Direction générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

Instruction technique relative aux schémas directeurs des aires de repos et de services du réseau routier national non concédé

17 juin 2016

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

www.developpement-durable.gouv.fr

SOMMAIRE

1. ENJEUX ET OBJECTIFS.....3

2. PÉRIMÈTRES.....3

2.1.Réseau étudié.....3

2.2.Prise en compte de l'offre développée hors du domaine public routier national.....3

2.3.Articulation avec les Programmes d'Amélioration des Itinéraires.....4

3. DONNÉES SUR L'OFFRE EXISTANTE.....4

4. DIAGNOSTIC DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT ET DE SERVICES.....4

4.1.Sectionnement et phasage de l'étude.....4

4.2.Périmètre de l'offre de stationnement et de services prise en compte.....5

4.3.Diagnostic préliminaire de sécurité.....6

4.4.Synoptique des itinéraires.....6

4.5.Diagnostic des capacités de stationnement.....7

4.6.État du patrimoine existant.....7

4.7.Établissement des priorités.....8

5. PROGRAMME D'ACTIONS.....8

5.1.Description des actions.....8

5.2.Impact sur le niveau de services à l'usager.....9

5.3.Coûts associés aux travaux envisagés.....9

5.4.Difficultés techniques et de procédures.....9

5.5.Calendrier prévisionnel de réalisation.....9

6. PROCÉDURE D'APPROBATION ET DISPOSITIF DE FINANCEMENT.....10

6.1.Procédure d'approbation.....10

6.2.Dispositif de financement.....10

7. GLOSSAIRE.....12

8. FICHES PRATIQUES.....13

8.1.Fiche pratique 1 – Exemple de synoptique d'itinéraire.....13

8.2.Fiche pratique 2 – Modèle de table de diagnostic « capacité des aires ».....14

8.3.Fiche pratique 3 – Méthode d'évaluation des besoins en capacité de stationnement.....15

8.4.Fiche pratique 4 – Référentiel de niveaux de services.....17

8.5.Fiche pratique 5 – Signalisation.....18

9. RÉFÉRENCES.....19

1. ENJEUX ET OBJECTIFS

L'État, en tant que gestionnaire d'infrastructures de transport routier, organise l'offre de services à l'usager sur son réseau. La présente instruction relative à l'élaboration des schémas directeurs des aires de repos et de services (SDARS) définit la méthode et les niveaux de services de référence, qui sont fondés principalement sur des critères de sécurité, de confort des usagers et de viabilité économique.

La réalisation des SDARS vise à décliner ce référentiel au sein de chaque DIR, afin de :
- rechercher une optimisation de l'offre de services en intégrant dans la réflexion l'offre développée en dehors du domaine public routier national ;
- définir une politique de réhabilitation des aires existantes et chiffrer les investissements prioritaires sur cinq ans ;
- définir les investissements prioritaires sur cinq ans relatifs aux évolutions de capacités de stationnement le long du réseau.

Chaque SDARS répondra à ces objectifs en établissant dans un premier temps une étude d'opportunité[1] faisant un diagnostic de la situation existante, puis un programme[1] passant en revue les actions envisageables et établissant leur faisabilité et leur coût ainsi que leur calendrier de mise en œuvre.

2. PÉRIMÈTRES

2.1. Réseau étudié

Outils de programmation de l'action de l'État, en tant que gestionnaire de voirie, les SDARS porteront sur l'ensemble du réseau routier national non concédé de chaque DIR.

Il est laissé la possibilité au gestionnaire de mener l'étude en plusieurs phases, correspondant à plusieurs itinéraires. Dans ce cas, les choix du gestionnaire en matière de phasage seront clairement exposés et justifiés dès l'introduction du SDARS, où un calendrier des différentes phases sera proposé.

2.2. Prise en compte de l'offre développée hors du domaine public routier national

L'offre de services à l'usager organisée par l'État comporte les aires de repos, les aires de services, les points d'arrêt et les villages-étapes.

Par sa nature de réseau ouvert, le réseau routier national non concédé permet également à d'autres acteurs (secteur privé, collectivités) de proposer une offre en stationnement et en services complémentaire à l'offre organisée par l'État.

Les SDARS ont pour but de cibler les investissements prioritaires pour l'amélioration de la sécurité et du confort des usagers sur le réseau routier national non concédé, et la sécurité des agents d'exploitation, et devront pour cela tenir compte de l'offre privée à proximité du réseau, ainsi que de l'offre assurée par les villages étapes.

1 Au sens de l'instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national (dernière version en date du 07 juin 2016).

La définition des critères de prise en compte des installations dans le périmètre de l'offre de stationnement et de services des SDARS, tant au plan du type d'installation que de la distance à l'axe, est laissée aux DIR. Il est recommandé de prendre en compte l'offre privée connue *a priori* de la DIR. Il s'agit principalement de centres routiers à proximité du réseau, connus des exploitants comme des usagers. Lorsque la DIR en a les moyens humains et le temps, il est aussi possible de réaliser un recensement exhaustif de l'offre privée à proximité du réseau, à partir d'un critère de distance à l'axe par exemple.

2.3. Articulation avec les Programmes d'Amélioration des Itinéraires

Les PAI se distinguent des SDARS en ce qu'ils ne concernent que la requalification du patrimoine existant sans traiter de l'évolution de l'offre de service.

Les SDARS sont des documents indépendants des PAI. Ils sont instruits par le bureau GRT-ES, qui prend l'avis du bureau GRT-P pour les aspects relevant des attributions de ce dernier (équipements, réfection de chaussées, entretien de passages supérieurs dans le cas des aires unilatérales...).

3. DONNÉES SUR L'OFFRE EXISTANTE

Les données sur l'offre organisée par l'État à disposition des DIR et de GRT sont mises en commun à travers l'outil de cartographie ISIDOR (hors équipements de l'offre privée).

L'état initial de la base de donnée a été élaboré par GRT à partir de remontées des DIR lors du recensement du second trimestre 2015. Les DIR sont tenues de mettre à jour ce capital.

Il conviendra par ailleurs d'adresser annuellement au bureau GRT-ES une mise à jour des données concernant les aires de stationnement poids lourds collectées au titre du règlement (UE) n° 885/2013.

4. DIAGNOSTIC DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT ET DE SERVICES

En l'absence de référence technique en matière de diagnostic de l'offre de stationnement et de services sur le réseau routier national, les gestionnaires pourront s'appuyer sur la méthodologie développée dans les paragraphes suivants, élaborée à partir d'exemples d'études réalisées par différents gestionnaires du réseau routier national.

Après avoir identifié les situations d'urgence à traiter en priorité au travers d'un diagnostic préliminaire de sécurité, l'étude représente sous la forme de schémas synoptiques des itinéraires les installations listées. Cette représentation permet dans un premier temps une analyse des interdistances. Une comparaison des besoins et de l'offre en places de stationnement permet dans un deuxième temps d'approfondir ces constats à la lumière des besoins en capacité de stationnement. Enfin, l'analyse de l'état des aires existantes permet de dégager des pistes d'optimisation et des actions prioritaires de gros entretien et de réhabilitation sur la base desquelles, en tant qu'outil de gestion et d'optimisation de l'existant, les plans d'actions des SDARS seront conçus en grande partie.

4.1. Sectionnement et phasage de l'étude

Les schémas directeurs découpent le réseau en itinéraires homogènes, définis comme des liaisons routières entre deux pôles ou carrefours importants, d'environ 100 km. Il est conseillé de raisonner sur un itinéraire possédant des extrémités physiques telles qu'un pôle urbain ou un carrefour

important. Il n'est pas tenu compte, dans la définition des itinéraires, des limites administratives. Si un phasage dans le temps de l'élaboration du SDARS est décidé, la justification et le calendrier envisagé sont exposés dès ce paragraphe d'introduction. Le réseau bidirectionnel peut être exclu des itinéraires étudiés, étant en général dépourvu d'aménagements majeurs de l'infrastructure pour le stationnement des véhicules.

4.2. Périmètre de l'offre de stationnement et de services prise en compte

La liste d'offre de stationnement et de services à l'usager assurés le long de l'axe dont il est tenu compte à travers le SDARS est dressée. La liste fera apparaître au moins la route, le département, l'itinéraire, la section, le PR, le type d'aire (voir liste ci-dessous), les capacités de stationnement (VL / PL), et les services proposés (voir liste ci-dessous).

Les principaux types d'installations sont les suivants :

- les aires de repos
- les aires de services
- les points d'arrêt
- les villages-étapes
- les centres routiers
- les stations-services
- les centres commerciaux

Les principaux services proposés sont les suivants :

- stationnement
- poubelles
- aire de pique-nique
- sanitaires
- distribution de carburants
- snack
- restauration
- boutique
- douches
- hôtellerie

Dans son avis n° 366.305 en date du 16 mai 2002 concernant les activités exercées par les exploitants d'installations à caractère commercial sur le réseau concédé, le Conseil d'État estime que seules la distribution de carburants et la restauration peuvent être considérées comme des activités de service public. Toutefois, la construction ou l'exploitation d'hôtels sur les aires du réseau routier national non concédé peuvent être envisagés lorsque ce service apparaît comme dûment justifié au regard des besoins des usagers du réseau routier.

La liste fera également apparaître les refuges, qui peuvent être aménagés sur les accotements où la bande d'arrêt d'urgence n'est pas assez large ou inexistante, et où l'arrêt est interdit en dehors des cas d'urgence. Ces refuges sont à distinguer des points d'arrêt et à traiter à part. Les schémas directeurs permettront ainsi de recenser ces aménagements particuliers, et éventuellement de traiter les anomalies constatées.

Certaines de ces installations s'adressent davantage aux VL (centres commerciaux) ou aux PL (centres routiers). Cette caractéristique de l'offre devra être prise en compte dans la suite de l'étude. Pour dresser la liste des installations dans le périmètre du SDARS, des critères de capacité de stationnement et de proximité au réseau peuvent être utilisés. L'annexe 28 de la cinquième partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière définit les règles de signalisation de ces installations sur le réseau routier à partir de critères tels que le nombre de places pour les parcs de stationnement, ou le nombre de poids-lourds par jour pour les centres routiers. Une installation peut

être incluse dans le périmètre du SDARS même si elle n'est pas signalée sur le réseau, si les usagers peuvent en avoir connaissance par d'autres moyens d'information et si sa prise en compte est jugée pertinente.

La liste sera accompagnée d'une cartographie du réseau étudié, faisant apparaître les aires de repos, les aires de services, les villages-étapes et l'offre privée de manière différenciée.

4.3. Diagnostic préliminaire de sécurité

Un diagnostic de sécurité préliminaire est mené afin de traiter les situations d'urgence en priorité. Le gestionnaire recense les situations dangereuses qui ont été portées à sa connaissance sur les aires dont il a la charge. Il peut s'agir par exemple :

- de stationnement sauvage de véhicules sur les bretelles d'accès aux aires ou sur la bande d'arrêt d'urgence, que cette situation soit liée ou non à un déficit de places de stationnement,
- du caractère accidentogène des bretelles de sortie et surtout d'entrée, en terme de géométrie ou de prise à contresens,
- d'aménagements particuliers présentant des risques pour la sécurité des usagers ou des agents qui en assurent l'entretien
- d'aménagements trop nombreux qui induisent une exposition importante des agents aux risques liés à la circulation.

La DIR réalise de plus une analyse de ses aires au regard de la note d'information « Lutte contre les prises à contresens – Préconisations pour la conception et le réaménagement des aires de repos et de services sur les voies à chaussées séparées », en cours de finalisation par le CEREMA.

L'identification d'un problème de sécurité majeur, quelle que soit sa nature, fait basculer les installations concernées automatiquement en tête de classement des priorités.

4.4. Synoptique des itinéraires

Pour chaque itinéraire, un schéma synoptique est élaboré afin de représenter la liste des installations incluses dans le périmètre de l'étude (Fiche pratique 1). Ce schéma synoptique fait apparaître l'ensemble de l'offre existante le long ou à proximité du réseau. Il permet de visualiser la complémentarité de l'offre organisée par le gestionnaire et de l'offre développée en dehors du domaine public routier. Il permet également de comparer l'offre d'aires avec la prescription de l'ICTAAL, seul texte de référence en la matière, et de juger la pertinence des interdistances observées au regard des besoins des usagers et de l'existence d'offres alternatives à proximité du réseau.

Les schémas synoptiques représentent un itinéraire sur un axe délimité par les deux pôles qui en constituent les extrémités. La distance entre deux aires consécutives est relevée. Les distances à respecter sur autoroute sont définies dans le chapitre 7 de l'ICTAAL, « Équipements et services à l'usager » : « Dès la mise en service, il faut prévoir une aire de repos au moins tous les 30 km et une aire de service tous les 60 km. Toutefois, sur une autoroute à trafic modéré ou libre de péage, l'intégration, dans le synoptique des aires, de services dûment signalés, situés aux gares de péage ou hors autoroute, peut permettre d'augmenter ces espacements ».

Ces distances peuvent être utilisées comme références sur autoroute et sur route à chaussées séparées, mais doivent être adaptées en fonction du contexte local. L'augmentation de l'autonomie des véhicules et les progrès des moyens de télécommunication peuvent expliquer une diminution des besoins en services à l'usager, comme les stations-services et les cabines téléphoniques. Un service suffisant doit néanmoins permettre aux usagers de se reposer.

4.5. Diagnostic des capacités de stationnement

Cette étape de diagnostic présente une vision d'ensemble des installations sur le réseau, dans le but notamment d'analyser les interdistances observées au paragraphe précédent et de vérifier si l'offre existante est bien portée à la connaissance des usagers. Elle consiste à évaluer l'adéquation entre l'offre de stationnement et les besoins des usagers.

Ce diagnostic repose sur une table dont le modèle est fourni dans la Fiche pratique 2, élaborée pour comparer les besoins en capacité des stationnement à l'offre existante sur le réseau. La méthode se décline en deux temps[2]. Dans un premier temps, une méthode calculatoire, issue des études existantes du CEREMA, est proposée. Cette méthode a l'avantage d'être peu coûteuse et facilement appliquée à l'ensemble du réseau, mais présente l'inconvénient d'être peu précise si le taux de pénétration[3] n'est pas préalablement calibré. Afin d'affiner le résultat, dans un deuxième temps il est possible d'approfondir le diagnostic de certains itinéraires identifiés par cette méthode ou connus de la DIR pour leurs problèmes de places insuffisantes à l'aide d'une méthode de terrain, dite « méthode de comptage ». Cette méthode est plus coûteuse en termes de temps de travail et de moyens humains, mais plus précise car fondée sur une constatation visuelle directe du taux d'occupation de l'aire et du stationnement sauvage. Seule la combinaison de ces deux méthodes permet d'obtenir une évaluation fiable à moindre coût.

S'agissant des véhicules légers, cette partie du SDARS peut apporter un éclairage qualitatif de l'exploitant, notamment sur les pointes de fréquentation saisonnières des aires situées sur des itinéraires touristiques. Le stationnement VL représente en effet également un enjeu de sécurité, notamment du point de vue de la circulation des piétons.

Pour les itinéraires en sous-capacité d'offre de stationnement, après que toutes les pistes moins coûteuses ont été explorées, des créations d'aires peuvent être envisagées lorsque les interdistances sont élevées et des extensions de capacités des aires existantes seront préférées lorsque les interdistances sont faibles.

Pour l'ensemble des usagers, sur les itinéraires offrant plus de places de stationnement que nécessaire, des fermetures d'aires peuvent être envisagées, dans le but de reporter les dépenses d'entretien vers d'autres sections présentant plus d'enjeux. Ces fermetures d'aires peuvent être prévues à court terme, lorsque l'état du patrimoine supposerait une remise en état, ou à plus long terme dans le cas d'une aire en bon état. Toute fermeture devra tenir compte de l'interdistance projetée, entre le pôle qui précède et le pôle qui suit l'aire concernée.

4.6. État du patrimoine existant

Le diagnostic sur l'état du patrimoine vise à identifier les investissements prioritaires de gros entretien et de réhabilitation, et à déterminer le calendrier dans lequel envisager la fermeture d'une aire jugée superflue dans la partie précédente. En tant qu'outil de gestion et d'optimisation de l'existant, les plans d'actions des SDARS ont vocation à se traduire par des investissements issus principalement du programme de réhabilitation et d'entretien des aires. Aussi il convient d'accorder à cette partie du diagnostic une attention particulière. La réflexion est menée itinéraire par itinéraire et, au sein des itinéraires, pour chaque aire de repos.

Ce diagnostic permet de prioriser les aires de repos nécessitant des opérations de réhabilitation ou d'entretien lourd. Un référentiel des niveaux de service au niveau national est proposé dans la Fiche pratique 4. Le diagnostic attachera une attention particulière aux composantes suivantes :

- la chaussée
- les équipements (sanitaires, signalisation, tables de pique-nique, poubelles...)

2 Les méthodes sont expliquées dans la Fiche pratique 3.

3 Voir définition dans la Fiche pratique 3.

- l'éclairage
- les dépendances
- l'assainissement eaux usées
- l'assainissement pluvial

L'analyse porte sur la qualité des installations existantes, et l'urgence à intervenir pour le gestionnaire. Le niveau de priorité des investissements nécessaires, sur la base de la grille d'analyse des six composantes ci-dessus, est laissé au jugement du gestionnaire. Il sera cependant étayé à l'aide d'éléments concrets (description, photographies ou courrier des élus ou des usagers) qui permettront de mettre en lumière le degré d'urgence de l'intervention.

Dans le diagnostic de l'état des aires figure également une réflexion sur les enjeux de sécurité, en lien avec la partie 4.3. Les sujétions de protection de l'environnement et de gestion des eaux pluviales sont également décrites, en particulier pour certaines aires très vastes et imperméabilisées et lorsque la réglementation le nécessite.

4.7. Établissement des priorités

La conclusion du diagnostic de chaque SDARS doit faire apparaître explicitement les priorités en distinguant, d'une part, les conclusions du diagnostic sur le nombre d'aires et les capacités de stationnement, qui se traduisent dans le programme d'actions par des extensions/réductions de capacité, des fermetures/créations d'aires et, le cas échéant, une réflexion sur les moyens de mieux valoriser et faire connaître l'offre existant à proximité du réseau ; d'autre part les conclusions du diagnostic sur l'état des aires, qui se traduisent dans le programme d'actions par des opérations de gros entretien et réhabilitation dans un but curatif et par l'installation de services sur les aires du domaine public routier national dans un but préventif.

5. PROGRAMME D'ACTIONS

Les SDARS apportent des réponses aux priorités fixées à l'issue de la phase de diagnostic à travers l'étude d'une ou plusieurs combinaisons d'actions concourant à un objectif en termes de niveau de service fixé par la DIR. Cette deuxième phase dans l'élaboration du SDARS permet d'évaluer les investissements nécessaires et d'établir un programme. Elle doit faire apparaître explicitement les cinq composantes suivantes.

5.1. Description des actions

En tant qu'outil de gestion et d'optimisation de l'existant, le programme d'actions présente en majeure partie des opérations de gros entretien et réhabilitation jugées prioritaires sur cinq ans. Ces investissements ont une visée curative. Lorsque le diagnostic sur le nombre d'aires et les capacités de stationnement le justifient, le programme peut inclure des opérations de fermeture d'aires, dont les coûts seront intégrés au programme pluriannuel issu du SDARS et financés dans le même cadre. Sur le plan de la prévention de la dégradation des installations, le programme d'actions recherche également la mise en place de concession ou d'autorisation d'occupation temporaire (AOT).

D'autre part le programme peut proposer des opérations d'extension/réduction de capacité et de créations d'aires prioritaires sur cinq ans lorsqu'un problème de sous-capacité est mis en lumière sur un itinéraire donné. Aucune proposition de création ou d'extension d'aires n'est élaborée sans qu'une réflexion préalable sur les moyens moins coûteux, tels que la recherche des moyens d'orienter les usagers vers l'offre à proximité du réseau, lorsqu'elle existe, ait été menée.

5.2. Impact sur le niveau de services à l'usager

Pour chaque stratégie, un point sera fait sur la réponse apportée aux besoins des usagers.

5.3. Coûts associés aux travaux envisagés

Le coût associé à chaque opération se décompose en deux montants : le coût de l'investissement initial, et le coût de fonctionnement. Ces deux composantes devront être prises en compte. Il est demandé de distinguer dans la description du programme les opérations de réhabilitations lourdes (reprises de bretelles etc) et les opérations de maintien en l'état moins coûteuses. La part de ces coûts à la charge de l'État sera précisée.

5.4. Difficultés techniques et de procédures

Suivant l'importance et la nature des opérations, il est fait application du code de l'environnement et du code de l'urbanisme.

Les travaux, ouvrages ou aménagements énumérés dans le tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans le tableau.

Les aires routières de stationnement dont la capacité totale de stationnement de poids-lourds est supérieure à 150 sont soumises aux articles 551-7 et suivants du code de l'environnement, c'est-à-dire à l'obligation de réaliser des études de dangers.

La création d'espaces imperméabilisés relève de la loi sur l'eau.

Les acquisitions foncières éventuellement nécessaires à une extension de capacité de stationnement passent par une procédure parfois longue et complexe.

L'aménagement de l'aire peut également nécessiter d'obtenir un permis d'aménager ou un permis de construire.

A titre d'exemple, si une extension d'aire amène le gestionnaire à dépasser ce seuil de 150 places de stationnement PL, il importe de prendre en compte cet aspect de procédure dans le planning. Les difficultés prévisibles, lorsqu'elles sont importantes, peuvent conduire à faire baisser le niveau de priorité d'un aménagement particulier.

5.5. Calendrier prévisionnel de réalisation

Le calendrier prévisionnel de réalisation est élaboré sous réserve de dotation budgétaire suffisante pour les aménagements d'aires.

Pour tenir compte des éléments précédents, le programme d'actions de la DIR pourra être différent de l'ordre des priorités annoncé dans le diagnostic. Une cohérence maximale entre les deux priorisations sera cependant recherchée.

6. PROCÉDURE D'APPROBATION ET DISPOSITIF DE FINANCEMENT

6.1. Procédure d'approbation

Les dossiers de SDARS sont à adresser à la sous-direction GRT de la DIT sous format papier et informatique, conformément à l'instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national en date du 6 février 2015.
Ils sont approuvés par le niveau central sous la forme d'une décision ministérielle qui fixe le périmètre d'intervention et le coût total des travaux à entreprendre.
Une fois validés, les SDARS se déclinent ensuite dans leur phase opérationnelle en différentes opérations individualisées qui font chacune l'objet d'un dossier d'avant-projet. Ces avant-projets doivent respecter la démarche qualité de la DIR et être validés au niveau local. La commande DIT de chaque opération individualisée issue des SDARS sera exprimée au travers des contrats de gestion des DIR.

6.2. Dispositif de financement

L'État financera la mise en œuvre des SDARS au travers des subventions AFTITF allouées au programme 203 IST pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier national non concédé.

GRT s'appuiera sur les SDARS pour, lors du dialogue de gestion relatif à l'année suivante, apprécier au mieux et avec une vision nationale des besoins, les demandes de financement d'opérations particulières que lui feront remonter les DIR.

En matière de concessions, il est fait application de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et du décret d'application n° 2016-86 du 1er février 2016 relatifs aux contrats de concession pour tous contrats de concession pour lesquels une consultation est engagée ou un avis de concession est envoyé à la publication à compter du 1er avril 2016. Pour les concessions antérieures à cette date, les chapitres 4 à 6 de la loi n°93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (dite « loi Sapin »), qui jusque là régissaient les règles en matière de concessions, restent valables.

Le mode de création ou de gestion d'aires de services par des concessions de travaux ou concessions de services (qui remplacent les délégations de service public dans l'ordonnance n° 2016-65) est un bon outil pour améliorer la qualité de service sans frais pour l'État. Les contrats de concession sont les contrats par lesquels l'autorité concédante confie l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix, c'est-à-dire d'un apport financier de l'autorité concédante. Il suppose de la rigueur tant dans la passation que dans le suivi des contrats, et une adaptation des exigences de l'État en fonction des conditions de rentabilité de l'aire.

Dans le cas d'une concession en cours d'exécution, le concessionnaire peut prendre en charge des investissements non prévus dans le contrat initial, sous les conditions prévues à l'article 36 du décret 2016-86. Dans le cas d'une concession arrivant à échéance, on peut profiter de l'appel d'offres relatif à son renouvellement pour élargir l'assiette de la concession en y ajoutant la construction de places de stationnement PL.

Il arrive de plus en plus fréquemment que les appels d'offres en vue du renouvellement des concessions soient infructueux. Il convient alors, dans la phase de diagnostic, de s'interroger sur l'opportunité de maintenir ou de supprimer l'aire concernée, en fonction des besoins des usagers. Si l'investissement est jugé nécessaire, les coûts de remise en état et d'entretien des aires doivent alors être supportés par l'État au moins en partie. Deux solutions économiques, intermédiaires entre la

concession de l'aire et la gestion de l'aire assurée par l'État, peuvent être envisagées :

- la mise en place d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT)
- la réalisation d'une concession avec apport financier de l'État à l'investissement initial

La première solution permet, à travers la présence sur l'aire des personnels dédiés à une activité commerciale, de limiter les dégradations par les usagers et de signaler rapidement les éventuelles dégradations aux services de l'État chargés de son entretien. La deuxième solution permet de faire porter au concessionnaire une partie de la charge d'investissement pour le compte de l'État ainsi que la charge de fonctionnement. L'apport financier initial de l'État permet de rendre la concession économiquement viable, mais ne doit pas supprimer le risque lié à l'exploitation de l'ouvrage, cette notion de risque entrant dans la définition des contrats de concession (article 5 de l'ordonnance n° 2016-65).

7. GLOSSAIRE

Aire de repos : zone en bord du réseau, accessible par des bretelles d'entrée et de sortie et sans accès riverain, et aménagée avec des places de stationnement et des sanitaires.

Aire de services : zone en bord du réseau, accessible par des bretelles d'entrée et de sortie et sans accès riverain, aménagée avec des places de stationnement et des sanitaires, et offrant de plus un panel de services, dont au moins un des services suivants : carburants, garage, offre de restauration...

Aire de stationnement : voir « point d'arrêt ».

Centre routier : aire de stationnement pour poids-lourds à proximité du réseau, dotée au minimum d'une station-services ou d'un service de restauration (snack ou restaurant).

Itinéraire : liaison routière entre deux pôles ou carrefours importants. Sa longueur varie entre 30 et 100 km environ. Les itinéraires sont continus au-delà des limites administratives.

Parc de stationnement : espace aménagé pour le stationnement des véhicules sans nécessairement être équipés d'aménagements particuliers ou être pourvu d'un accès direct au réseau.

Point d'arrêt ou aire de stationnement : espace en bord du réseau offrant quelques places de stationnement, sans aménagements spécifiques et sans bretelle d'accès.

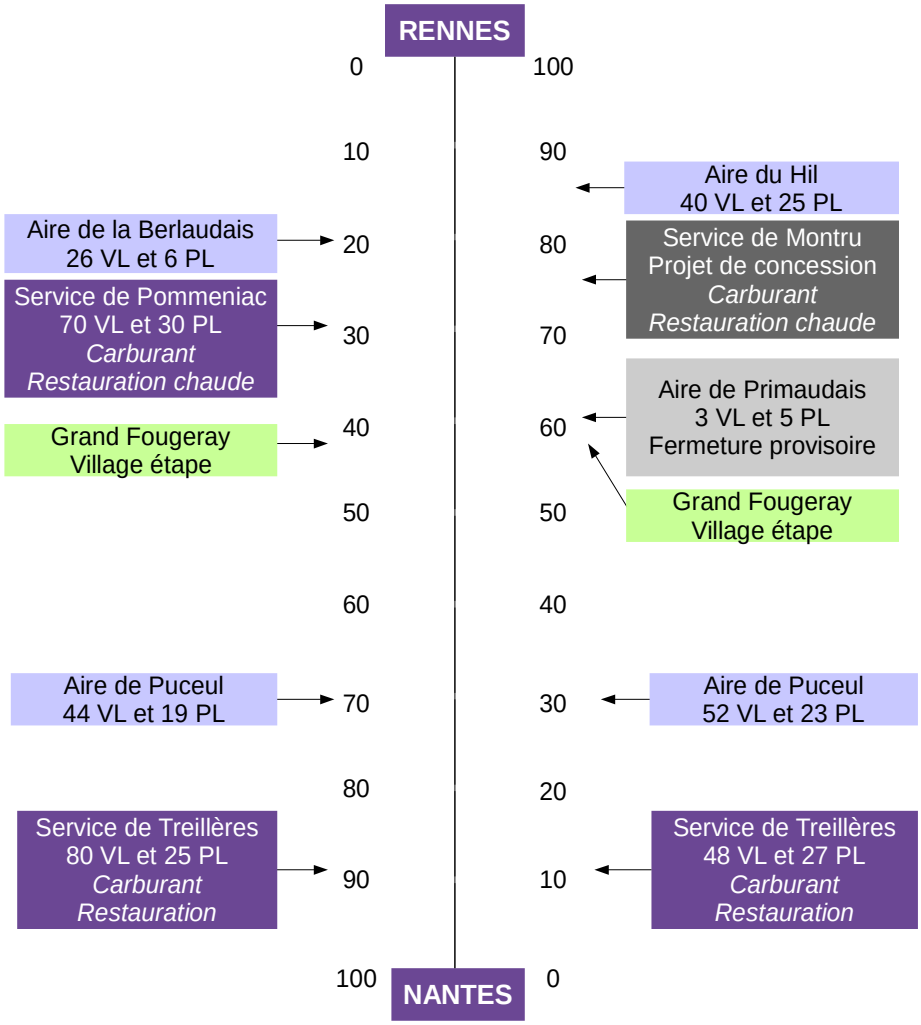
Trafic de transit : véhicules qui effectuent un parcours complet sur un itinéraire donné.

Villages-étapes : villages liés par l'État à travers une convention et tenus au respect de la charte de 2013 (cf références). Ils assurent un panel de services (restauration, sanitaires) et une capacité de stationnement « en nombre suffisant pour répondre aux besoins des usagers de l'itinéraire »[4].

4 Nouvelle charte des villages-étapes entrée en vigueur le 8 octobre 2013.

8. FICHES PRATIQUES

8.1. Fiche pratique 1 – Exemple de synoptique d'itinéraire



8.2. Fiche pratique 2 – Modèle de table de diagnostic « capacité des aires »

Une liste des priorités 0 « sécurité » est élaborée à part, en rendant explicite le problème de sécurité observé.

Une table générale de classement des itinéraires sur le critère de la sous-capacité est ensuite élaborée, en reprenant l'ensemble des éléments d'interdistance et état des installations, avec les priorités associées.

itinéraire	Priorité – extension de capacité	Besoins 2015 – Méthode 1		Besoins 2015 – Méthode 2		Besoins 2020		Axe	Dépt	PR	Nom de l'aire ou du village	Offre existante 2015		Différence Offre – Besoin		Distance au point précédent	Distance à l'aire de service précédente
		PL	VL	PL	VL	PL	VL					PL	VL	PL	VL		
nom itinéraire 1	1	100	100	124	102	120	120				Aire de service 1	8	10	-12	-55	15	
											Aire de repos 2	20	15			20	20
											Village-étape 1	0	10			30	50
											Centre routier 1	50	0			40	40
											Aire repos 3	10	10			10	10
nom itinéraire 2	2	11	11	11	11	15	15				Aire de service 4	10	10	9	9	10	
											Aire de repos 5	10	10			30	30

Exemple partiellement rempli pour l'itinéraire entre Châlons-en-Champagne et Nancy :

itinéraire	Priorité – extension de capacité	Besoins 2015 – Méthode CEREMA		Besoins 2015 – Méthode Comptage		Besoins 2020		Axe	Dépt	PR	Nom de l'aire ou du village	Offre existante 2015		Différence Offre – Besoin		Distance au point précédent	Distance à l'aire de service précédente
		PL	VL	PL	VL	PL	VL					PL	VL	PL	VL		
Chalons → Nancy	1	110						N44	51	57+000	Aire de services de Saint-Martin sur le Pré			-21		7 km	
								N44	51	83+880	stationnement					26,8 km	
								N44	51	86+500	Aire de repos de Raguetterie	6				2,7km	
				14				N4	52	6+700	Aire de serviceTotal	25				28,8km	58,3 km
								N4	52	9+300	Aire de service Shell	10				3km	3 km
				18				N4	55	31+463	Aire de repos Chanteraine	10				38,8km	
				72				A31	54	231+220	Aire de services Toul-Chaudeney	30				39km	78km
				19				A31	54	240+300	Aire de repos Foret de Haye	8				9,1 km	

8.3. Fiche pratique 3 – Méthode d'évaluation des besoins en capacité de stationnement

Pour l'évaluation des besoins en capacité de stationnement, l'élaboration de matrices origine-destination est une méthode précise, particulièrement lorsqu'elle est mise en œuvre sur un réseau fermé tel que le réseau routier national concédé. En l'absence de moyens de suivi automatisé des véhicules, l'élaboration des matrices origine-destination passe par une enquête auprès des usagers, elle est donc coûteuse en temps et en moyens humains. Les méthodes développées ci-dessous sont donc préconisées dans le cadre des SDARS pour leur plus grande rapidité de mise en œuvre.

Méthode d'évaluation à partir du trafic

Afin d'identifier les itinéraires sur lesquels il existe une sous-capacité de stationnement, il est recommandé de rechercher à objectiver le nombre de places de stationnement PL manquantes par la méthode du trafic, mise au point par le CEREMA.

La méthode consiste dans le calcul suivant :

> *Nombre de places de stationnement PL nécessaires = 8.5/10 000 x longueur de la section étudiée (km) x trafic de transit[5] PL.*
>
> *Nombre de places de stationnement VL nécessaires = 5/10 000 x longueur de la section étudiée (km) x trafic de transit VL.*

Le coefficient 8,5/10 000 pour les PL et 5/10 000 pour les VL est appelé taux de pénétration. Il représente le nombre de places de stationnement nécessaires par kilomètre et par véhicule. La valeur de ces taux découle d'une étude comparative menée par le SETRA dans le cadre d'une étude globale du stationnement des poids lourds sur les grands axes (rapport au Conseil Général des Ponts de septembre 2000, rédigé par B. Desbazeille, F. Lépingle et B. Seligman), qui s'appuie sur les propositions de sociétés concessionnaires d'autoroute pour réduire le déficit constaté de places de stationnement. Le taux PL est validé sur l'ensemble du réseau, mais le taux des VL n'est pas confirmé car l'échantillon d'origine était trop restreint.

Les incertitudes sur le caractère généralisable de cette formule à l'ensemble du réseau à chaussées séparées du réseau routier national doivent conduire à l'utiliser avec précaution. Si des résultats font apparaître une partie du réseau en forte sous ou sur-capacité, il convient de vérifier la situation sur le terrain à travers le comptage, conformément aux « principes généraux » ci-dessus.

Méthode d'évaluation à partir des taux d'occupation

Cette méthode nécessite des moyens humains plus importants. Il est recommandé de l'utiliser sur les itinéraires sur lesquels la méthode du trafic révèle une sous-capacité importante, et sur des aires connues par la DIR pour leurs problèmes de places de stationnement insuffisantes. Il s'agit d'un comptage fait de préférence la nuit par les agents de la DIR. L'objectif est de déterminer un taux d'occupation des capacités de stationnement existantes sur le réseau, qui tienne compte également des éventuels stationnements sauvages sur la bande d'arrêt d'urgence et les bretelles.

Outre qu'elle donne un résultat immédiat sur le déficit ou non de capacités de stationnement, cette méthode permet d'affiner les résultats obtenus par la méthode du trafic, car elle permet de calculer un nouveau taux de pénétration.

> *Nombre de places de stationnement nécessaires = nombre de véhicules observés lors du comptage.*
>
> *Nouveau taux de pénétration = Nombre de véhicules observés lors du comptage / (longueur*

5 Trafic de transit défini dans le glossaire.

de la section x trafic moyen journalier PL de transit)

Le nombre de véhicules comptés doit intégrer les véhicules éventuellement stationnés sur bande d'arrêt d'urgence ou sur bretelle, à proximité de l'aire considérée, et pas uniquement ceux sur l'aire.

Évolutions 2020

Les prévisions de nombres de places de stationnement nécessaires aux PL et aux VL pourront être calculées pour chaque année, en remplaçant dans la formule ci-dessus le TMJA courant par le TMJA estimé des années suivantes.

8.4. Fiche pratique 4 – Référentiel de niveaux de services

L'état du patrimoine, étudié dans la partie 4 du diagnostic, doit pouvoir être comparé à une référence valable pour l'ensemble du réseau routier national non concédé. Cette partie vise à fournir un référentiel de niveau de service à l'usage des DIR pour l'élaboration du SDARS.

Les distances à respecter sur autoroute sont définies dans l'ICTAAL, dans le chapitre 7 *Équipements et services à l'usager,* partie 7.4 *Aires annexes : «* Dès la mise en service, il faut prévoir une aire de repos au moins tous les 30 km et une aire de service tous les 60 km. Toutefois, sur une autoroute à trafic modéré ou libre de péage, l'intégration, dans le synoptique des aires, de services dûment signalés, situés aux gares de péage ou hors autoroute, peut permettre d'augmenter ces espacements ».

Ainsi l'ICTAAL définit le niveau de services en termes d'interdistances sur autoroutes :

- 60 km entre deux aires de services
- 30 km entre une aire de service et une aire de repos ou un pôle.

L'ICTAAL précise que des solutions minimisant le coût de réalisation des aires sont possibles. Ainsi, « une aire peut être associée à un diffuseur, dans la mesure où les bretelles d'entrée et de sortie ne traversent pas la surface affectée à l'aire » et « une aire unilatérale, accessible aux usagers des deux sens de circulation, est particulièrement adaptée au cas d'une autoroute à trafic modéré ».

Lorsque des tronçons de routes bidirectionnelles existent sur un itinéraire, il peut être opportun de créer des aires de stationnement, moins coûteuses, sur ces tronçons, qui constituent des réserves de capacités de stationnement.

Qualité de la chaussée

*V*oirie en bon état, mais avec un niveau d'exigence moins élevé que sur les voies de circulation.

Équipements à prévoir

La liste ci-dessous rappelle les équipements minimaux à prévoir sur une aire de repos.

- sanitaires en bon état, ne demandant pas un entretien coûteux ;
- poubelles situées à proximité du bloc sanitaire, avec si possible tri sélectif. Filières d'enlèvement des déchets à mettre en place ;
- éclairage, au moins autour du bloc sanitaire ;
- espaces verts entretenus ;
- de façon facultative : tables de pique-nique, points de services ambulants, par exemple « food trucks » pendant la période estivale.

Il revient à la DIR de calibrer son programme d'entretien, et, afin d'optimiser celui-ci, de prévoir des équipements robustes offrant le moins de prise possible à des dégradations volontaires et permettant de minimiser les coûts d'entretien.

8.5. Fiche pratique 5 – Signalisation

L'inclusion de l'offre privée dans le périmètre de l'offre à prendre en compte pour l'élaboration des schémas directeurs pose la question de sa signalisation.

La mise en place de la signalisation d'indication des services est soumise à la réglementation, fixée dans la cinquième partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). La signalisation des services en dehors des aires annexes sans accès riverains et des villages étapes est prévue à l'article 77C. Les panneaux CE sont réservés aux aires, aux villages-étapes et éventuellement à l'intersection précédant l'accès au service.

La signalisation de repérage peut aussi être un moyen d'informer l'usager de l'existence à proximité de places de stationnement ou de services. L'article 81 de la partie 5 de l'IISR, relatif aux schémas directeurs de signalisation, fixe les règles de signalisation des pôles sur un itinéraire donné. Il précise que la mention de cette signalisation est l'appellation du pôle, et classe ces pôles par type : quartier ou commune, parc de stationnement, centre commercial, zone industrielle ou parc d'activités, aérogare ou aéroport, gare ferroviaire, centre routier, université, hôpital, localité touristique, pôle recevant des visiteurs (sites touristiques, parc de loisirs, parcs des expositions...).



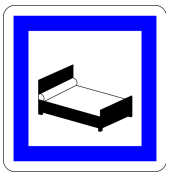
Exemple de signalisation d'un centre commercial sur la N31



Panneau CE15a



Panneau CE18



Panneau CE17

La prise en compte des offres de services alternatives devra donc faire l'objet d'une réflexion particulière sur la signalisation à mettre en place.

9. RÉFÉRENCES

Réglementation s'appliquant aux gestionnaires routiers et aux constructeurs (ICTAAL)

Instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison (ICTAAL) – chapitre 5 : « échangeurs ». Ce texte donne des prescriptions générales en matière de conception des entrées et sorties de l'autoroute, qu'il convient de respecter dans la conception des bretelles d'entrée et de sortie des aires.

Instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison (ICTAAL) - chapitre 7 : « équipements et services à l'usager ». Ce texte fournit les interdistances minimum entre deux aires de repos, et entre deux aires de services.

Réglementation s'appliquant aux transporteurs routiers

Les temps de repos obligatoires des PL peut permettre d'estimer, étant donné le trafic PL et la longueur d'un itinéraire, le nombre de places nécessaires.

Réglementation s'appliquant à la concession d'aires de services

Ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et décret d'application n° 2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concession. Ces deux textes s'appliquent aux contrats de concession pour lesquels une consultation est engagée ou un avis de concession est envoyé à la publication à compter du 1er avril 2016. Il abrogent les chapitres 4 à 6 de la loi n°93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (dite « loi Sapin »).

Guides et notes techniques

Note d'information du CEREMA Lutte contre les prises à contresens – Préconisations pour la conception et le réaménagement des aires de repos et de services sur les voies à chaussées séparées (en cours de finalisation).

Guide SETRA (1980), Les aires annexes sur les autoroutes de liaison (transmis sur demande).

Cahiers des charges types

Charte des villages étapes du 8 octobre 2013

Cahier des charges type (version modifiée 2011). Les DIR pourront utilement s'appuyer, dans leur procédure de passation de ces contrats, sur le cahier des charges type rédigé par la sous-direction GRT en 2011, transmis sur demande.

Autres documents utiles

Règlement (UE) n° 885/2013 concernant la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux

Rapport au CGPC, B. Desbazeille, F. Lépingle et B. Seligmann (2000), Étude sur le stationnement des PL sur les grands axes.

Ministère de l'Environnement
de l'Énergie et de la Mer

Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer
Tour Sequoia
92055 La Défense cedex
Tél. : 01 40 81 12 26

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Environnement,
de l'Énergie
et de la Mer