 1/200.
 - 5.5) Échangeurs, carrefours et rétablissements de communication :
 - notice explicative et justificative ;
 - plans au 1/1 000 ou 1/2 000 avec profil en long et en travers.
- 6) Mémoire sur la réalisation des terrassements, la constitution des chaussées et la conception du réseau d'assainissement.

7) Présentation des ouvrages d'art :

- mémoire et tableau de présentation des ouvrages courants dressé sur le modèle annexé au C.A.T 75 avec référence aux dossiers pilotes du S.E.T.R.A ou aux dossiers type présentés par la société et homologués par le S.E.T.R.A. ;
présentation plus détaillée des ouvrages non conformes à un modèle type et destinés à être reproduits à moins de cinq unités ;
- mémoire sur les conditions de franchissement des obstacles conduisant à la construction d'ouvrages d'art non courants. Le mémoire fait le point des études faites ou envisagées.

8) Équipements d'exploitation et de sécurité - Service à l'utilisateur. Sont présentés par un mémoire et les plans appropriés l'ensemble des équipements d'exploitation, de sécurité et de service à l'utilisateur modifiés ou ajoutés par le projet.

De plus les équipements dynamiques d'aide à l'exploitation feront l'objet, le cas échéant, d'un dossier séparé qui décrira notamment les dispositions prévues pour la coordination avec les mesures d'exploitation concernant les autres réseaux routiers ou autoroutiers.

9) Estimation de l'opération et comparaison par rapport à l'estimation approuvée dans le cadre du dossier synoptique (ou par rapport à celle fixée par la décision approuvant le principe de l'opération) de façon à établir qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation ne présente pas globalement de dérive supérieure à 15 %.

ANNEXE 6

COMPOSITION-TYPE DES DOSSIERS D'OUVRAGES D'ART NON COURANTS

A. Le dossier d'étude préliminaire d'ouvrages d'art non courants

Il comporte :

- un dossier géotechnique résumant les données relatives aux sols de fondation connues à la date de l'étude, afin de permettre de s'assurer de la faisabilité des solutions envisagées ;
- un dossier inventariant et justifiant les contraintes de toute nature auxquelles doit satisfaire l'ouvrage (profil en travers, équipements exceptionnels, hauteur libre à respecter, débouchés linéaire et superficiel, ouverture hydraulique, possibilité de chocs de bateaux, charges spéciales, contraintes d'environnement (paysage, site, bruit, pollution), etc.) ;
- un plan et un profil en long de la voie dans laquelle s'insère l'ouvrage étudié.
- pour chacune des solutions envisageables :
 - une coupe longitudinale,
 - une coupe transversale,
 - un, ou éventuellement plusieurs photomontages de l'ouvrage dans le site, depuis des points de vue marquants,
 - une estimation sommaire. Les quantités principales servant de base à l'estimation sommaire seront appréciées soit par référence à des cas semblables, pour les solutions classiques, soit, pour les solutions non classiques, par des calculs de prédimensionnement qui seront joints au dossier ;
- un mémoire comparant les différentes solutions envisagées et proposant les orientations pour l'étude d'avant-projet (une ou plusieurs solutions de base) et la stratégie de l'appel d'offre (une ou plusieurs solutions de base et admission ou non de variantes larges) ;
- l'avis de l'architecte des bâtiments de France si l'ouvrage est situé dans un site inscrit ou classé ou se trouve dans le périmètre de protection d'un bâtiment inscrit ou classé.

B. Le dossier d'avant-projet d'ouvrage d'art d'un viaduc

- Plan de situation à échelle adéquate.
- Plan général au 1/1 000, 1/500 ou 1/200 avec report de la voirie projetée.
- Élévation au 1/500 ou 1/200.
- Profil en long :
 - longueur : échelle de l'élévation ;
 - hauteur : échelle quintuple ou décuple de celle des longueurs ;
- Coupe longitudinale au 1/500 ou 1/200 avec report des sondages et des contraintes de site (gabarit de navigation, etc.).
- Coupes transversales du tablier au 1/20.
- Schémas de câblage.
- Dessins de coffrage des appuis et des fondations.
- Détails constructifs principaux (appuis, joints de dilatation, dispositifs de sécurité...).
- Notes de calculs (tabliers, appuis, fondations). Pour le tablier, la note de calculs peut être une note de calculs simplifiée.
- Note sur les conclusions des études hydrauliques, géologiques et géotechniques.
- Étude paysagère et architecturale et, si l'ouvrage est situé dans un site inscrit ou classé, ou se trouve dans le périmètre de protection d'un bâtiment inscrit ou classé, avis de l'architecte des bâtiments de France.
- Avant-métré différenciant les éléments de l'ouvrage : fondations, culées, piles, tablier, équipements.
- Mémoire indiquant les contraintes du projet, notamment en ce qui concerne les fondations et la protection de l'environnement, décrivant et justifiant les dispositions proposées, particulièrement le choix du type d'ouvrage, donnant tous renseignements utiles sur les procédés de construction envisagés et sur les phases de construction et proposant la stratégie de l'appel d'offre (une ou plusieurs solutions de base et admission ou non de variantes larges).
- Avant-métré et estimation. Cette estimation est comparée à celle de l'étude préliminaire approuvée de façon à établir qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation ne présente pas globalement de dérive supérieure à 15 %.

Nota. - Les échelles recommandées pourront être modifiées dans le cas d'un ouvrage de dimensions exceptionnelles.

C. Le dossier d'avant-projet d'ouvrage d'art d'un ouvrage souterrain

- 1) Plan de situation au 1/25 000.
- 2) Plan général de l'ouvrage et de ses abords sur 250 mètres minimum, de part et d'autre et jusqu'à 1 kilomètre dans le cas de tracé en plan difficile.
- 3) Profil en long de l'ouvrage et de ses abords faisant apparaître la déclivité des accès :
 - longueur : échelle du plan général ;
 - hauteur : échelle décuple de celle des longueurs, faisant apparaître la hauteur de couverture.
- 4) Profils en travers types au 1/50.
- 5) Une note justifiant la position de l'ouvrage en plan et en altitude dans le tracé général de l'itinéraire et la préférence d'un ouvrage souterrain par rapport à une tranchée.
- 6) Dossier d'études géologiques et géotechniques adapté à la nature du projet et comportant pour chaque ouvrage souterrain :
 - une carte géologique de surface à l'échelle du plan général ;
 - une carte géologique indicative au niveau de l'ouvrage, à la même échelle ;
 - une coupe géologique indicative à l'échelle du profil en long, non déformée ;
 - dossier des reconnaissances effectuées avec résultats des essais géotechniques ;
 - un mémoire d'interprétation de la nature des terrains, des accidents et discontinuités (failles, zones de broyage), ainsi qu'éventuellement de l'équilibre des versants pouvant intéresser la stabilité des ouvrages - les difficultés corrélatives d'exécution avec indication des méthodes probables qui seront utilisées. Les compléments d'études et les reconnaissances nécessaires pour la rédaction du projet d'exécution seront mentionnés.
- 7) Note sur les caractéristiques générales de l'itinéraire du point de vue de la circulation :
 - vitesse de base de l'itinéraire ou de la section dans laquelle est placé l'ouvrage souterrain ;
 - prévisions sur les débits journaliers moyens et débits horaires de pointe, et leur évolution au cours de la concession ;
 - dans les zones urbaines : prévisions sur les risques de congestion ;
 - conditions d'exploitation et d'intervention en cas d'accident.

8) Notice justifiant les dispositions adoptées pour la géométrie du profil en travers à partir des éléments suivants :

- hauteur libre retenue et revanches diverses,
- études géologiques et géotechniques,
- étude du trafic et de la stratégie d'exploitation retenue (cas des pannes et accidents),
- implantation des différents équipements d'éclairage, de ventilation, d'exploitation et de sécurité.

9) Notice sur la sécurité proprement dite:

L'attention doit être spécialement portée sur les points ci-dessous et sur le fait qu'il convient de passer des accords formels avec les services départementaux de la sécurité et de la protection civile sur la consistance des dispositifs de sécurité et des plans d'intervention.

- Dispositions prises pour la circulation des matières dangereuses et la récupération éventuelle des effluents liquides.
- Recommandations de la Commission départementale de sécurité concernée :
 - aménagements de génie civil ;
 - équipements spéciaux ;
 - règlement d'exploitation ;
 - tenue au feu ;
 - organisation générale des secours.

10) Notice sur les équipements:

Ventilation :

- valeurs maximales admises pour la pollution ;
- débits nécessaires pour la dilution ;
- description sommaire du système de ventilation - calcul sommaire des circuits et puissances ;
- emplacement et dimensionnement général des usines (éventuellement).

Éclairage :

- suréclairage d'entrée :
 - niveaux de luminance,
 - longueur d'application ;
- zone intérieure :
 - niveaux de luminance,
 - régimes de fonctionnement (jour et nuit),
 - calcul sommaire des puissances.

Protection de l'environnement :

- bruits, vibrations, pollution.

Alimentation électrique :

- schéma général, ligne et poste d'alimentation MT,
- secours.

Installations de sécurité et d'exploitation :

- contrôle de l'atmosphère,
- signalisation lumineuse,
- contrôle de la circulation (débits et cas exceptionnels),
- protection contre l'incendie (téléphone, dispositifs d'alarme, consignes de ventilation, protection des usagers, secours d'urgence et extérieurs),
- télétransmission et organisation générale du poste de contrôle et de commandement.

- 11) Étude paysagère et architecturale des têtes du tunnel et des équipements extérieurs (usine de ventilation, bâtiments d'exploitation).
- 12) Avant-métré et estimation sommaire des dépenses par ouvrage, en distinguant les montants prévus pour les études et reconnaissances, le génie civil, les équipements et les dépenses d'exploitation. Cette estimation est comparée à celle de l'étude préliminaire approuvée de façon à établir qu'une fois défalqués les effets de l'inflation, l'estimation ne présente pas globalement de dérive supérieure à 15 %.

ANNEXE 7

**DÉLAIS D'INSTRUCTION ET D'APPROBATION,
AVIS ET DÉCISION D'APPROBATION**

I. - Règles générales en matière d'avis et délais

1) Délais de formulation des avis.

Les avis exigés en application de la présente directive sont formulés dans les délais suivants :

Service ou organisme émetteur de l'avis	Origine du délai	Délai maximal
D.R.E., D.D.E., R.C.A., S.E.T.R.A., Société concessionnaire, C.E.T.E., C.E.TU., C.E.T.UR.	— A partir de la date de réception du dossier technique si l'avis du service est explicitement demandé par la directive. — Dans le cas contraire, à partir de la date de réception de demande d'avis émanant de la D.R. (R/AR-OP, ou R/CA), de l'I.G.S. ou de l'I.G.O.A.	2 mois
I.G.S., R/CA, I.G.O.A. (avis de synthèse ou décision d'approbation)	— A partir de la réception des avis prévus par la directive ou demandés à son initiative par l'I.G.S., l'I.G.O.A. ou R/CA	1 mois

2) Si le délai total d'instruction (ou d'approbation lorsque celle-ci relève de l'I.G.O.A. ou de R/CA) est dépassé, la société peut demander à l'I.G.S. pour les liaisons nouvelles, à l'I.G.O.A. pour les dossiers d'ouvrages d'art, et à R/CA pour les aménagements d'autoroutes en service de provoquer une réunion de clôture dont le compte rendu vaudra, selon les cas, avis de synthèse des services ou décision d'approbation du dossier, ou encore constatera l'insuffisance du dossier ou l'inopportunité de l'opération.

3) Le service ou organisme qui émet un avis en adresse simultanément copie à l'ensemble des destinataires du dossier technique. La décision ministérielle d'approbation (ou la décision prise par l'I.G.O.A. pour les A.P.O.A.) est diffusée à l'ensemble de tous les services.

4) Tout service peut, à la réception d'un dossier technique, formuler, s'il le souhaite, un avis, même si celui-ci n'est pas explicitement prévu par la directive ou demandé par l'I.G.S. ou la Direction des routes.

5) La décision ministérielle d'approbation d'un dossier soumis à approbation en application de la directive sera prise au plus tard un mois après réception de l'avis de l'I.G.S, de l'I.G.O.A. ou de R/CA. Si le délai d'approbation est dépassé, la société concessionnaire peut demander par écrit au directeur des Routes de tenir une réunion générale. Cette réunion est alors organisée dans un délai d'un mois avec la participation de tous les services concernés. Le procès-verbal de la réunion, établi sans délai, vaut décision sur le dossier. Toutefois, le Directeur des Routes peut aussi considérer la tenue de cette réunion comme inopportune. Il en prévient alors l'ensemble des partenaires.

6) L'ensemble de ces délais s'appliquent aux dossiers techniques élaborés en application de la présente directive. Ils devront toutefois être significativement plus courts chaque fois qu'il s'agira de statuer sur une demande de dérogation ou sur un dossier ayant pour objet d'obtenir la modification de certains éléments d'une décision antérieure.

II. Contenu des avis

Les avis portent sur l'ensemble du dossier, l'intérêt et la justification de l'aménagement projeté, la cohérence avec les éventuelles décisions antérieures, la pertinence des choix techniques présentés, le respect des instructions, normes et directives en vigueur et l'économie du projet.

Ils peuvent suggérer des études complémentaires, proposer des modifications, fournir des orientations pour les études ultérieures, envisager des phasages de la réalisation, rappeler les procédures techniques et administratives qui devront être ensuite engagées. Toute demande de modification du projet présenté doit être accompagnée de l'évaluation de son incidence sur le coût du projet. De même les propositions de phasage technique mettent en évidence l'estimation de première phase.

L'avis des services techniques (C.E.T.E., S.E.T.R.A., C.E.T.UR. ou C.E.TU.) porte plus particulièrement sur les caractéristiques techniques du projet, sur les dispositions et équipements de sécurité, sur l'économie du projet, son détail estimatif et sur les dérogations éventuelles aux instructions ministérielles, normes et directives techniques qui pourraient être admises.

L'avis du D.D.E. porte plus particulièrement sur la cohérence du projet avec le contexte départemental, sur les éventuelles interférences entre le projet présenté et les autres aménagements locaux envisagés, et plus généralement sur les conséquences du projet sur les conditions de circulation de la voirie externe au projet ainsi que sur la compatibilité du projet avec les documents réglementant l'usage des sols (P.O.S., Schéma Directeurs et autres).

L'avis du D.R.E. porte plus particulièrement sur la cohérence du projet avec le contexte régional, les problèmes ou perspectives d'aménagement régional et les objectifs de programmation.

L'avis de la société concessionnaire porte plus particulièrement sur l'intérêt de l'opération vis-à-vis du réseau qu'elle exploite, et comporte une appréciation de l'intérêt du projet vis-à-vis des usagers de l'autoroute ainsi qu'une évaluation des conséquences financières du projet sur les comptes de la société tant en matière d'investissement que de fonctionnement.

L'avis de synthèse émis par la mission de contrôle des autoroutes sur les dossiers d'aménagements sur autoroutes en service (notamment les dossiers synoptiques) comporte l'ensemble des éléments nécessaires à l'établissement de la décision ministérielle d'approbation, indiquant son appréciation sur les avis des services. Pour les dossiers synoptiques, il propose un partage des différentes opérations en classes de priorité en fonction de leur opportunité et de leur urgence, rappelle leurs principales caractéristiques et propose une estimation prévisionnelle. Il précise si nécessaire les orientations pour les études d'avant-projet.

L'inspecteur général spécialisé émet un avis de synthèse comportant l'ensemble des éléments nécessaires à l'établissement de la décision ministérielle d'approbation, indiquant son appréciation quant aux remarques émises par les services dans leurs avis, et précisant les modifications qu'il lui paraît nécessaire d'apporter aux caractéristiques principales et à l'estimation ainsi que les dérogations aux instructions ministérielles, normes et directives techniques qui peuvent être admises. Il désigne les ouvrages d'art pour lesquels il estime qu'un avant-projet d'ouvrages d'art non courants doit être établi.

III. Les décisions d'approbation prises par le directeur des routes

1) La décision d'approbation de l'A.P.S.

Elle fixe, en autorisant explicitement les dérogations aux normes qui s'avèreraient nécessaires pour la mise au point de l'avant-projet :

- Les limites de la concession.
- La nomenclature de la voie et de ses éventuelles antennes (avec l'attache de R.E.G. en application de la circulaire n° 82-26 du 10 février 1982) et son éventuelle appartenance à un itinéraire européen.
- Les classements ou déclassements éventuels de voirie à envisager (sous réserve de l'accord des collectivités locales éventuellement concernées).
- Les principaux paramètres caractérisant le tracé en plan et profil en long : choix de la catégorie, valeurs minimales des rayons et rampes.
- Les éléments constitutifs du profil en travers : hauteur libre, largeur de la plate-forme, des accotements, bandes d'arrêt, terre-plein central et nombre de voies de circulation, tant en section courante qu'à certains points particuliers comme les ouvrages d'art par exemple. Il n'est pas nécessaire de figer totalement à ce stade les caractéristiques des profils en travers des ouvrages d'art non courants, celles-ci pouvant être affinées lors de l'étude préliminaire d'ouvrages d'art et arrêtées par la décision d'approbation correspondante.
- Les principes de rétablissement des routes nationales (largeur de plate-forme et vitesse de référence).

- La liste des échangeurs en précisant les mouvements autorisés, la référence de la voirie publique raccordée et le type des carrefours d'extrémité (à niveau ou dénivelé, à feux ou avec stockage, etc...).

- La liste des ouvrages d'art non courants qui devront faire l'objet d'un A.P.O.A.

- Les études à mener pour les zones de terrassement difficile.

- Le nombre d'aires annexes par type : aire de repos, aire de service, aire de service principale.

- La conception générale des équipements d'exploitation et de sécurité, en précisant notamment le principe d'organisation du système de péage (ouvert, fermé ou mixte) ainsi que les éventuelles zones libres pour le trafic interne.

- Le principe des dispositions spécifiques à respecter pour assurer une intégration convenable de la voie dans son environnement.

- L'estimation prévisionnelle décomposée en études, acquisitions foncières et travaux avec leur date de référence.

- Le découpage éventuel en sections de travaux.

- Éventuellement la liste des points ou éléments sensibles ou délicats qui devront faire l'objet d'une association des services techniques lors du déroulement des études d'avant-projet et d'un contrôle spécifique de l'I.G.S. ou du président de la mission de contrôle des autoroutes.

Un plan est joint à la décision ministérielle représentant l'autoroute sous forme d'une bande de 300 mètres de large avec figuration symbolique des échangeurs (en principe la pièce 2.a de l'A.P.S et les pièces 2.b s'il en existe).

2) *La décision d'approbation des études préalables d'une liaison nouvelle de faible longueur ou d'une autoroute concédée en milieu urbain*

La décision fixe les mêmes points que pour l'A.P.S. en rajoutant les caractéristiques et implantation des éventuelles aires annexes.

De plus le plan joint à la décision ministérielle est plus précis et représente le tracé à l'intérieur d'une bande de 50 mètres avec figuration indicative des rétablissements de communications, des échangeurs, des gares de péage et des aires annexes.

3) *La décision d'approbation du plan synoptique des aires annexes (liaisons nouvelles de grande longueur)*

Elle fixe la liste des aires en précisant :

- leur typologie (aire de repos, aire de service, aire de service principale, accessibilité des deux sens de circulation par pont routier ou passerelle piétonne);
- leur implantation approximative avec une précision de l'ordre du kilomètre;
- le phasage de réalisation.

Un plan d'ensemble est joint à la décision.

4) *La décision d'approbation du dossier synoptique (autoroutes en service)*

Elle fixe la liste des opérations techniquement souhaitables à un horizon de 5 ans en les rangeant en classes de priorité.

Elle fixe pour chaque opération ses caractéristiques principales et son estimation prévisionnelle.

Un plan est joint à la décision. Y figurent les aménagements en service et les aménagements projetés.

Elle précise éventuellement les opérations dont l'avant-projet sera soumis à examen de l'administration.

5) *La décision d'approbation de l'étude préliminaire d'ouvrage d'art non courant*

Elle fixe :

- Les contraintes fonctionnelles et esthétiques : profil en travers, hauteur libre, charges spéciales, équipements spéciaux, ouverture hydraulique minimale (pour les franchissements de rivière), parti architectural, mesures de protection de l'environnement.

- Les orientations de base des études ultérieures :

- nécessité ou non de produire un A.P.O.A. ;
- nombre et type des solutions devant faire l'objet d'un A.P.O.A. ;
- indications sur les variantes possibles ou au contraire sur ce qui est imposé à ce stade.

- Une estimation prévisionnelle.

Elle donne délégation à l'I.G.O.A. pour approuver l'A.P.O.A.

ANNEXE 8

COMPOSITION-TYPE DU DOSSIER DE RÉCOLEMENT

- Plans d'implantation indiquant notamment le rattachement au nivellement général de la France.

- Plans et dessins définissant :

- d'une part les caractéristiques géométriques de l'autoroute, notamment tracé en plan, profil en long, profils en travers avec rattachement aux P.K.,

- d'autre part, la structure des chaussées, et l'essentiel des caractéristiques géotechniques et hydrologiques du support, des matériaux employés et des modalités d'exécution.

- Plans et dessins des réseaux d'assainissement.

- Dessins et notes de calcul complets, résultats des contrôles et des essais (épreuves et premières inspections détaillées dites « points zéro »), des ouvrages d'art (ponts, tunnels...), faisant ressortir notamment les convois militaires ou exceptionnels pris en compte, les coupes géologiques au droit et au voisinage des fondations, les dispositifs de fondation, les dispositifs de ventilation, d'éclairage, les équipements d'exploitation et de sécurité pour les ouvrages souterrains.

- Procès-verbal de vérification des gabarits.

- Plans et dessins des bâtiments et installations annexes.

- Notice et plans indiquant pour les terrassements de grande hauteur (supérieure à 15 mètres, et de plus de 100 m de long) et pour les remblais sur sols compressibles: la nature et les caractéristiques géotechniques et hydrologiques des sols, les modalités d'exécution et de suivi des travaux, les principales difficultés rencontrées, et la synthèse des résultats des contrôles effectués.

- Plans des équipements de l'autoroute rassemblant la signalisation horizontale et verticale, la signalisation de direction, d'exploitation, d'information, les équipements de sécurité (glissières, réseau d'appel d'urgence...), les interruptions de terre-plein central et accès de service.

- Notice et plans des ouvrages de protection de l'environnement (passages à gibier, dispositifs de rétention et d'épuration des eaux, écrans anti-bruit, aménagements paysagers) faisant ressortir les objectifs de fonctionnement et les hypothèses de dimensionnement.

- Toutes pièces telles que reçus d'indemnité ou conventions attestant les opérations de remise d'ouvrage ou les abandons de recours des tiers à la suite de versements indemnitaires. Figureront notamment les conditions de réalisation des isolations de façades des bâtiments riverains ainsi que les conditions de remise aux collectivités locales des rétablissements de communications.

ANNEXE 9

PROCÉDURE PARTICULIÈRE CONCERNANT LES BÂTIMENTS OUVERTS AU PUBLIC

a) Permis de construire

Les projets de tous les bâtiments situés sur le domaine autoroutier sont soumis à la procédure du permis de construire, quelle que soit leur affectation, dès lors qu'ils sont destinés à recevoir le public.

Une copie du dossier de permis de construire est transmise à la mission de contrôle des autoroutes.

b) Mise en service

La société concessionnaire de l'autoroute devra, *deux mois avant la date prévue à cet effet*, informer de ses intentions la mission de contrôle des autoroutes et lui demander de procéder le moment venu à l'inspection des travaux et *pour cette date*, lui faire parvenir les documents ci-après mentionnés :

- Arrêté du maire portant autorisation d'ouverture pris après avis de la commission de sécurité compétente prévu par l'article 47 du décret n° 73-1007 du 31 octobre 1973, relatif à la protection contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public.

- Procès-verbal des épreuves des ouvrages d'art (passerelle et pont-restaurant sur l'autoroute).

- Procès-verbal de vérification des gabarits (passerelle et pont-restaurant sur l'autoroute).

Une inspection des travaux sera effectuée après réception des documents ci-dessus.

Sous réserve des résultats du récolement et du respect des dispositions de l'article 30 du cahier des charges-type de concession des autoroutes, la mise en service des installations sera autorisée par le président de la mission de contrôle des autoroutes.

L'ouverture au public des bâtiments, même s'il s'agit d'un bâtiment dont la réalisation s'est trouvée différée, ne pourra, en aucun cas, être autorisée avant que la société concessionnaire de l'autoroute n'ait présenté les documents mentionnés ci-dessus.

Dans l'année qui suit l'ouverture au public d'une aire de service, la société concessionnaire de l'autoroute fournira à la mission de contrôle des autoroutes les documents suivants :

- les plans des bâtiments conformes à l'exécution ;
- le plan d'aménagement conforme à l'exécution (voies de circulation, parcs de stationnement, signalisation, implantation des bâtiments) ;
- le plan d'emprise.

Il est rappelé que dans les établissements soumis aux prescriptions du décret n° 73-1007 du 31 octobre 1973, il doit être tenu un registre de sécurité qui pourra être mis à disposition de la mission de contrôle des autoroutes sur sa demande.