

Contrat cadre de mise en œuvre du Plan « anti-bouchon » et pour changer la route

La Région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRES, Présidente du Conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° CR 2017-54 du 09 mars 2017,

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

077-227700010-20170609-lmc100000015714-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 21/06/2017

Réception Préfet : 21/06/2017

Publication RAAD : 20/06/2017

Et

le Département de Seine-et-Marne représenté par Monsieur Jean-Jacques BARBAUX, Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne, autorisé par la délibération n° 3/02 de l'assemblée départementale du 9 juin 2017.

Conviennent ce qui suit :

Conformément au Plan « anti-bouchon » et pour changer la route adopté par délibération CR 2017-54 du Conseil régional en date du 09 mars 2017, la Région Île-de-France et le Conseil départemental de Seine-et-Marne souhaitent développer un réseau routier d'intérêt régional (RRIR) qualitatif à travers une programmation financière portant sur la période allant de 2016 à 2020, qui doit permettre la réalisation des projets prioritaires identifiés sur le territoire.

Le présent contrat marque la volonté conjointe de la Région et du Département de développer et de moderniser les routes, préalable au dynamisme économique et social de l'Île-de-France et des territoires qui le composent.

Dans ce cadre, le Département de Seine-et-Marne consacrera 76 M€ HT aux opérations inscrites dans le présent contrat cadre. La Région d'Île-de-France, pour sa part, participera au financement de ces opérations selon les clés définies en annexe 1. La mise en œuvre de chaque projet fera l'objet d'une convention spécifique établie sur la base des principes énoncés ci-après et approuvée par les organes délibérants des deux collectivités sous réserve de l'inscription des crédits correspondants à leurs budgets respectifs.

Cet engagement financier de la Région est indissociable d'un engagement partenarial du Département sur les trois volets suivants :

- engagement sur une qualité de service minimale offerte aux usagers sur les voiries du réseau routier d'intérêt régional ;
- recueil et partage des données relatives à l'état des voiries ainsi qu'à leur usage, notamment les données relatives au trafic observé ;
- déploiement d'un programme d'expérimentations et d'innovations portant sur les thématiques déclinées en annexe 2 de la présente convention, et susceptible d'être co-financé par la Région en vertu de la délibération n°CR 2017-54, approuvant le « plan anti-bouchon et pour changer la route ».

1. Le programme de mise œuvre du réseau routier d'intérêt régional

La Région et le Département décident, par le présent contrat, de financer conjointement la réalisation des opérations suivantes :

- Barreau RN3-RN2 Liaison Meaux-Roissy
- RD1605 Liaison RN105-RD606 (Contournement de Melun)
- Liaison sud de Chelles. Accès à la base régionale de Vaires
- Franchissements de Seine à Melun
- RD471 : aménagement du carrefour de Belle-Croix et des 4 pavés à Chevry-Cossigny et Ozoir-la-Ferrière
- Contournement de Coulommiers - études
- Complément échangeur RD603 et A4 Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux
- Contournement de Guignes (études, AF)
- Liaison RD306-RD346 - contournement de Melun

Le Département, maître d'ouvrage des opérations, fera ses meilleurs efforts pour en limiter les externalités négatives et en optimiser les impacts positifs.

De plus, dans le cadre de la réalisation de ces projets, le Département s'engage à mettre en œuvre les opportunités offertes par les procédures de marchés publics visant à favoriser et à développer des technologies innovantes.

Enfin, le Département transmettra à la Région, après la mise en service de l'opération, une note technique permettant de mesurer l'impact du projet sur la résorption de la congestion dans le territoire concerné.

2. Le RRIR, un réseau routier qualitatif

Une gestion optimale du réseau routier offre de nombreux avantages tels que le meilleur niveau de sécurité des infrastructures, un niveau de service attractif grâce à l'amélioration de la fluidité, la régularité et la sécurité des déplacements. Elle permet de garantir le bon fonctionnement des dispositifs de lutte contre les nuisances. Elle permet également de préserver le patrimoine et de soutenir l'économie locale et le tourisme. Dans cette perspective, la Région attend une évolution de la qualité du réseau régional qui conditionne l'attribution des aides au financement des projets routiers du Département sur le réseau d'intérêt régional.

2.1. Le recueil et la mise à disposition des données de trafic sur le réseau départemental

Le Département s'engage à mettre à disposition les données de trafic à jour sur le réseau départemental dont il dispose, et en particulier sur le RRIR.

L'objectif est de parvenir dès que possible à publier des données de trafic **en temps réel**.

Cette démarche permet d'exploiter les opportunités de développement d'outils d'aide au déplacement des usagers, tels que les outils de prévision de trafic, les calculateurs d'itinéraires multimodaux et de favoriser de nouvelles formes de mobilité comme la mobilité connectée.

Les modalités de recueil, de diffusion et d'exploitation des données, en particulier par le STIF et l'OMNIL, feront l'objet de conventions spécifiques.

2.2. La définition d'objectifs de performance

L'état des routes ayant une incidence significative sur la consommation et l'usure des véhicules, sur la sécurité, sur le temps de parcours et sur le confort des déplacements, la Région a souhaité définir des objectifs de qualité de service pour l'entretien et l'exploitation courants du RRIR, présentés dans le tableau ci-après.

Le Département, par le présent contrat, prend acte de ces objectifs pour les itinéraires départementaux de niveau 1 et s'engage à prévoir un budget de fonctionnement suffisant pour l'entretien et la maintenance du RRIR garantissant le niveau de service minimal précisé ci-après.

Sur les itinéraires départementaux de niveau 2, le Département s'engage à améliorer, ou a minima maintenir, la qualité de service existante sur les thématiques citées dans le tableau ci-après.

Par souci d'homogénéité, le Département s'engage, avec l'appui de la Région, à inciter les communes à assurer un niveau de service équivalent sur le RRIR urbain.

Afin d'améliorer l'information fournies aux usagers sur les situations perturbées, le Département et la Région agiront conjointement afin d'améliorer la fourniture d'informations validées par les gestionnaires sur les événements affectant le RRIR. Ils pourront le cas échéant s'appuyer sur le dispositif innovant du Plan.

Objectif de qualité de service sur le RRIR	Critère d'évaluation	itinéraire départemental de niveau 1	
		En agglomération*	Hors agglomération*
Entretien courant	Fréquence d'entretien des abords Campagnes d'enlèvement des déchets	- -	2/an 1/an
Viabilité hivernale	Fréquence d'intervention sur le RIRR - Saumurage ou autres traitements préventifs - Délais de retour aux conditions de référence ou retour au noir, hors phénomène exceptionnels ou de crise (<i>les délais démarrent à la fin des épisodes de neiges</i>) : • neige • verglas	selon indications météorologiques, pré-curatif intégral 4h 3h	selon indications météorologiques, pré-curatif intégral 6h 4h
Fonctionnement des équipements (éclairage, signalisation lumineuse tricolore)	Fréquence de la maintenance Délai d'intervention de mise en sécurité en cas de panne ou de dégradation à partir du signallement	en fonction des usages locaux 2h dynamique 4h statiques	en fonction des usages locaux 3h dynamique 4h statiques
Viabilité	Fréquence de patrouille sur le RRIR Délai d'intervention en procédure d'urgence, de mise en sécurité en cas de détérioration du réseau ou d'incident détecté par le patrouilleur	1/sem immédiate	1/sem immédiate
Guidage et jalonnement sur le RRIR	Fréquence des campagnes de rénovation de la signalisation horizontale Vérification visuel du bon état et de la bonne lisibilité de la signalisation verticale de police et directionnelle Délai d'intervention sur la signalisation de police ou la signalisation lumineuse à partir du signallement d'un dysfonctionnement	5 ans 1/an -	5 ans 1/an 1jour pour pose du panneau provisoire
Information des usagers en cas d'incident ou de travaux importants	Information des usagers du RRIR : - Délai de pose de panneaux en amont de la perturbation (ou d'affichage PMV le cas échéant) [idem procédure d'urgence] - Délai d'intervention pour mettre en sécurité les incidents avérés, signalés par les usagers [idem procédure d'urgence]	3h 3h	3h 3h

*Au sens du Code de la route

2.3. Les modalités de suivi et d'évaluation

Afin d'assurer le suivi de l'évolution du réseau routier d'intérêt régional, le Département précisera les moyens mobilisés et les résultats relevés pour répondre aux objectifs de qualité de service pour les thématique précisées dans le tableau en article 2.2, a minima une fois par an.

Au cas où la qualité de service attendue sur le RRIR du Département se situe en deçà des objectifs et si les rapports annuels susmentionnés successifs ne font pas apparaître de progrès dans la démarche visant à les atteindre (conditions cumulatives), les conventions de financement particulières pourront prévoir une clause de suspension des versements de subvention ou de fonds de concours prévus au point 1 du présent contrat.

En parallèle, la Région se réserve le droit de réaliser un audit du réseau d'intérêt régional et des projets financés dans le cadre de ce contrat de mise en œuvre du plan anti-bouchon.

2.4. Les principes contractuels

Cette contractualisation est le résultat d'échanges entre la Région et le Département de Seine-et-Marne, qui ont abouti aux éléments cadre suivants :

- le contrat de mise en œuvre du plan anti-bouchon porte sur un engagement global de 76 M€
- la participation de la Région est fixée entre 30% et 50% (cf. tableau en annexe)

Les engagements financiers pris par la Région et le Département restent subordonnés à la conclusion de conventions de financement spécifiques ainsi qu'au vote des crédits correspondants par les organes délibérants des deux collectivités.

Les deux partenaires se réservent le droit de réviser par voie d'avenant le contrat de mise en œuvre du Plan anti-bouchon afin de prendre en compte l'avancement des projets et les éventuels redéploiements nécessaires.

La Présidente du Conseil régional d'Île-de-France et le Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne sont chargés conjointement de l'exécution du présent contrat.

Fait à _____, le _____ 2017

Fait en deux exemplaires originaux,

**La Présidente du Conseil régional
d'Île-de-France**

**Le Président du Conseil départemental de
Seine-et-Marne**

Annexe au contrat type n°1 : tableau des opérations et clés de financement

Opérations	Montant (M€)	Part 2016-2020 (M€)	Clé de financement régional	Crédits Région (M€)
Barreau RN3-RN2 Liaison Meaux-Roissy	60,8	40,0	50%	20,0
RD1605 Liaison RN105-RD606 (Contournement de Melun)	15,6	15,6	50%	7,8
Liaison sud de Chelles. Accès à la base régionale de Vaires.	9,0	9,0	30%	2,7
Franchissements de Seine à Melun	50,0	2,0	50%	1,0
RD471 : aménagement du carrefour de Belle-Croix et des 4 pavés à Chérvy-Cossigny et Ozoir-la-Ferrière	11,5	5,0	30%	1,5
Contournement de Coulommiers-études	0,4	0,4	30%	0,1
Complément échangeur RD603 et A4 Saint Jean les Deux Jumeaux	1,0	1,0	30%	0,3
Contournement de Guignes (études, AF)		2,0	50%	1,0
Liaison RD306-RD346, contournement de Melun	7,4	1,0	50%	0,5
Total		76		34,9

Annexe au contrat type n°2 : Thématiques soutenues par la Région au titre de l'expérimentation, de l'innovation, et des actions permettant de maîtriser la demande de déplacements

A. Thématiques liées à l'infrastructure routière

- Mise en place d'enrobés de nouvelle génération présentant par exemple une faculté de résilience et/ou une résistance renforcée...
- Structures de chaussée amovible facilitant l'accès aux réseaux
- Solutions de haute technologie permettant de faciliter l'entretien et la maintenance des infrastructures et des équipements, et d'en diminuer sensiblement le coût
- Déploiement de techniques innovantes permettant d'améliorer le confort acoustique des voies ; en particulier les enrobés à très haute performance acoustique
- Eclairage modulable selon les besoins avec maîtrise des nuisances, efficacité énergétique et alimentation en énergie renouvelable
- Solutions d'assainissement à faible impact, notamment en termes d'inondation et de pollution des eaux
- Implantation d'équipements permettant la communication entre l'infrastructure et le véhicule.
- Récupération de l'énergie par la chaussée, permettant sa mise hors gel, voire de contribuer à alimenter les réseaux de chaleur à proximité
- Récupération de l'énergie par la chaussée, permettant d'alimenter des équipements, voire de contribuer à alimenter les réseaux de distribution d'électricité
- Expérimentation de dispositifs d'alimentation de véhicules à motorisation hybride par l'infrastructure en continu, par caténaires ou par le sol en tenant compte de l'impact sur le réseau de distribution d'énergie
- Voies et parkings dédiés aux véhicules propres définis selon les bases légales en vigueur

B. Thématiques liées à l'exploitation

- Solutions numériques permettant le recueil des données de trafic en temps réel
- Traitement de points de congestion par la gestion dynamique du trafic : carrefours, gestion des feux...

- Gestion dynamique des voies pour lutter contre la congestion (bandes d'arrêt d'urgence, voies réservées) et/ou pour faciliter les nouveaux usages, en particulier le covoiturage.
- Gestion dynamique des vitesses pour lutter contre la congestion
- Reconnaissance dynamique de certaines catégories d'usagers, par exemple les véhicules à fort taux d'occupation.
- Régulation d'accès
- Détections en temps réel d'incidents ou d'accidents de la circulation
- Outils de signalisation dynamique et dispositifs de répétition dynamique embarqués associés
- Équipement de véhicules du gestionnaire en unités embarquées permettant la communication inter-véhicules

C. Thématiques liées aux véhicules

- Solutions de communication inter-véhicules, en particulier pour celles qui visent à améliorer la sécurité (anticollision, avertissements de danger imminent...) ou à lutter contre la congestion
- Déploiement expérimental, sur des espaces où l'évolution de la réglementation le rend possible, de flottes de véhicules connectés ainsi que de véhicules partiellement ou totalement autonomes. Ces expérimentations devront viser préférentiellement les innovations incrémentales permettant l'augmentation du nombre de fonctions de conduite déléguables et l'élargissement progressif des environnements d'usage; seront plus spécifiquement ciblés les domaines d'application suivants :
 - la conduite de véhicule particulier sur autoroute fluide
 - la conduite de véhicule particulier en situation de forte congestion (vitesse < 30 km/h)
 - le valet de parking pour véhicule particulier
 - le véhicule de transport collectif de taille réduite (6 à 10 passagers) en environnement suffisamment sécurisé (y compris par des vitesses limites de circulation réduites)
 - les véhicules de gestion des flux de marchandises en environnement maîtrisé (centres ou zones logistiques par exemple)
 - la conduite de poids lourds en convois.
- Déploiement de flottes de véhicules propres mutualisés, y compris les équipements associés (dont les dispositifs de recharge), soit dans le cadre d'un service public, soit dans le cadre d'un plan de mobilité d'entreprise ou d'administration. Les offres d'accès public non interopérables sont exclues de l'aide régionale.

- Test en vraie grandeur de véhicules propres utilisant de nouvelles motorisations ou de nouvelles énergies (hydrogène, inertie, hybrides...)

D. Thématiques liées aux usages, aux services et au management de la mobilité

- « Nouveaux services de mobilité » visant à utiliser la route de façon plus efficace. Ces derniers comprennent : les solutions de covoiturage, les solutions d'autopartage, mais aussi des ensembles de solutions regroupées au sein de « bouquets de services », ciblant des publics variés (étudiants, salariés, habitants...) et/ou des territoires situés hors de la zone dense et mal desservis par les transports en commun. La Région participera au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement relatives au déploiement des « Nouveaux services de mobilité » sur un territoire.
- Développement et déploiement d'outils numériques permettant d'alimenter en temps réel la connaissance et la diffusion des données de trafic, de stationnement, de localisation d'évènements (accidents, chantiers...) qui permettront d'informer les usagers, de faciliter ou de rationaliser leurs déplacements, de lutter contre la congestion ou de permettre d'en diminuer l'impact, en particulier en termes de pollution.
- *Nouvelles approches visant au report modal ou l'augmentation des taux de remplissage (mise en relation des véhicules individuels/ petit logistique, logistique dernier kilomètre, etc.)*

Choix des projets éligibles au financement régional

La participation financière de la Région aux projets présentés sera priorisée en fonction des ressources financières mobilisables annuellement, ainsi qu'au regard de la qualité des dossiers, et en particulier:

De la pertinence des projets au regard des objectifs du plan régional « anti-bouchon et pour changer la route » et « du plan régional pour la qualité de l'air ».

De leur caractère prometteur au regard des évolutions en cours ou attendues

De leur capacité à anticiper ou intégrer les évolutions technologiques

De leur capacité à alimenter les programmes de recherche-innovation, ainsi que les adaptations nécessaires de politiques publiques

De leur potentiel de répliquabilité ou de généralisation, à court ou moyen terme.

NB : L'intervention de la Région sur les thèmes A à D pourra faire l'objet de lancement d'appels à projets thématiques ou méthodologiques, organisés par la Région seule ou en partenariat.