

Rapport pour le Conseil régional
MARS 2017

Présenté par
Valérie Pécresse
Présidente du Conseil
régional d'Île-de-France

**MISE EN ŒUVRE DU PLAN RÉGIONAL « ANTI-BOUCHON » ET
POUR CHANGER LA ROUTE**

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS.....	3
PROJET DE DÉLIBÉRATION	10
ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION	13
ANNEXE 1 À LA DÉLIBÉRATION.....	15
ANNEXE 2 À LA DÉLIBÉRATION.....	21
ANNEXE 3.1 À LA DÉLIBÉRATION.....	25
ANNEXE 3.2 À LA DÉLIBÉRATION.....	33
ANNEXE 4 À LA DÉLIBÉRATION.....	42

EXPOSÉ DES MOTIFS

La révolution dans les transports engagée par l'exécutif régional vise à répondre aux besoins de mobilités de l'ensemble des Franciliennes et des Franciliens afin de concilier l'excellence environnementale et la performance économique au service des territoires.

En complément des actions menées sur les transports collectifs ferrés, il s'agit de redonner à la route toute sa place dans la politique régionale de transport afin d'en faire un outil moderne au service des territoires et en favorisant les usages vertueux.

Il s'agit aussi pour notre collectivité, qui doit tenir son rang de stratège, d'anticiper les évolutions technologiques profondes qui vont bouleverser les usages de la route et l'ensemble des transports afin de promouvoir une politique ambitieuse, visionnaire et responsable grâce à un fond pour la route intelligente doté de près de 60 millions d'euros.

Aussi, à la suite de l'adoption du rapport CR134-16 du 22 septembre 2016 d'élaboration du plan « anti-bouchon et pour changer de route » par l'Assemblée régionale, le présent rapport met en œuvre la nouvelle vision de l'Exécutif régional sur la route, qui s'articule autour de trois axes stratégiques :

- 1) Une action résolue anti-bouchon, qui vise à traiter les principaux points noirs de dysfonctionnement du réseau, générateurs de congestions récurrentes et donc de pollution ;
- 2) La constitution d'un véritable réseau routier d'intérêt régional, assurant un bon niveau de qualité de service à ses usagers, au bénéfice de la performance économique de la région et de la qualité de vie de ses habitants ;
- 3) Le développement de la route intelligente au service de la « smart région », comme support d'usages modernes, performants et respectueux de l'environnement.

C'est tout l'enjeu et l'ambition du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, dont le présent rapport détaille les modalités de mise en œuvre.

1. Une nouvelle assise juridique à définir

La loi « Nouvelle Organisation Territoriale de la République du 7 août 2015 » (dite loi NOTRe) a supprimé la clause de compétence générale pour les Régions. Dès lors, l'intervention des Régions sur les aménagements routiers est limitée aux actions relevant de la sécurité routière (art. L4413-3 du CGCT), aux opérations relevant d'une maîtrise d'ouvrage de l'État ou de ses établissements publics (art L1111-10 IV du CGCT) et « aux équipements collectifs présentant un intérêt régional direct » (3° de l'art. L4211-1 du CGCT).

Le législateur a également considéré nécessaire l'intervention des Régions sur les routes (4°bis de l'article L4221 du CGCT) en leur permettant de contribuer au financement « des voies et des axes routiers qui, par leurs caractéristiques constituent des itinéraires d'intérêt régional et sont identifiés dans le SRADDET ». Toutefois, ce dispositif se révèle inadapté pour la Région Île-de-France qui ne dispose pas de SRADDET mais d'un SDRIF et d'un PDU.

C'est pourquoi il vous est proposé de fixer par délibération la composition du « Réseau Routier d'Intérêt Régional » (RRIR) tenant compte des projets inscrits au SDRIF et au PDUIF.

Ce réseau est essentiel pour répondre aux besoins économiques et sociaux de la Région. Son bon fonctionnement est un enjeu tant sur le Plan du développement de la Région que sur celui de la qualité de l'air.

Les opérations situées sur le RRIR pourront bénéficier des financements de la Région autorisés par les textes. Pour autant, l'inscription d'une route dans le RRIR n'emporte aucune obligation nouvelle, ni pour la Région, ni pour le gestionnaire de la voirie concernée.

Afin d'assurer son bon fonctionnement, la Région soutiendra l'innovation et les services facilitant la gestion et l'optimisation de l'usage du RRIR. Il est proposé de retenir les actions susceptibles de se généraliser à l'échelle régionale ou d'avoir une ampleur telle qu'elles ont un effet sur le RRIR dans son ensemble.

En outre, il vous est proposé, à l'occasion de l'adoption du Plan « anti-bouchon et pour changer la route » de refonder les dispositifs d'interventions de la Région visant à maîtriser la demande de déplacement et, ce faisant, à coordonner et à rationaliser les investissements publics comme prévu au 2° de l'article L 4211-1 du CGCT.

Les plans de mobilité d'entreprises ou inter-entreprises ont été rendus obligatoires par l'article 51 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte pour les entreprises de plus de 100 salariés, soit 6 309 établissements en Île-de-France représentant 2,7 millions de salariés et agents. L'action sur les plans de mobilité constitue ainsi un levier sur plus de 13% des déplacements quotidiens en Île-de-France, soit en cumulé l'équivalent de quasiment dix fois le débit des grands axes routiers franciliens.

D'une manière similaire, les Plans locaux de déplacement (PLD) sont requis par le Plan de déplacement urbain d'Île-de-France. Ces outils, dès lors qu'ils pourront être mis en œuvre et combinés entre eux, concourent au même objectif de rationalisation et coordination des investissements publics.

De plus, les plans de mobilité sont cohérents avec les orientations du Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (*SRDEII*), en fonction de la nature du territoire concerné : « Investir sur l'attractivité » (objectif 1.3 : appuyer le développement des territoires de projet identifiés internationalement et ceux à fort potentiel) et « développer l'esprit d'entreprendre et d'innover sur tous les territoires » (objectif 3.4. : dynamiser les territoires ruraux et les quartiers).

L'ensemble de ces thématiques qui ont vocation à être soutenues au titre de l'expérimentation, de l'innovation et des actions permettant de maîtriser la demande de déplacements sont présentées en annexe 4 à la délibération.

2. La définition d'un réseau routier d'intérêt régional

Afin de définir précisément la constitution du RRIR, il vous est proposé d'intégrer, au-delà des critères classiques de caractéristiques ou de trafics, de nouveaux critères visant à

prendre en compte les fonctions des routes pour le développement équilibré des territoires. Le RRIR a ainsi vocation à comprendre :

- le réseau routier national dont la loi fixe qu'il est « d'intérêt national et européen » et par voie de conséquence, d'intérêt régional ;
- le boulevard périphérique de Paris inscrit au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ;
- les principales routes départementales et parisiennes voire certaines sections de routes intercommunales ou locales qui assurent des continuités d'itinéraire d'intérêt régional.

Afin de définir de manière hiérarchisée le RRIR, les indicateurs suivants ont été retenus :

1. Caractéristiques (nombre de voies)
2. Rôle dans les franchissements de secteurs à enjeux (fleuves, faisceaux ferrés...)
3. Densités d'emplois, de pôles d'attractivité et de points d'accès au réseau rapide
4. Niveaux de trafic routier (trafics moyens journaliers annuels)
5. Continuité des itinéraires d'intérêt régional
6. Accès aux pôles multimodaux d'intérêt régional
7. Support de transports en commun (TCSP actuels et projetés au PDUIF, réseaux de bus Mobilien et Express)
8. Accès aux sites économiques, logistiques et équipements métropolitains, routiers et multimodaux (les zones d'activité majeures, les grands équipements attractifs, des aéroports, des gares principales, des plateformes multimodales et des équipements d'importance régionale)
9. Liaisons inter-régionales

Ces indicateurs ont permis de définir un réseau maillé décliné en trois niveaux afin de prendre en compte les différences d'usages entre les zones très urbanisées et les territoires peu denses. Il a également été tenu compte de la nécessaire compatibilité du RRIR avec le SDRIF et le PDUIF, notamment avec les projets qu'ils comportent.

La carte présentée en annexe 1 constitue le RRIR, sur lequel la région Île-de-France sera fondée juridiquement à intervenir. Elle sera transmise à l'État, aux Départements et à la ville de Paris.

3. Programme d'investissement sur les infrastructures du RRIR

Le programme d'investissement du Plan «anti-bouchon et pour changer la route» a pour objectif de traiter des points de congestion récurrents ainsi que de compléter et de mailler le RRIR tout en tenant compte des différences de besoins de mobilité des territoires.

Ce programme a été bâti, après échange avec les maîtres d'ouvrage, par application stricte des objectifs du Plan anti-bouchon. En particulier, les opérations portant uniquement sur la requalification urbaine ou visant à réduire la place dévolue à la circulation des véhicules individuels n'ont pas été retenues. Elles demeurent cependant finançables le cas échéant sur d'autres actions : dispositifs PDU du STIF, Plan bus du STIF, des dispositifs régionaux en faveur des transports en commun en site propre, ainsi que du futur Plan vélo. De même, les taux d'intervention qui vous sont proposés sont modulés en fonction de l'intérêt régional et de la cohérence avec les objectifs du Plan régional, en premier lieu la lutte contre la congestion.

Le tableau recensant les projets retenus au titre du Plan anti-bouchon et pour changer la route 2016-2020, pour les réseaux routiers départementaux de niveaux 1 et 2, figure en annexe 2 à la délibération. L'effort financier que consentira ainsi la région s'élève à 200 M€ sur la période 2016-2020. Il est très significatif puisque par comparaison, la participation financière de la Région au volet strictement routier du CPER s'élève à 308 M€.

Par ailleurs, la revoyure du CPER a été l'occasion d'intégrer les études et aménagements sur le réseau routier national grâce à une dotation supplémentaire de 30 millions d'euros de l'État et de 30 millions d'euros de la Région. Ils ne sont pas repris dans le programme d'investissement du présent rapport.

Au total, c'est donc plus d'un demi milliard d'euros que la Région va consacrer aux infrastructures routières.

4. Définir un niveau de qualité de service

Afin de compléter et de renforcer les effets du programme d'investissement prévu sur le RRIR, la Région souhaite améliorer la qualité de service offerte aux usagers et aux riverains.

Cet objectif suppose une exigence élevée en termes d'information, de sécurité, de lisibilité, d'entretien et de viabilité. La Région n'étant pas gestionnaire du RRIR, elle demande à l'État, aux Départements et à la ville de Paris de respecter ou de tendre vers un niveau de qualité élevé.

4.1. La fourniture des données de trafic sur le réseau départemental

Afin d'exploiter les leviers d'innovation que représente la disponibilité des données de circulation routière, il sera systématiquement demandé aux gestionnaires de réseau de s'engager à rendre publiques, avant l'échéance du Plan, les données de trafic dont ils disposent.

Dans un premier temps, les données collectées permettront d'alimenter le calculateur multimodal du STIF. Dans un second temps, les données seront fournies en open data selon le format conforme aux directives européennes applicables.

Les modalités de recueil, de diffusion et d'exploitation des données feront l'objet de conventions spécifiques présentées en Commission permanente.

4.2. La définition d'objectifs de niveau de service

L'état des routes a 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. Un réseau routier mal entretenu peut accroître les coûts de gestion avec des conséquences négatives importantes sur la compétitivité des entreprises et/ou la satisfaction des usagers et des riverains.

Il est donc proposé de délibérer sur des objectifs de qualité de service pour l'entretien et l'exploitation courants du RRIR : entretien courant, viabilité hivernale, propreté, signalisation horizontale et verticale et information des usagers.

La déclinaison de ces objectifs figure dans les tableaux insérés dans les contrats de mise en œuvre du Plan anti-bouchon, qui seront conclus avec les Départements et l'État en prenant en compte leurs spécificités et des niveaux de service différents selon le réseau concerné. Ces contrats sont présentés en annexe 3 de la délibération.

4.3. Les modalités de suivi et d'évaluation

Afin d'assurer le suivi de l'évolution de la qualité de service du réseau routier d'intérêt régional, les gestionnaires de réseau préciseront les moyens mobilisés et les résultats relevés pour répondre aux objectifs de qualité de service pour les thématique déclinées dans le contrat de mise en œuvre du « Plan anti-bouchon et pour changer la route » a minima une fois par an. La Région sera susceptible de suspendre les versements de subvention ou de fonds de concours en cas de non-respect de ces engagements ou si la qualité de service du RRIR ne s'améliore pas sur le territoire concerné.

En parallèle, la Région se réservera le droit de faire réaliser un audit du RRIR et des projets financés dans le cadre de ce contrat de mise en œuvre du Plan anti-bouchon. Ces modalités seront rappelées dans les conventions de financement des opérations.

5. Soutenir l'innovation et maîtriser la mobilité pour trouver de nouvelles solutions

L'adoption le 26 septembre dernier du rapport d'élaboration du Plan anti-bouchon et pour changer la route a fixé l'objectif d'encourager l'innovation, les nouveaux usages et les expérimentations de produits ou services novateurs. Cette ambition est largement partagée par les gestionnaires de réseaux, qui seront très fortement encouragés grâce à un fond pour la route intelligente doté de près de 60 millions d'euros.

La Région accompagnera les maîtres d'ouvrage en apportant des concours. Dans ce cadre, il vous est proposé de redéfinir et de regrouper les dispositifs sur les usages et les nouvelles mobilités.

- **Expérimenter les nouvelles technologies et produits**

Il est proposé de faire du RRIR le support du déploiement de nouvelles technologies permettant de limiter les externalités négatives de la route, d'en favoriser les impacts positifs et d'en optimiser la gestion (collecte de données, gestion dynamique, information usagers, communication véhicule-infrastructure).

En outre, dans le cadre de la réalisation des projets financés par la Région au titre du RRIR, les maîtres d'ouvrage devront s'engager à mettre en œuvre les opportunités offertes par les procédures de marché public visant à développer des solutions innovantes et le droit à l'expérimentation.

Enfin, la Région proposera aux gestionnaires de voirie concernés (Départements et État) que le RRIR devienne un champ d'expérimentations facile d'accès et, à terme, privilégié par les entreprises de la route et de la mobilité.

- **Développement des nouveaux véhicules**

Il vous est proposé d'accompagner la mutation du secteur automobile vers des véhicules plus propres, plus partagés, plus connectés et plus autonomes, en soutenant la modernisation des motorisations (en lien avec le développement de solutions de production et de distribution de l'énergie), le développement de l'automatisation (technologies de communication véhicules-véhicules, sécurité, ...) et le développement de nouveaux services associés.

Enfin, la Région organisera une veille attentive à l'évolution des différentes technologies autour des motorisations (électriques, hybrides, gaz naturel, hydrogène, ...) et des équipements nécessaires à leur exploitation. Le futur plan fret reviendra quant à lui plus en détail sur la question du Gaz Naturel Véhicules (GNV).

- **Nouveaux services de mobilité**

Il est proposé de poursuivre le soutien aux projets de développement de services mutualisés pour les territoires situés prioritairement hors zone dense et mal desservis par les transports en commun. Ces services peuvent être du type auto-partage, stationnement sécurisé de vélos à assistance électrique, covoiturage, bouquets de service mobilité... car ils sont source d'utilisation plus efficace de la route.

- **Route et « Smart Région »**

Il est proposé de soutenir les collectivités pour tester en conditions réelles l'utilisation d'un produit, service ou process innovant par des projets pilotes pour apporter plus rapidement de nouvelles solutions. Cette politique pourra, le cas échéant, se décliner par des appels à projets dont le règlement et les modalités d'organisation seront présentés en commission permanente.

- **Management de la mobilité**

Enfin, l'articulation du plan anti-bouchon et pour changer la route avec les différentes politiques de mobilité doit se décliner à toutes les échelles de territoire. Ainsi, les outils de sa mise en œuvre devront être intégrés aux PLD. Pour que les collectivités s'emparent de cet outil essentiel de la territorialisation de l'action régionale, notamment dans sa partie innovation, il est primordial de le promouvoir.

De même, les plans de mobilité seront soutenus pour permettre une meilleure appropriation par les entreprises des questions de mobilités.

Il est également proposé de soutenir les Agences Locales de Mobilité (ALM), pour faciliter cette déclinaison locale des politiques de mobilité et accompagner à travers du conseil en mobilité l'appropriation des différents services existant sur le territoire mais aussi faciliter l'utilisation des offres innovantes mises en place.

6. Se doter d'une expertise technique pour évaluer les actions conduites

Outre l'IAU, AIRPARIF et BruitParif, la Région fera appel à des spécialistes reconnus du secteur pour des missions de conseil, d'expertise et d'évaluation des projets présentés. Pour ce faire, il est proposé de mobiliser une autorisation d'engagement qui sera affectée en Commission permanente, afin de procéder aux partenariats et marchés nécessaires dans le respect des règles de la commande publique.

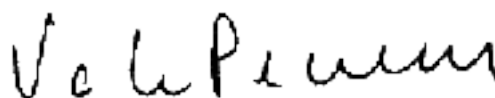
Cette expertise sera mobilisée pour l'évaluation préalable et a posteriori des projets novateurs qui seront soumis à la Région.

En outre, est prévue une participation de la Région à des projets européens portant notamment sur les leviers du développement de l'électromobilité et de nouveaux services et usages des véhicules, en lien avec l'IAU.

Enfin, il est proposé que la Région confirme son soutien au projet de création d'un mastère dédié à la Mobilité à l'ère du Numérique, porté par l'École des Ponts ParisTech en duo avec Télécom ParisTech en devenant partenaire officiel, membre du Comité d'orientation. L'engagement régional portera sur une durée de trois ans et inclura le moment venu un soutien financier qui fera l'objet d'une délibération en commission permanente.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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



VALÉRIE PÉCRESSÉ

PROJET DE DÉLIBÉRATION

DU

MISE EN ŒUVRE DU PLAN RÉGIONAL « ANTI-BOUCHON » ET POUR CHANGER LA ROUTE
LE CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

- VU** Le Code général des collectivités territoriales ;
- VU** Le Code du commerce ;
- VU** Le Code des transports ;
- VU** Le Code de la route ;
- VU** Le Code de la voirie routière ;
- VU** La loi 82-1153 du 30 décembre 1982 sur l'orientation des transports intérieurs, et notamment ses articles 14, 17 et 28-3 ;
- VU** La délibération n° CR 97-13 du 18 octobre 2013 portant sur l'adoption du Schéma directeur de la Région Île-de-France ;
- VU** La délibération n° CR 14-14 du 13 février 2014 relative à la politique régionale en faveur du développement des nouveaux véhicules urbains ;
- VU** La délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 relative à l'approbation du PDUIF ;
- VU** La délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 relative au plan d'action régional en faveur de la mobilité durable ;
- VU** La délibération n° CR 92-15 du 18 décembre 2015 relative aux délégations d'attributions du Conseil régional à sa Commission permanente ;
- VU** La délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier adopté par la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
- VU** La délibération n° CR 114-16 du 16 juin 2016 portant sur l'adoption du Plan régional pour la qualité de l'air ;
- VU** La délibération n° CR 134-16 du 23 septembre 2016 relative au lancement de la démarche du plan régional « Anti-bouchon et pour changer la route » ;
- VU** Le budget de la Région Île-de-France pour 2017 ;
- VU** L'avis de la Commission des transports ;
- VU** L'avis de la Commission des finances ;
- VU** L'avis de la Commission environnement ;
- VU** Le rapport CR 2017-54 présenté par Madame la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France ;

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

Article premier :

Approuve la consistance du réseau routier d'intérêt régional cartographié en annexe 1.

Décide que ce réseau sera le support des financements de projets de création, d'aménagement ou d'équipement d'infrastructures routières d'intérêt régional direct, au sens du 3° de l'article L4211-1 du CGCT

Article n°2 :

Adopte le programme de financement de création, d'aménagement ou d'équipement d'infrastructures routières départementales d'intérêt régional direct du « Plan régional anti-bouchon et pour changer la route 2016-2020 » présenté en annexe 2.

Décide à cet effet de retenir les taux de financement et les enveloppes maximales hors taxes indiqués par opération.

Article n°3 :

Adopte les objectifs de qualité de service sur le réseau routier d'intérêt régional, déclinés par niveau d'infrastructure et par type de territoire présentés en annexe 3.1.

Article n°4 :

Adopte les contrats-cadres types de mise en œuvre du « Plan régional anti-bouchon et pour changer la route 2016-2020 », présentés en annexes 3.1 et 3.2.

Délègue à la Commission permanente l'adaptation des contrats-cadres type et l'approbation des contrats-cadres ainsi mis au point avec les sept départements franciliens, la ville de Paris et l'État.

Article n°5 :

Décide que les expérimentations, les innovations concernant la route et les actions permettant de maîtriser la demande de déplacements, listées en annexe 4, relèvent, dès lors qu'il s'agit de créer des équipements collectifs, de l'intérêt régional direct, au sens du 3° de l'article L4211-1 du CGCT et qu'en conséquence, la Région pourra apporter une participation volontaire aux maîtres d'ouvrages les mettant en œuvre. Les autres actions listées en annexe 4 relèvent de propositions visant à coordonner et à rationaliser les investissements publics.

La participation maximale sera égale à 50 % du coût total de l'opération pour les thématiques de la partie A de l'annexe 4. Elle pourra exceptionnellement être portée à 70 %, dans le cas où l'aide régionale portera sur des solutions innovantes se substituant à des solutions usuelles comparables, sans toutefois dépasser le surcoût par rapport au coût moyen de mise en œuvre généralement constaté.

Pour la desserte des lycées et des îles de loisirs, la participation maximale sera égale à 70% de la dépense supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers). Pour les plans de mobilité lycées, la participation maximale sera égale à 70% de la dépense supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers).

La participation maximale sera égale, pour les autres thématiques, à 50 % de la dépense supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers).

Délègue à la Commission permanente l'adaptation des thèmes A à C de l'annexe 4 relatifs aux expérimentations et aux innovations, l'approbation du règlement et des modalités

d'organisation d'appels à projets innovation qui pourraient être lancés en application du présent article.

Article n°6 :

Décide que les équipements collectifs suivants, situés sur ou à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional visé à l'article 1 et concourant à la mise en œuvre des objectifs du plan régional pour la qualité de l'air, pourront être financés par la Région à hauteur de 50 % de la dépense supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers) :

- Les aires de covoiturage et leurs annexes
- Les infrastructures de recharge rapide de véhicules électriques et les équipements de distribution d'autres énergies alternatives pour les véhicules propres (gaz naturel, hydrogène...)

Article n°7 :

Délègue à la Commission permanente l'approbation des conventions de financement des opérations résultant de la mise en œuvre des articles 2, 5 et 6 et autorise la Présidente du conseil régional à les signer.

Article n°8 :

Approuve le principe du soutien de la Région pour une durée de trois ans au projet de création d'un mastère dédié à la Mobilité à l'ère du Numérique, porté par l'École des Ponts ParisTech en duo avec Télécom ParisTech.

Article n°9 :

Approuve la réalisation d'une mission d'expertise technique spécifique pour la mise en œuvre du volet innovation du plan « anti-bouchon et pour changer la route » dont l'autorisation d'engagement sera affectée en Commission permanente.

Article n°10 :

Abroge les articles 5, 6, et 9 de la délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 à compter du 1^{er} juillet 2017.

Décide que pour les projets en cours financés selon les dispositions de la délibération CR 37-14 du 19 juin 2014, la Région poursuivra son accompagnement financier jusqu'au terme du projet dans les conditions de la délibération votée.

Abroge la délibération n° CR 14-14 du 13 février 2014 à compter du 1^{er} juillet 2017.

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

VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

ANNEXE 1 À LA DÉLIBÉRATION

Carte du RRIR : réseau existant et projeté

Futur réseau routier d'intérêt régional : projets faisant l'objet d'un financement dans le cadre du plan régional « anti-bouchons »

Certains projets ne sont pas représentés pour des raisons de lisibilité

Seine-et-Marne

- **1** • *Liaison Meaux-Roissy. Etude du barreau RN 3 – RN 2*
- **2** • *Liaison sud de Chelles. Accès à l'île de loisirs de Vaires-sur-Marne*
- **3** • *Etude du contournement de Coulommiers*
- **4** • *Etude du contournement de Guignes*
- **5** • *Etude des franchissements de la Seine à Melun*
- **6** • *Liaison RD 306 – RD 346 (contournement de Melun)*
- **7** • *RD 1605. Liaison RN 105 – RD 606 (contournement de Melun)*
- **Non représenté** • *RD471. Aménagement des carrefours de Belle-Croix et des Quatre Pavés à Chérvy-Cossigny et Ozoir-la-Ferrière*
- **Non représenté** • *Complément du diffuseur A 4 / RD 603 à Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux*

Essonne

- **8** • *Itinéraire est-ouest. Déviation de Paray-Vieille-Poste*
- **9** • *Etude du franchissement de la Seine entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine*
- **10** • *RD 31. Liaison nord-sud. Barreau RD 17 / RD 74*
- **Non représenté** • *Itinéraire est-ouest. Autres aménagements des voies existantes (dont RD 36 et contournement d'Orly)*
- **Non représenté** • *Réaménagement du diffuseur de Corbeville avec la RN 118*
- **Non représenté** • *Amélioration de la circulation routière sur la RN 7 (hors financements SPTC)*
- **Non représenté** • *Etudes pré-opérationnelles de décongestionnement de carrefours sur la RN 20*

Yvelines

- **11** • *Etude de la liaison A 13 – RD 28*
- **12** • *Déviation de la RD 154 à Verneuil et Vernouillet*
- **13** • *Etude de la liaison RD 30 – RD 190*
- **14** • *RD 121. Voie nouvelle départementale à Sartrouville et Montesson*
- **Non représenté** • *Doublément de la RD 30 à Plaisir et Elancourt*
- **Non représenté** • *Bretelle d'accès A 12 / RD 7 à Bailly*

Val d'Oise

- **15** • *RD 14. Déviation de La Chapelle-en-Vexin*
- **16** • *Avenue du Parisis. Section est*
- **Non représenté** • *Desserte de la plateforme multimodale de Bruyères-sur-Oise depuis la RD 922*
- **Non représenté** • *Desserte du site Airbus Helicopters depuis la RD 84A*
- **Non représenté** • *Bretelle A 15 / RD 122 à Sannois*
- **Non représenté** • *Réaménagement de la patte d'oie d'Herblay (A 15 / RD 14 / RD 392 / RD 106)*

Hauts-de-Seine

- **17** • *Etude du boulevard urbain de Clichy – Saint-Ouen (en commun avec la Seine-Saint-Denis)*
- **Non représenté** • *A 86. Demi-diffuseur du Plessis-Robinson*
- **Non représenté** • *RD 1. Quai de Clichy à Clichy-la-Garenne et quai Michelet à Levallois-Perret (en commun avec la Seine-Saint-Denis)*
- **Non représenté** • *RD 7. Aménagements à Suresnes et Saint-Cloud*
- **Non représenté** • *SITER. Système informatisé de télésurveillance et de régulation du trafic*

Seine-Saint-Denis

- **Non représenté** • *Traitement du point noir de circulation Ex-RN 302 / RD 116*
- **Non représenté** • *Etude du carrefour ex-RN 186 / A 3 (place Saint-Just) et nouveau franchissement*
- **Non représenté** • *Réaménagement de la RD 1 (5 km) au débouché du pont de Saint-Ouen*
- **Non représenté** • *Nouvelles tranches fonctionnelles de Gerfault II (poste central de circulation du Département)*

Val-de-Marne

- **18** • *Accessibilité et desserte du pôle d'Orly (maillage est-ouest à créer)*
- **19** • *Etudes du franchissement de Seine au nord du Val-de-Marne*
- **Non représenté** • *Extension de Parcival (centre de gestion des feux de circulation sur le territoire du Val-de-Marne)*

Paris

- **Non représenté** • *Etude de voies réservées taxi, auto-partage et covoiturage*

Futur réseau routier d'intérêt régional : autres projets

- **20** • *Contournement est de l'aéroport Charles-de-Gaulle (95 / 77)*
- **21** • *RD 45. Contournement de Chalifert et Jablines (77)*
- **22** • *RD 619. Contournement de Mormant (77)*
- **23** • *Contournement de Melun (77)*
- **24** • *Franchissement de la Seine entre Vernou-la-Celle et Écuelle (77)*
- **25** • *Franchissement de la Seine en aval de Montereau-Fault-Yonne (77)*
- **26** • *Franchissement de l'Yonne en amont de Montereau-Fault-Yonne (77)*
- **27** • *Franchissement de la Seine à Épône (78)*
- **28** • *A 104. Prolongement entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval (95 / 78)*
- **29** • *Avenue du Parisis. Section ouest (95)*
- **30** • *RD 909. Déviation de Montlignon (95)*
- **31** • *RD 370. Déviation d'Ecouen et d'Ezanville (95)*
- **32** • *Barreau de Louvres et nouveau diffuseur avec la Francilienne (95)*
- **33** • *Franchissement des voies ferrées à Saint-Denis entre le carrefour Pleyel et l'avenue du Président Wilson (93)*
- **34** • *Franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Valenton et Choisy-le-Roi (94)*
- **35** • *RN 19. Déviation de Boissy-Saint-Léger. Section sud et tranchée couverte (94)*
- **36** • *RN 406. Prolongement et desserte du port de Bonneuil (94)*
- **37** • *RD 10. Prolongement dont projet de transport en commun en site propre Altival (94)*

Réseau routier d'intérêt régional existant et projeté (2017)

Réseau routier d'intérêt régional existant *

-  Itinéraire du réseau national et bd périphérique de Paris
-  Itinéraire d'intérêt régional (niveau 1)
-  Itinéraire d'intérêt régional (niveau 2)

Futur réseau routier d'intérêt régional : projets faisant l'objet d'un financement dans le cadre du plan régional "anti-bouchons"

-  Section
-  Principe de liaison
- 2** Numéro de projet

Futur réseau routier d'intérêt régional : autres projets

-  Section
-  Principe de liaison
- 19** Numéro de projet

Fond de plan

-  Urbain
-  Emprise aéroportuaire
-  Espace naturel, forestier et hydrographie
-  Espace rural

Limites administratives

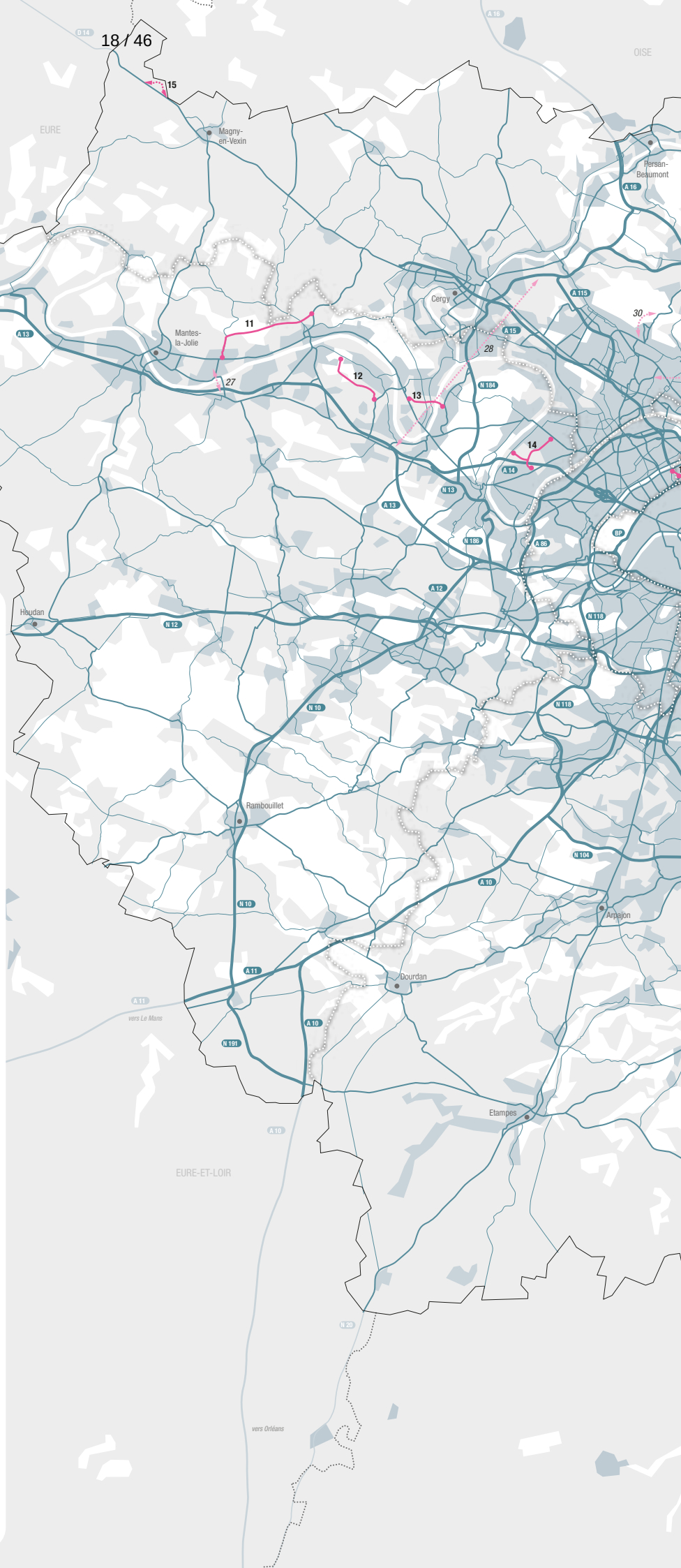
-  Limite de région
-  Limite de département

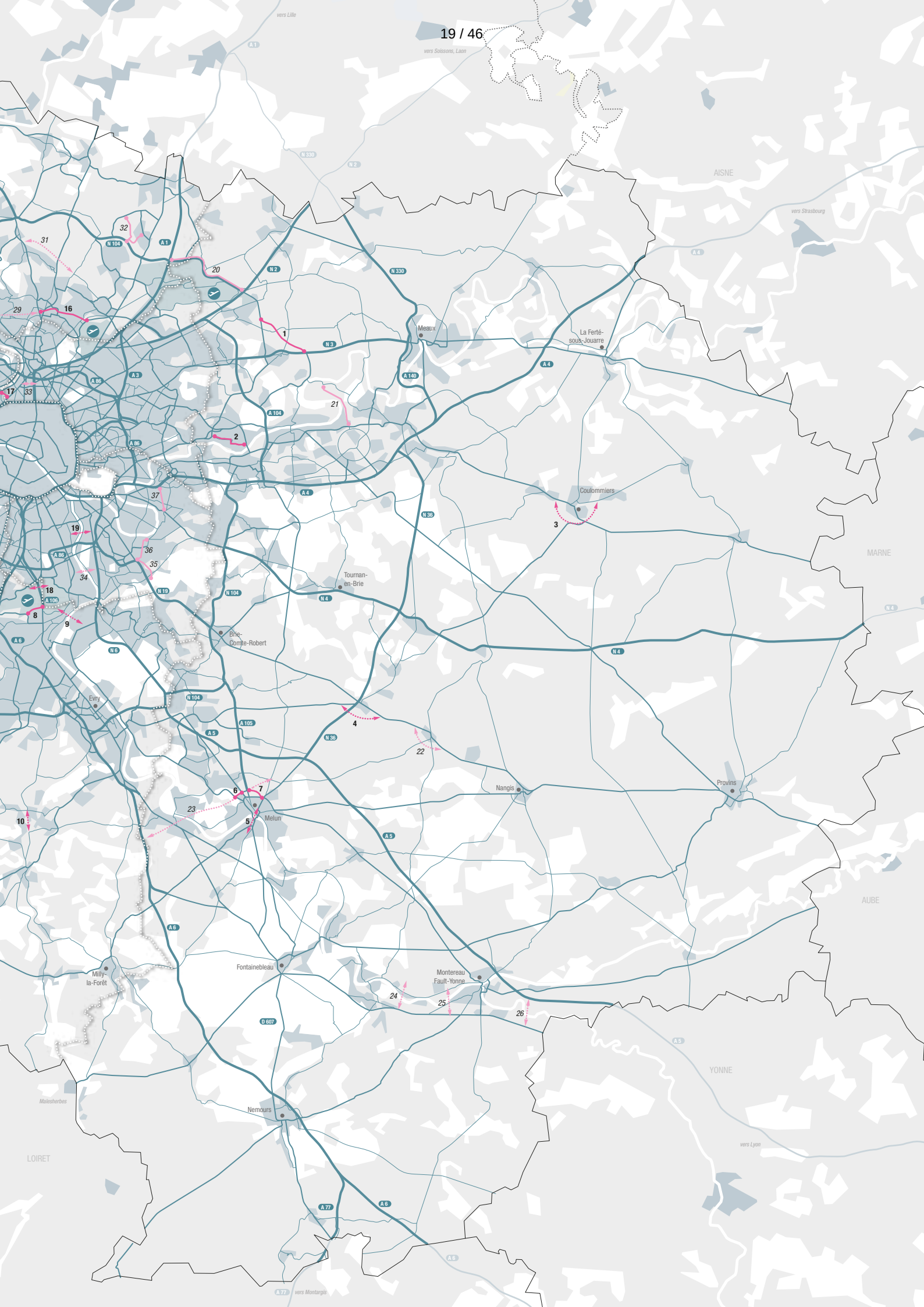
* Éléments pris en compte et pondérés : liens aux voies rapides et aux polarités régionales, desserte des pôles d'échanges, accueil de lignes structurantes de transport collectif (actuelles ou projetées), réseau cyclable structurant, nuisances sonores, pollution de l'air, etc.

N 0 10 km

© IAU idF 2017
sources : Sdrif 2013 IAU idF

IAU





ANNEXE 2 À LA DÉLIBÉRATION

Programme d'investissement sur les infrastructures du RRIR 2016-2020

Dpt	Opération	Montant retenu (M€)	Clé Région	Crédits Région (M€)
75	Étude de voies réservées taxi, auto-partage et covoiturage	1,0	50%	0,5
77	Barreau RN3-RN2 Liaison Meaux-Roissy	40,0	50%	20,0
77	RD1605 Liaison RN105-RD606 (Contournement de Melun)	15,6	50%	7,8
77	Liaison sud de Chelles. Accès à la base régionale de Vaires.	9,0	30%	2,7
77	Franchissements de Seine à Melun	2,0	50%	1,0
77	RD471 : aménagement du carrefour de Belle-Croix et des 4 pavés à Chévy-Cossigny et Ozoir-la-Ferrière	5,0	30%	1,5
77	Contournement de Coulommiers-études	0,4	30%	0,1
77	Complément échangeur RD603 et A4 Saint Jean les Deux Jumeaux	1,0	30%	0,3
77	Contournement de Guignes (études, AF)	2,0	50%	1,0
77	Liaison RD306-RD346, contournement de Melun	1,0	50%	0,5
78	Doublement RD30 à Plaisir et Elancourt	34,9	50%	17,5
78	RD154 à Verneuil-Vernouillet	20,0	30%	6,0
78	RD121 Montesson Sartrouville	17,5	30%	5,3
78	Liaison RD30-RD190 études	5,0	50%	2,5
78	Bretelle d'accès A12 – RD7 à Bailly	3,0	30%	0,9
78	Liaison A 13 – RD 28	2,0	50%	1,0
91	Itinéraire est-ouest Contournement d'Orly- déviation de Paray- RD 36	36,0	50%	18,0
91	Réaménagement de l'échangeur de Corbeville	10,0	30%	3,0
91	Franchissement de Seine Athis Mons-Vigneux	8,0	50%	4,0
91	Amélioration de la circulation routière RN7 (hors financements SPTC)	4,0	50%	2,0
91	RD31 - Liaison Nord/Sud dont barreau manquant RD17/RD74	6,0	50%	3,0
91	RN20 : aménagements de décongestionnement de carrefours	5,0	50%	2,5
92	A86 Demi-diffuseur Le Plessis Robinson	7,4	50%	3,7
92	RD7 Suresnes Saint-Cloud	3,0	50%	1,5
92	SITER	4,4	50%	2,2
92,93	BUSCO (Boulevard Urbain de Clichy-St Ouen)	2,0	50%	1,0
92, 93	RD1 Quai de Clichy à Clichy la Garenne et Quai Michelet à Levallois	22,8	50%	11,4
93	Traitement du point noir de circulation Ex-RN 302 - RD 116	2,7	50%	1,4
93	Gerfaut II, nouvelles tranches fonctionnelles	5,9	50%	2,9
93	Carrefour ex N 186 - A3 (pl. Saint-Just) et nouveau franchissement, études	3,0	50%	1,5
93	Réaménagement RD1 (5 km) au débouché du Pont de Saint Ouen	8,0	50%	4,0
94	Extension de PARCIVAL	5,0	50%	2,5
94	Accessibilité et desserte du pôle d'Orly	15,0	50%	7,5
94	franchissement de Seine au nord du Val-de-Marne (études)	2,2	50%	1,1
95	Avenue du Parisis (section est)	79,7	50%	39,9
95	Desserte de la plateforme multimodale de Bruyères-sur-Oise, accès sud RD 922	2,4	50%	1,2
95	Desserte du site Airbus Helicopters depuis la RD84A	4,0	30%	1,2
95	Bretelle RD122-A15 à Sannois	2,8	15%	0,4
95	RD14, déviation de La Chapelle en Vexin	8,0	30%	2,4
95	Réaménagement de la patte d'Oie d'Herblay A15/RD14/RD392/RD106	10,0	50%	5,0
	Fonds pour la route intelligente	116,4	50%	58,2
TOTAL		533,1		250,0

ANNEXE 3.1 À LA DÉLIBÉRATION

Contrat-cadre type avec les Départements pour la mise en œuvre du Plan « anti-bouchon » et pour changer la route

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

La Région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente du Conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° CR xxx du Conseil régional en date du xxx 2017,

Et

le Département XXX représenté par Monsieur XXX, Président du Conseil départemental XXX, autorisé par la délibération _____ de l'assemblée départementale du _____

Conviennt ce qui suit :

Conformément au Plan « anti-bouchon » et pour changer la route adopté par délibération CR xxx du Conseil régional en date du xx xxxx 2017, la Région Île-de-France et le Conseil départemental XXX 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 XXX consacrera XX 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 xx-xx, 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 :

- XX
- XX
- XX

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.

[si projets innovants déjà identifiés]

La Région apportera une contribution au projet de La mise en œuvre de ce projet fera l'objet d'une convention spécifique établie sur la base des principes énoncés ci-après et approuvée par les organes délibérant des deux collectivités sous réserve de l'inscription des crédits correspondants à leurs budgets respectifs.

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 assurer au moins une patrouille par semaine et à garantir la qualité de la signalisation horizontale (certification de respect des normes ou rénovation tous les 5 ans). Il certifie également qu'il améliorera, ou a minima qu'il maintiendra, la qualité de service existante sur les autres 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'interaction entre le réseau et ses usagers, la Région recommande au Département la mise en place d'un média (appli, site internet, numéro de téléphone ou simple adresse mail...) permettant aux usagers de signaler les dysfonctionnements du réseau (état de la chaussée, dégradations d'équipements, incidents...). De même, le Département cherchera à équiper les itinéraires départementaux de niveau 1 de systèmes d'information à l'utilisateur.

Objectif de qualité de service sur le RIRRR	Critère d'évaluation	itinéraire départemental de niveau 1	
		urbain	interurbain
Entretien courant	Fréquence du nettoyage des chaussées Fréquence d'entretien des abords Campagnes d'enlèvement des déchets	- - -	2/an 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 ou de pluies verglaçantes</i>) : • neige • verglas	selon indications météorologiques 4h 3h	selon indications météorologiques 6h 4h
Fonctionnement des équipements (éclairage, signalisation lumineuse tricolore)	Fréquence de la maintenance Délai d'intervention en cas de panne ou de dégradation	en fonction des usages locaux 1h	en fonction des usages locaux 3h
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	2/sem 1h	2/sem 3h
Guidage et jalonnement sur le RRIR	Fréquence des campagnes de rénovation des marquages et de la signalisation police Délai d'intervention pour remise en état des éléments défectueux ou manquants [idem signalisation lumineuse]	4 ans 1jour pour panneau provisoire	4 ans 1jour pour panneau provisoire
Information des usagers en cas d'incident ou de travaux	Information des usagers du RRIR : - Délai de mise à disposition des informations d'indisponibilité auprès des réseaux d'information (médias, applications, sites web, ...) - 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 traiter les dysfonctionnements, avérés, signalés par les usagers [idem procédure d'urgence]	15 min 1h 1h	15 min 3h 3h

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.

3. Les principes contractuels

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

- le contrat de mise en œuvre du plan anti-bouchon porte sur un engagement global de X M€
- la participation de la Région est fixée entre 15% 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 XXX 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
XXX**

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

Opération	Montant (M€)	Part 2016-2020	Clé de financement régional	Crédits Région (M€)
Total				

**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**

Thématiques reprises de l'annexe 4 à la délibération

ANNEXE 3.2 À LA DÉLIBÉRATION

Contrat-cadre type avec l'État pour la mise en œuvre du Plan « anti-bouchon » et pour changer la route

Protocole d'intention entre l'État et la Région pour la réduction de la congestion et pour l'évolution de la qualité du service par l'innovation et l'expérimentation sur le réseau routier national non concédé (RRN) en Île-de-France

L'État représenté par Monsieur Michel DELPUECH, Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, Préfet coordinateur des itinéraires routiers,

et

La Région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente de la Région Île-de-France, autorisée par la délibération n° CR xxx du Conseil Régional en date du xxx 2017,

Convienent ce qui suit :

1. Préambule

L'État est maître d'ouvrage de l'exploitation, de l'entretien, de la modernisation et de la gestion du réseau routier national non concédé (RRN) en Île-de-France qui structure fortement le territoire régional et participe aux réseaux routiers d'intérêts national et européen. Le RRN en Île-de-France est composé de 1 300 km de routes, autoroutes, et voies rapides urbaines, opérées en régie la direction des routes Île-de-France (DiRIF) de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA).

L'État déploie sur le RRN en Île-de-France des actions et systèmes innovants et/ou expérimentaux pour optimiser les conditions de circulation et de sécurité des usagers et des intervenants sur la route, en retardant la congestion ou en la réduisant. Historiquement, le système SIRIUS assure des mesures du trafic en temps réel, les traite et assiste les équipes de la DiRIF dans l'élaboration et la diffusion de l'information en temps réel aux usagers afin qu'ils adaptent leur comportement immédiat face aux événements de circulation et qu'ils ajustent leurs itinéraires.

L'État a déployé des dispositifs permettant de moduler la capacité de sections autoroutières en fonction de la circulation pour limiter la congestion. L'État et la Région ont convenu dans le cadre du contrat de plan État-Région (CPER) 2015/2020 de moderniser ces dispositifs.

L'État équipe les bretelles de dispositifs permettant de réguler l'accès aux autoroutes afin de réduire la congestion.

L'État investit dans un nouveau système de recueil de données et de diffusion d'informations en temps réel aux usagers, aux équipes d'intervention et aux opérateurs de gestion du trafic, en s'appuyant notamment sur la connexion entre les véhicules et l'infrastructure, pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité.

Par le programme prioritaire de réalisation 2014/2020 du schéma directeur des voies bus en Île-de-France, inscrit au CPER 2015/2020, l'État, la Région et le STIF agissent déjà en partenariat pour développer les voies dédiées aux bus, pouvant être ouvertes aux taxis et au co-voiturage, afin d'optimiser la performance des transports en commun sur le RRN Île-de-France pour améliorer leur attractivité.

La Région Île-de-France a décidé de s'engager pour réduire la congestion routière et faire évoluer la route. Elle a ainsi adopté par le vote de son Plan « anti-bouchons » et pour changer la route, en conseil régional du JJ MMM 2016 par délibération n° CR_ _ _ _ _ . Les axes stratégiques de ce plan regroupent :

- 1) une action résolue « anti-bouchons » ;
- 2) la définition du réseau routier d'intérêt régional ;
- 3) le développement de la route intelligente au service de la « smart région ».

Ce plan a vocation à être décliné en précisant les dispositifs et actions concrètes et en définissant les règles d'intervention de la Région en partenariat avec chacun des gestionnaires d'infrastructures routières concernés.

Dans ce contexte, l'État et la Région Île-de-France affirment leur intérêt commun, en complément du contrat de plan État-Région, à œuvrer pour améliorer la qualité du service sur le réseau routier national non concédé (RRN), notamment des conditions de circulation, en y menant une politique commune d'expérimentation et d'innovation au bénéfice des usagers, des intervenants sur la route et des franciliens.

2. Objet du présent protocole d'intention

Aux termes de l'article L. 4211-1 du code général des collectivités territoriales, la Région peut apporter son concours au financement des axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional. Ce réseau constitue le périmètre routier sur lequel la Région veut soutenir un niveau de performance fiable au service des usagers et des franciliens.

Le concours financier que la Région apporte est volontaire et n'emporte aucune conséquence au plan des compétences institutionnelles ou de l'affectation domaniale. La Région décide en toute liberté du caractère d'intérêt régional des axes routiers et des conséquences qu'il entend attacher à ce caractère.

Par le présent protocole d'intention, la Région confirme l'intérêt régional du RRN en Île-de-France sur la base de l'adoption de son plan « anti-bouchons » et pour changer la route.

Dans ce cadre, l'État et la Région confirment leur volonté commune de mener à bien des actions répondant aux thématiques du présent protocole d'intention. L'État, opérateur du RRN Île-de-France, en assure seul la maîtrise d'ouvrage et l'évaluation, en s'appuyant notamment sur l'expertise de son réseau scientifique et technique. La Région s'engage à soumettre à son assemblée délibérante les conventions afin de soutenir financièrement ces actions conformément aux principes fixés par la délibération n° CR._____. Chaque action menée dans ce cadre fait l'objet d'une convention spécifique qui arrête notamment les conditions de financement, établie sur la base des principes énoncés ci-après.

L'engagement de la Région de contribuer au financement des services sur les axes routiers nationaux qui participent des itinéraires d'intérêt régional est indissociable de l'engagement de l'État :

- sur une qualité de service minimale offerte aux usagers du réseau routier national en Île-de-France ;
- sur les recueils et partages des données relatives à l'état des voiries ainsi qu'à leur usage, notamment les données relatives au trafic.

3. Les principes contractuels

L'annexe au présent protocole liste les thématiques sur lesquelles la Région souhaite intervenir dans le cadre de son plan « anti-bouchons » et pour améliorer la route.

L'État et la Région identifient ensemble les projets dans ces thématiques, pour lesquels une action en partenariat amène un concours financier de la Région. Cette programmation initiale a une vocation pluri-annuelle, dans la mesure du possible d'au moins 3 ans. Chaque projet fait l'objet d'une convention spécifique qui précise les finalités du projet, ses objectifs, sa consistance, ses modalités d'évaluation, un échéancier prévisionnel de sa réalisation et un échéancier prévisionnel donnant des objectifs pour son financement sur l'ensemble de la période de réalisation, dans la mesure du possible sur au moins 3 ans.

Les partenaires déclinent en juin de chaque année la mise en œuvre de chaque projet afin d'établir les besoins de financement de l'année suivante.

La Région s'engage à informer l'État, au moment de l'examen de son projet de budget, au plus tard à l'automne, des montants soumis à l'Assemblée régionale, susceptibles d'assurer le financement des projets.

Au plus tard au mois de mars de chaque année, l'État et la Région arrêtent conjointement la liste des projets financés au cours de l'année ainsi que les modalités du versement de leur financement.

Cette programmation annuelle fait l'objet de conventions annuelles de financement correspondant chacune à chaque projet, conformément aux modalités arrêtées par la délibération CR_____, qui est soumise à la commission permanente.

Au plus tard en septembre, l'État adresse pour chaque projet un point d'avancement à l'appui d'une demande d'avance. Le solde du financement est versé à l'achèvement du projet ou de l'action au sein du projet.

Au plus tard un an après leur mise en service, l'État adresse pour chaque projet une première évaluation du projet subventionné mentionnant en particulier la comparaison entre les attentes et les résultats mesurés.

En tant que maître d'ouvrage, l'État prend en charge la communication sur les projets que la Région subventionne au titre du présent protocole. Il s'engage à valoriser l'action de la Région au titre de sa participation financière et à l'associer étroitement à la définition des principes de cette communication. La Région associe étroitement l'État à la définition des actions de communication qu'elle compte mener sur les projets. La Région s'engage à faire explicitement mention de l'État, maître d'ouvrage du RRN Île-de-France, dans sa communication sur ces projets. Les résultats du projet sont la propriété de l'État. La Région peut en faire usage sous réserve de l'accord de l'État. Les partenaires s'emploient à mener des actions conjointes de communication sur chaque projet. Chaque convention de projet décline les principes de communication retenus pour le projet.

4. Objectifs de gestion du RRN Île-de-France

L'État et la Région conviennent qu'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 et de la régularité des déplacements. Cette gestion optimale garantit le bon fonctionnement des dispositifs de lutte contre les nuisances produites par l'usage de la route. Elle permet également de préserver le patrimoine et de soutenir l'économie locale ainsi que le tourisme.

4.1. La définition d'objectifs de performance

L'état des routes a une incidence significative sur la consommation et l'usure des véhicules, sur les conditions de sécurité et de circulation, sur le temps de parcours et sur le confort des déplacements. L'État et la Région conviennent que le RRN en Île-de-France doit être exploité conformément aux objectifs de qualité de service objet du présent paragraphe.

Les niveaux de service définis ci-après sont ceux mis en œuvre actuellement sur le RRN en Île-de-France. Ils s'appliquent sur les périmètres identifiés suivants :

- le réseau urbain comprend :
 - niveau 1 : les radiales à l'intérieur de A86 ainsi que A86 et accès aux aéroports sur tout leur linéaire,
 - niveau 2 : les radiales entre A86 et Francilienne (ou continuité de la Francilienne) ainsi que Francilienne (ou continuité de la Francilienne) ;
- autre réseau :
 - les routes du réseau routier national non concédé au-delà de la Francilienne.

Pour l'entretien courant, les sections courantes comprennent les bretelles de liaison entre deux routes nationales ou autoroutes.

Objectif de qualité de service sur le RRN Île-de-France	Critère d'évaluation	Réseau urbain		Autre réseau
		Niveau 1	Niveau 2	
Entretien courant	Fréquence de nettoyage des chaussées (y compris BAU/BDD et BDG¹) : balayage complet et ramassage ponctuel des déchets en fonction de l'impact immédiat potentiel sur l'assainissent : - sections courantes - bretelles des diffuseurs	1x/an À définir	1x/an À définir	1x/an À définir

Objectif de qualité de service sur le RRN Île-de-France	Critère d'évaluation	Réseau urbain		Autre réseau
		Niveau 1	Niveau 2	
Entretien courant	Fréquence d'entretien des abords (TPC entre dispositifs de retenue et zone de sécurité de 1,5 m en rives) : fauchage et élagage de la végétation masquant la signalisation de police sans définition de niveau de service pour le ramassage des déchets : - sections courantes - bretelles des diffuseurs	1x/an 1x/an	1x/an 1x/an	1x/an 1x/an
	Fréquence d'enlèvement des déchets sur les dépendances vertes au-delà de la zone de sécurité de 1,5 m : - sections courantes - bretelles des diffuseurs	À définir À définir	À définir À définir	À définir À définir
Viabilité hivernale	Intervention sur le RRN Île-de-France en cas de gel et neige (salages préventifs et curatifs, déneigement) : délai de retour aux conditions nominales de circulation (C1) à partir de la fin du phénomène ayant provoqué des conditions délicates de circulation (C2) Veille qualifiée pour les situations de crise (DIR de zone)	4h		
Fonctionnement des équipements (éclairage, signalisation lumineuse tricolore)	En tunnel de plus de 300 m : - délai d'intervention pour la maintenance d'urgence afin d'éviter la fermeture du tunnel à la circulation pour mise en cause réhabilitaire des conditions de sécurité des usagers - délai d'intervention pour la maintenance accélérée pour corriger un défaut qui ne conduit pas à la fermeture du tunnel à la circulation	3h		
	Hors tunnels de plus de 300 m : délai d'intervention pour la maintenance ordinaire	3 jours		
		au plus rapide suivant programme des fermetures d'axes à la circulation, coordonnées au niveau régional		

1 BAU : bande d'arrêt d'urgence – BDD : bande dérasée de droite – BDG : bande dérasée de gauche.

Objectif de qualité de service sur le RRN Île-de-France	Critère d'évaluation	Réseau urbain	Autre réseau
Viabilité	Fréquence de patrouille sur le RRN Île-de-France	2x/sem	
	Délai d'intervention sur événement aléatoire (incident/accident) en procédure d'urgence (mise en sécurité, assistance aux usagers...)	1h en moyenne	
Guidage et le jalonnement sur le RRN Île-de-France	Fréquence des campagnes de rénovation des marquages (signalisation horizontale) : • axes à fort trafic (lignes d'axe / lignes de rive) • autres axes (lignes d'axe / ligne de rive) • bretelles de diffuseurs et îlots	4 ans / 8 ans	
	Fréquence de renouvellement de la signalisation verticale de police (réflectométrie des panneaux)	6 ans / 8 ans 8 ans	
Guidage et le jalonnement sur le RRN Île-de-France	Fréquence de renouvellement de la signalisation verticale de direction	12 ans	
Informers les usagers en cas d'incident ou de travaux	Information des usagers du RRN Île-de-France : • délai de mise à disposition des événements confirmés auprès des réseaux d'information (médias, applications, sites web, ...) • délai d'affichage PMV	15 ans	
		15 min 15 min	
Intervention en cas d'accident	Délai d'intervention en cas d'accident sur le RRN Île-de-France	1h en moyenne	

Pour l'amélioration des niveaux de service en entretien courant sur le RRN en Île-de-France, l'État met en œuvre depuis plusieurs années, une politique de contractualisation avec les partenaires locaux qui manifestent la volonté de s'y investir. Au titre du présent protocole, l'État et la Région conviennent que la qualité de service en entretien courant du RRN en Île-de-France peut être améliorée conformément aux objectifs définis dans le tableau ci-après. Une amélioration au niveau défini par le tableau ci-après de la qualité de service en entretien courant nécessite un abondement cible du financement actuel à hauteur de 12,5 M€.

Objectif de qualité de service sur le RRN Île-de-France	Critère d'évaluation	Réseau urbain		Autre réseau
		Niveau 1	Niveau 2	
Entretien courant	Fréquence de nettoyage des chaussées (y compris BAU/BDD et BDG) : balayage et ramassage systématique des déchets : • sections courantes • bretelles des diffuseurs	2x/an	1x/an	1x/an
		1x/an	1x/an	1x/an

Objectif de qualité de service sur le RRN Île-de-France	Critère d'évaluation	Réseau urbain		Autre réseau
		Niveau 1	Niveau 2	
	Fréquence d'entretien des abords (TPC entre dispositifs de retenue et zone de sécurité de 1,5 m en rives) : fauchage, nettoyage (ramassage des déchets) et élagage de la végétation masquant la signalisation de police :			
	• sections courantes	1x/an	1x/an	1x/an
	• bretelles des diffuseurs	1x/an	1x/an	1x/an
	Fréquence d'enlèvement des déchets sur les dépendances vertes au-delà de la zone de sécurité de 1,5 m :			
	• sections courantes	1x/2 ans	1x/2 ans	1x/2 ans
	• bretelles des diffuseurs	1x/2 ans	1x/2 ans	1x/2 ans

L'amélioration de la qualité de service en entretien courant sur le RRN en Île-de-France est définie chaque année conjointement par l'État et la Région Île-de-France. Le financement de cette amélioration est géré dans le cadre d'un accord global et selon les principes fixés au point 3 du présent protocole. Dans le cadre de cet accord global, la Région finance au cours de la même période, au titre de l'investissement exclusivement, un programme d'interventions spécifiques.

En sus, les parties conviennent d'agir conjointement pour mener des actions afin d'éviter les incivilités des usagers et ou des dépôts illicites de déchets notamment du secteur des BTP. Elles accompagnent également la prise en charge par les communes ou les EPCI des interventions complémentaires nécessaires à un niveau de service supérieur pour l'entretien courant, que les communes et/ou les EPCI demanderaient pour les bretelles de diffuseur, notamment en entrée de ville, et pour les dépendances vertes, notamment en milieu fortement urbanisé.

4.2. Les modalités de suivi et d'évaluation

Afin d'assurer le suivi de l'évolution du réseau routier national, l'État et la Région partagent les résultats observés de qualité de service pour les objectifs précisés dans les tableaux en point 4.1, a minima une fois par an, sur la base de constats annuels établis par l'État.

Au cas où le niveau de service attendu sur le réseau routier national se situe en deçà des objectifs et si les constats annuels susmentionnés successifs ne font pas apparaître de progrès dans la démarche visant à les atteindre (conditions cumulatives), l'État et la Région conviennent que le financement des actions et projets par la Région tel que prévu à l'article 1 du présent protocole est susceptible d'être remis en cause par la Région. Dans ce cas, l'État et la Région se rapprochent pour établir l'évolution des modalités de financement des projets.

4.3. La mise à disposition des données de trafic sur le RRN en Île-de-France

La Région peut accéder aux informations en temps réel concernant le réseau routier national d'Île-de-France par l'intermédiaire des points d'accès nationaux « action c » et « action b » mis en place en application de la directive 2010/40/UE, dans le respect des licences de réutilisation afférentes.

L'État s'engage à mettre à disposition une extraction pour l'Île-de-France de la dernière version disponible du fichier réglementaire HistoNat qui comprend les trafics moyens journaliers annuels observés sur les différentes sections du réseau, ainsi que les pourcentages de poids lourds si disponibles. Les modalités de diffusion et d'exploitation de ces données par l'OMNIL feront l'objet de conventions spécifiques dès lors que la gouvernance et le fonctionnement de l'OMNIL auront été modernisés.

Les deux partenaires se réservent le droit de réviser par voie d'avenant la présente convention-cadre afin de tirer les enseignements des différentes évaluations.

La Préfet de Région et la Présidente du Conseil régional sont chargés conjointement de l'exécution de la présente convention-cadre.

Fait à Paris, le _____ 2017, en deux exemplaires originaux,

**Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris,
Préfet coordonnateur des itinéraires routiers**

La Présidente de la Région Île-de-France

Michel DELPUECH

Valérie PÉCRESSE

Annexe : thématiques pouvant faire l'objet d'un financement par la Région Île-de-France au titre de l'expérimentation et de l'innovation sur le RRN Île-de-France

A- Thématiques reprises de l'annexe 4 à la délibération

ANNEXE 4 À LA DÉLIBÉRATION

**Thématiques soutenues par la Région dans le cadre du Plan
« anti-bouchon et pour changer la route », 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

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'utilisateurs, 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.

Les thématiques ci-dessous n'ont pas vocation à figurer dans les conventions avec les contrats-types avec les départements, la Ville de Paris et l'État :

- Desserte des lycées et des îles de loisirs : aménagements de voirie en faveur des transports en commun dans un périmètre de 300 m autour des accès principaux des établissements
- Expérimentation et déploiement d'outils ou services innovants, notamment à travers les Agences Locales de Mobilité (ALM), visant à favoriser le report modal, changer les comportements de mobilité, améliorer l'accessibilité aux nouvelles mobilités pour toutes les catégories de population et tous les territoires, favoriser l'adaptation des politiques locales de mobilité et réduire l'impact environnemental des déplacements. La Région participera au financement des dépenses d'investissement relatives aux études de faisabilité, à l'investissement initial et au budget de fonctionnement, sur une période de 3 ans pour les ALM.
- Plans de mobilité : sur ce thème, la Région participera au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement relatives aux études et plans d'actions des :
 - Plans de mobilité lycées et campus universitaires
 - Plans de mobilité visés par l'article L. 1214-8-2 du code des transports, à condition qu'il s'agisse de plans inter-entreprises
- PLD. La Région participera au financement des dépenses relatives aux missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage et d'études préalables permettant d'aboutir à la définition du programme d'actions des PLD.

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.