

Contrat cadre de mise en œuvre du plan route de demain pour une route plus fluide

La région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRESSÉ, Présidente du conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° CP 2022-316 du 23 septembre 2022,

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

077-227700010-20220929-lmc100000024317-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 10/10/2022

Réception Préfet : 10/10/2022

Publication RAAD : 11/10/2022

Et

le département de Seine-et-Marne représenté par Monsieur Jean-François Parigi, Président du conseil départemental de Seine-et-Marne, autorisé par la délibération _____ de l'assemblée départementale du _____

Convient ce qui suit :

Conformément au plan « route de demain » adopté par délibération CR 2022-021 du conseil régional en date du 19 mai 2022, 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 2022 à 2027, 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 consacra 116,2 M€ HT aux opérations inscrites dans le présent contrat cadre. La région 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 2022-021, approuvant le plan « route de demain ».

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
- Contournement de Guignes (études, AF)
- Demi-Barreau A4-Rd 96 (phase 1)
- Demi-Barreau A4-Rd 96 (phase 2)
- Déviation de Montereau sous le Jard
- Déviation de Voulx
- RN2 - RD 401 - Dammartin-en-Goële - Réaménagement du carrefour
- A104 x RD10p - St Thibault des Vignes - Giratoire Ouest
- Etudes de contournements d'agglomération
- Créneaux dépassement RN 36 et RN4

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 par l'intermédiaire de la plateforme « Données routières » hébergée sur la plateforme Île-de-France Smart Services dès qu'elle sera opérationnelle (financée et administrée conjointement par l'Etat et la Région).

Cette plateforme rassemble les mesures de comptages, de trafic moyen journalier annuel et les projets d'aménagements routiers. Une convention type fixant les modalités d'accès à la plateforme de « données routières » sera signée par l'Etat, la Région et les administrations publiques.

Dans un premier temps, la mise en place de cette plateforme permettra :

- Une efficacité accrue dans la collecte et l'échange de données routières entre les partenaires franciliens.
- Une centralisation des données routières en un point d'accès unique avec des données facilement requêttables.

- Une mise à jour facilitée des modèles de déplacement avec les données les plus récentes.
- Une vision régionale du trafic routier.

L'objectif est de parvenir dès que possible et après accord de l'ensemble des partenaires à partager ces données de trafic avec comme horizon le **temps réel**.

A terme, cette démarche permettra 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 réutilisateurs de données routières que sont la DiRIF, IDFM, SNCF, AirParif, l'Institut Paris Région, l'OMNIL, les partenaires académiques, etc. seront également amenés à conventionner avec l'Etat et la Région.

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	itinér
		En ag
Entretien courant	Fréquence d'entretien des abords Campagnes d'enlèvement des déchets	- -
Viabilité hivernale	Fréquence d'intervention sur le RRIR - 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>) : <ul style="list-style-type: none"> • neige • verglas 	selon in météor pré-cur 4h 3h
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 fonc usages 2h dyna 4h stat
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 immédi
Guidage et jalonnement sur le RRIR	Fréquence des campagnes de rénovation de la signalisation horizontale Vérification visuelle 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 -
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

*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 thématiques 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 route de demain.

3. 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 route de demain porte sur un engagement global de 116,2 M€
- la participation de la Région est fixée entre 15% et 50% (cf. tableau en annexe)

Les engagements financiers pris pour chaque opération 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 route de demain 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 _____ 2022

Fait en deux exemplaires originaux,

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

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

Valérie Péresse

Jean-François Parigi

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

Opérations	Montant retenu (millions d'euros)	Clé proposée	Montant subvention (millions d'euros)
Barreau RN3-RN2 Liaison Meaux-Roissy	65	50%	32,5
Contournement de Guignes (études, AF)	16,6	50%	8,3
Demi-Barreau A4-Rd 96 (phase 1)	5,9	15%	0,9
Demi-Barreau A4-Rd 96 (phase 2)	2,6	30%	0,8
Déviations de Montereau sous le Jard	6,2	30%	1,8
Déviations de Voulx	4,4	30%	1,3
RN2 - RD 401 - Dammartin-en-Goële - Réaménagement du carrefour	2	50%	1
A104 x RD10p - St Thibault des Vignes - Giratoire Ouest	2	50%	1
Etudes de contournements d'agglomération	3	30%	0,9
Créneaux dépassement RN 36 et RN4	8,5	50%	4,3
TOTAL	116,2		52,8

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
- 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 caténares 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
- Produits et procédés usuels : s'ils contribuent à la réalisation d'une expérimentation de véhicules autonomes de niveau régional, ces travaux et aménagements pourront également être subventionnés sur tout l'itinéraire concerné par l'expérimentation.

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.

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 « Route de demain » 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.