

Vu la loi n° 62-933 du 8 août 1962 complémentaire à la loi d'orientation agricole, notamment son article 10, modifiée par la loi n° 80-502 du 4 juillet 1980, ensemble les règlements pris pour son application ;

Vu la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 modifiée relative à la protection de la nature, notamment son article 2, ensemble le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 pris pour son application ;

Vu la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, ensemble le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour son application ;

Vu l'arrêté du 14 janvier 1987 du préfet du Gard prescrivant l'ouverture de l'enquête publique ;

Vu le dossier d'enquête publique ;

Vu les conclusions défavorables du commissaire enquêteur ;
Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. - Sont déclarés d'utilité publique les travaux de la route nationale 86 entre Remoulins et Nîmes, consistant dans l'élargissement à 2 mètres des accotements des sections suivantes, conformément au plan au 1/10 000 annexé au présent décret (1) :

a) A la sortie de Remoulins : entre les P.R. 43 + 020 et P.R. 43 + 390 sur le côté droit (accotement de la voie allant de Remoulins vers Nîmes) et entre les P.R. 42 + 950 et P.R. 43 + 750 sur le côté gauche (accotement de la voie allant de Nîmes vers Remoulins) ;

b) Entre les P.R. 44 + 240 et P.R. 47 + 320 des deux côtés ;

c) Entre les P.R. 53 + 200 et P.R. 54 + 900 des deux côtés.

Art. 2. - Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la publication du présent décret.

Art. 3. - Le maître d'ouvrage sera tenu de remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues par l'article 10 de la loi du 8 août 1962 susvisé, l'ouvrage ayant un caractère linéaire.

Art. 4. - Le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 septembre 1988.

MICHEL ROCARD

Par le Premier ministre :

Le ministre d'Etat,

ministre de l'équipement et du logement,

MAURICE FAURE

(1) Ce plan peut être consulté à la direction départementale de l'équipement du Gard.

Le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, le ministre des transports et de la mer à Messieurs les préfets de région (centres d'études techniques de l'équipement, direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France) ; Madame et Messieurs les préfets de département (directions départementales de l'équipement) ; Messieurs les présidents des sociétés concessionnaires d'autoroutes ; Monsieur le président de la mission du contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

SOMMAIRE

Dispositions générales

- a) Etude préliminaire.
- b) Programmation.
- c) Procédures.

1. Définition des chantiers courants et non courants.

2. Procédure applicable aux chantiers courants.

2.1. Constitution d'un dossier permanent d'exploitation.

2.2. Procédure d'approbation.

2.3. Mise en œuvre des mesures d'exploitation.

3. Procédure applicable aux chantiers non courants.

3.1. Constitution d'un dossier particulier pour chaque chantier.

3.2. Concertation avec les services intéressés.

3.3. Prise en charge des dépenses.

3.4. Procédure d'approbation.

3.5. Mise en œuvre des mesures d'exploitation.

4. Information des services.

4.1. Information du C.R.I.C.R. et de R/CA.

4.2. Information des autres services.

5. Information des usagers.

5.1. Information « Terrain ».

5.2. Information du public.

La présente circulaire a pour objet de définir les règles de préparation des chantiers routiers et non routiers et de mise en œuvre des mesures d'exploitation sous chantier sur le réseau national.

En effet, l'exécution des travaux, même de faible importance, engendre des difficultés de circulation qui entraînent des risques d'accidents, réduisent la qualité du service attendu par les usagers et provoquent des pertes de temps nuisibles, notamment, à l'économie des transports.

Des progrès importants peuvent être obtenus dans ce domaine si les conditions d'exploitation sous chantier sont examinées par les gestionnaires du réseau dès les études préliminaires à la réalisation des chantiers, afin de choisir les périodes d'exécution des travaux, les techniques mises en œuvre et les mesures d'exploitation les plus appropriées et réduire au minimum la gêne imposée aux usagers de la route.

Les principes et méthodes exposés ci-dessous pourraient être utilement proposés aux autorités chargées de la gestion des routes départementales.

Dispositions générales

- a) Etude préliminaire.

Chaque chantier doit faire l'objet d'une étude d'exploitation destinée à définir les modalités d'écoulement du trafic pendant les périodes de chantier dans les meilleures conditions de temps, de fluidité, de sécurité et d'économie globale du chantier.

Cette étude permet essentiellement de vérifier que les volumes de trafic escomptés pendant la durée de chantier n'excèdent pas la capacité du réseau, notamment en période de pointes journalières ou hebdomadaires. En particulier, sur les routes à chaussées séparées, les débits à écouler sur les voies restées libres ne doivent pas excéder 1 200 véhicules par heure et par voie ; ce dernier seuil pouvant être modulé en fonction des caractéristiques de la voie et de la circulation.

Lorsqu'il s'avère techniquement impossible d'organiser le chantier en respectant ces conditions d'écoulement du trafic, il conviendra d'organiser le détournement du trafic excédentaire sur des itinéraires parallèles dans la mesure où leur configuration le permet.

- b) Programmation.

La programmation générale des travaux à réaliser au cours de l'année doit être organisée de telle sorte qu'il n'existe pas de chantiers simultanément ouverts sur deux itinéraires dont l'un est utilisé en déviation totale ou partielle de l'autre.

860

Non parue au *Journal officiel*

149-0

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT

Direction des routes

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ET DE LA MER

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

**Circulaire n° 88-72 du 14 septembre 1988
relative à l'exploitation sous chantier**

NOR : EQUR8810173C

Circulaire abrogée : circulaire équipement n° 74-186 du
15 novembre 1974.

Cette programmation devra tenir compte des chantiers sur le réseau national à l'intérieur des agglomérations dont la coordination est assurée par le maire conformément aux dispositions prévues par la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 (art. 119 à 121) et le décret d'application n° 85-1263 du 27 novembre 1985 (art. 1 à 4).

Elle concerne également, à l'extérieur des agglomérations, les chantiers des occupants du domaine public (P. et T., E.D.F., G.D.F., etc.) dont le préfet assure la coordination (application du code du domaine de l'Etat, circulaire ne 79-99 du 16 octobre 1979).

c) Procédures.

Une fois définies les caractéristiques des chantiers (période de réalisation, mode d'exploitation), les dispositions réglementaires préalables à la mise en place des mesures d'exploitation prévues sont fonction de la gêne engendrée par le chantier.

On distingue à cet effet deux types de chantiers :

- les chantiers courants qui font l'objet d'arrêtés permanents pris par le préfet du département dans le cadre d'un dossier permanent d'exploitation définissant les dispositions applicables à chaque type de chantier ;
- les chantiers non courants dont le calendrier annuel et les dossiers particuliers d'exploitation sont soumis à l'approbation du préfet de région avant que les préfets de département ne prennent les arrêtés réglementant la circulation au droit des chantiers.

*
* *

1. Définition des chantiers courants et non courants

Un chantier est dit courant s'il répond aux conditions générales ci-après. Si une ou plusieurs de ces conditions ne sont pas remplies, le chantier est dit « non courant ».

Sur l'ensemble des voies :

- le débit prévisible ne doit dépasser à aucun moment la capacité horaire offerte au droit du chantier ;
- la période d'exécution ne doit pas englober de jours « hors chantiers » fixés chaque année par circulaire ministérielle ;
- le chantier ne doit pas entraîner de déviation ;
- la zone de restriction de capacité ne doit pas excéder six kilomètres.

Sur les voies à caractéristiques autoroutières (conditions supplémentaires) :

- le débit prévisible par voie laissée libre à la circulation ne doit pas dépasser 1 200 véhicules/heure, ce dernier seuil pouvant être modulé en fonction des caractéristiques de la voie et de la circulation ;
- la largeur des voies ne doit pas être réduite ;
- l'interdistance entre deux chantiers consécutifs doit être au minimum de :
 - 5 kilomètres, si aucun chantier n'empiète sur la chaussée ;
 - 10 kilomètres, si l'un des deux chantiers empiète sur la chaussée ;
 - 20 kilomètres, si l'un des deux chantiers entraîne un basculement du trafic sur l'autre chaussée ;
 - 30 kilomètres, si les deux chantiers entraînent un basculement du trafic sur l'autre chaussée.

2. Procédure applicable aux chantiers courants

2.1. Constitution d'un dossier permanent d'exploitation

Le service gestionnaire de la voirie nationale (direction départementale de l'équipement, sous l'autorité du préfet de département ou société concessionnaire d'autoroutes) établit et met à jour, en tant que de besoin, un dossier permanent d'exploitation qui précise :

- la liste des chantiers classés suivant les restrictions qu'ils engendrent ;
- les contraintes et dispositions d'exploitation applicables à chaque type de chantier ;
- les mesures d'information du public.

2.2. Procédure d'approbation

Le préfet de département prend des arrêtés réglementant la circulation au droit des chantiers sur la base des dispositions figurant au dossier permanent d'exploitation.

2.3. Mise en œuvre des mesures d'exploitation

Le service gestionnaire de la voie contrôle l'application des mesures d'exploitation prévues, pendant et après l'exécution des travaux.

Il contrôle également le respect des dispositions réglementaires relatives à la signalisation, y compris l'enlèvement de la signalisation temporaire et le rétablissement de la continuité de la signalisation permanente pendant les interruptions et à la fin des travaux.

En cas d'événement fortuit, il met rapidement en œuvre des mesures d'exploitation particulières.

Sur autoroute concédée, la mission du contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes R/CA de la direction des routes vérifie la bonne application des dispositions prévues.

3. Procédure applicable aux chantiers non courants

3.1. Constitution d'un dossier d'exploitation pour chaque chantier

Le service gestionnaire de la voie établit un dossier particulier d'exploitation qui comprend :

- un plan de situation ;
- une description synthétique du chantier faisant apparaître l'objet des travaux ;
- la date prévue de début des travaux et leur durée ainsi que les éventuels phasages ;
- les données de trafic ;
- le mode d'exploitation envisagé et, si nécessaire, sa justification ;
- une carte des itinéraires de déviation éventuellement utilisés, avec l'accord des autorités administratives des voies concernées ;
- les comptes rendus des réunions de concertation qui ont été organisées.

3.2. Concertation avec les services intéressés

Afin de coordonner l'organisation du chantier et les mesures d'exploitation qui en découlent, le service gestionnaire de la voie organise une concertation avec :

- les autorités administratives (maires, présidents de conseils généraux) et services gestionnaires des voies touchées par les mesures d'exploitation ;
- les autorités de police responsables de la surveillance des itinéraires concernés ;
- et, si l'importance du chantier et des mesures d'exploitation à coordonner le nécessite, le centre régional d'information et de coordination routières - C.R.I.C.R. division transports - et R/CA dans le cas de chantiers sur autoroute concédée.

Il est rappelé que si un chantier du réseau non concédé nécessite la mise en place d'une déviation en dehors du département dans lequel se déroulent les travaux, les liaisons avec les autorités administratives ou de police sont de la compétence du préfet (direction départementale de l'équipement) du département dans lequel est située cette déviation.

3.3. Prise en charge des dépenses

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

3.4. Procédure d'approbation

L'approbation des dossiers particuliers d'exploitation porte sur le calendrier des travaux et sur les dispositions présentées. Son objet est de vérifier la bonne coordination des interventions sur le domaine public et la minimisation de la gêne des usagers. Le service gestionnaire de la voie reste pleinement responsable du choix des mesures proposées comme de leur mise en œuvre.

a) Dépôt des dossiers.

Avant le 1^{er} mars de chaque année - à compter du 1^{er} mars 1989 - et dans chaque région, les préfets de département (D.D.E.) et les sociétés concessionnaires d'autoroutes communiquent au préfet de région, division transports du C.R.I.C.R., les dossiers particuliers d'exploitation des chantiers non courants, y compris ceux des occupants du domaine public, ainsi qu'un tableau récapitulatif des dates de ces chantiers.

Dans le cas des autoroutes concédées, les dossiers sont adressés également à la mission du contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes (R/CA).

En région Ile-de-France, les dossiers sont adressés au préfet de la région Ile-de-France, direction régionale de l'équipement (D.R.E.I.F.) ; la D.R.E.I.F. couvrant le rôle du C.R.I.C.R.

b) Instruction des dossiers.

Les divisions transports des C.R.I.C.R. (ou la D.R.E.I.F. en Ile-de-France) assurent, sous l'autorité des préfets de région, l'instruction des dossiers particuliers d'exploitation des chantiers non courants.

Elles se concertent pour éviter des incompatibilités de calendrier de part et d'autre de leurs limites territoriales communes.

c) Décision.

Le préfet de région approuve le calendrier annuel et les dossiers particuliers d'exploitation des chantiers non courants avant le 1^{er} avril, à la suite d'une réunion de coordination regroupant les services gestionnaires des voies concernées.

Ce calendrier couvre la période du 1^{er} avril au 31 mars de l'année suivante.

Lorsqu'il existe une opération particulière d'exploitation (plan « Palomar » ou « Pistes », par exemple), le préfet de région prend l'attache du préfet coordonnateur de l'opération avant de fixer le calendrier et d'approuver les dossiers particuliers.

d) Mise à jour.

Le préfet de région procède, à la demande des services gestionnaires formulée avant le 1^{er} juillet, à une mise à jour du calendrier annuel et des dossiers particuliers d'exploitation. La décision de mise à jour est prise dans un délai d'un mois.

e) Dispositions particulières.

Lorsque les dates d'exécution ou les mesures d'exploitation s'écartent des dispositions approuvées par le préfet de région, le chantier fait l'objet d'une demande de dérogation présentée auprès des mêmes services que lors du premier dépôt de dossier. La décision, après instruction par ces services, est prise par le préfet de région dans un délai de deux semaines après l'envoi du dossier.

Tout chantier non courant présenté « hors délai » fait l'objet d'une approbation séparée. Le recours à cette procédure doit cependant rester exceptionnel et être clairement justifié dans le dossier particulier d'exploitation.

3.5. Mise en œuvre des mesures d'exploitation

Le service gestionnaire de la voie demande au préfet de département territorialement compétent la prise de l'arrêté réglementant la circulation et nécessaire à l'application des mesures d'exploitation prévues à l'occasion de la réalisation des travaux. Cette demande fait référence à l'approbation des dates d'exécution et des mesures d'exploitation par le préfet de région.

Pendant et après l'exécution des travaux, le service gestionnaire de la voie s'assure que les mesures d'exploitation prévues sont appliquées et que les dispositions réglementaires relatives à la signalisation sont respectées, y compris l'enlèvement de la signalisation temporaire et le rétablissement de la continuité de la signalisation permanente pendant les interruptions et à la fin des travaux.

En cas d'événement fortuit, il met rapidement en œuvre des mesures d'exploitation particulières.

Sur autoroute concédée, la mission du contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes - R/CA - vérifie la bonne application des dispositions prévues.

4. Information des services

4.1. Information du C.R.I.C.R. et de la mission du contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Les chantiers courants ne font pas l'objet d'un avis d'ouverture ou de fermeture au C.R.I.C.R. (et à R/CA pour un chantier sur autoroute concédée) à l'exception des chantiers entraînant un basculement, sur les routes à chaussées séparées et les autoroutes.

Les chantiers non courants, ainsi que les chantiers courants entraînant un basculement, sur les routes à chaussées séparées et les autoroutes, font l'objet d'une procédure d'information par le service gestionnaire de la voie :

- toute ouverture et tout changement dans les mesures d'exploitation donnent lieu à l'envoi, trois jours avant la date de début de mise en œuvre de la mesure, d'un message au C.R.I.C.R. et, le cas échéant, à R/CA ;
- toute fermeture provisoire ou définitive du chantier est signalée aux mêmes services dès la prise de décision de la mesure.

4.2. Information des autres services

Le gestionnaire de la voie informe les services locaux concernés par le chantier, à savoir :

- les services de police et de gendarmerie ;
- les services de secours et d'incendie ;
- le S.A.M.U. ;
- les services de défense et de protection civile ;
- les gestionnaires des voies affectées par les mesures d'exploitation ;

- les gestionnaires des transports collectifs ;
- les organismes professionnels de transporteurs routiers ;
- etc.

5. Information des usagers

5.1. Information « terrain »

Cette information est réalisée au moyen de la signalisation de chantier qui fait l'objet d'une réglementation et de guides techniques spécifiques.

Quand l'importance du chantier le justifie et que sa situation s'y prête, il est recommandé de distribuer aux usagers des tracts présentant ses objectifs, sa durée, ainsi que les moyens de réduire la gêne qu'il occasionne.

5.2. Information du public

a) Au niveau local.

L'information du public prend, dans le cas des chantiers non courants, la forme de communiqués diffusés dans la presse ou sur les radios locales. Ces communiqués sont préparés par la D.D.E. ou la société concessionnaire d'autoroutes.

b) Au niveau régional ou national.

Pour les chantiers dont l'ampleur, la durée ou la perturbation sur l'écoulement du trafic nécessitent une information plus large, le C.R.I.C.R. et le Centre national d'information routière (C.N.I.R.) sont chargés de diffuser, par l'intermédiaire des médias, toutes consignes ou recommandations susceptibles d'améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité du chantier.

Pour le ministre d'Etat,
ministre de l'équipement et du logement
et par délégation :
Le directeur des routes,
J. BERTHIER

Pour le ministre des transports
et de la mer
et par délégation :

Le directeur de la sécurité
et de la circulation routières,
P. GRAFF

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Dossier pilote du directeur des travaux.
- Dossier pilote de la cellule d'exploitation et de sécurité routières.
- Clauses types à inclure dans les documents contractuels.
- Manuels du chef de chantier :
 - Tome 1 : routes ordinaires.
 - Tome 2 : routes importantes.
 - Tome 3 : voies rapides.
 - Tome 4 : voirie urbaine.
- Guide technique « Les alternats ».

Ces documents sont disponibles au bureau de vente des publications du S.E.T.R.A., 46, avenue Aristide-Briand, 92223 BAGNEUX CEDEX, tél. : (1) 42-31-31-55 - 42-31-31-53.

861 Non parue au *Journal officiel* 5-0

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT

Direction de la construction

Décision du conseil d'administration de l'A.N.A.H. du 18 juin 1988

NOR : EQUC8810175S

Le conseil d'administration décide de généraliser à la France entière, à compter du 1^{er} janvier 1989, le système de calcul des subventions au pourcentage expérimenté dans dix départements.