

Présenté par
Valérie PÉCRESSE
Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

**ACTUALISATION DU PLAN RÉGIONAL « ANTI-BOUCHON » ET POUR CHANGER LA ROUTE EN
FAVEUR DE L'ÉLECTROMOBILITÉ**

Sommaire

<u>EXPOSÉ DES MOTIFS</u>	3
<u>ANNEXES AU RAPPORT</u>	6
<u>ANNEXE 1 AU RAPPORT : BILAN 2017 - 2019 DU PLAN ANTI-BOUCHON</u>	7
<u>ANNEXE 2 AU RAPPORT : PLAN DE SITUATION</u>	17
<u>PROJET DE DÉLIBÉRATION</u>	19
<u>ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION</u>	23
<u>ANNEXE 1 : PROGRAMME ACTUALISE D'INVESTISSEMENT SUR LES</u> <u>INFRASTRUCTURES DU RRIR 2016-2020</u>	24
<u>ANNEXE 2 : CARTE DU RRIR PROJETÉ</u>	26
<u>ANNEXE 3 : AVENANTS AUX CONTRATS-CADRE</u>	30
<u>ANNEXE 4 : THEMATIQUES SOUTENUES PAR LA REGION DANS LE CADRE DU PLAN</u> <u>REGIONAL ANTIBOUCHON ET POUR CHANGER LA ROUTE</u>	63
<u>ANNEXE 5 : POLITIQUE REGIONALE D'ELECTROMOBILITE</u>	67
<u>ANNEXE 6 : FICHES PROJETS</u>	75
<u>ANNEXE 7 : CONVENTIONS</u>	80
<u>ANNEXE 8 : AVENANT N°2 AU PROTOCOLE RELATIF A L'AMENAGEMENT DU SITE DE</u> <u>PARIS-VILLAROCHE (77)</u>	116

EXPOSÉ DES MOTIFS

Révision du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route

En mars 2017, notre assemblée approuvait le Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route (CR 2017-54), impulsant la nouvelle stratégie régionale pour réduire la congestion du réseau routier francilien et par voie de conséquence la pollution, et pour développer la route intelligente au service de la « smart région ». Cette ambition a été rapidement concrétisée par la mise en place des outils et des financements prévus (Cf. Bilan à mi-parcours en annexe 1 au présent rapport).

Cependant, afin d'optimiser l'intervention régionale, il convient d'ajuster les actions composant ce programme en prenant en compte les contraintes des opérations. Les modifications proposées visent ainsi à :

- Actualiser le programme d'investissement 2016-2020 pour tenir compte de l'évolution des projets, des capacités des maîtres d'ouvrage et des crédits disponibles,
- Adapter les contrats-cadre en conséquence,
- Valoriser l'action régionale en faveur du véhicule autonome,
- Simplifier le taux de participation régionale aux projets innovants et préciser les modalités de soutien aux plans de mobilité,
- Confirmer le soutien de la Région au développement de l'électromobilité en créant un dispositif dédié (Cf. infra).

Pour tenir compte du calendrier de deux nouvelles opérations en Essonne, le présent rapport vous propose également d'attribuer **2 subventions** relatives aux études nécessaires, et d'affecter directement la participation régionale à hauteur de **188 600 €** d'autorisation de programme. Ces opérations vous sont présentées dans les fiches en annexe à la présente délibération.

Nouveau dispositif en faveur de l'électromobilité

La Région souhaite accélérer le développement de l'électromobilité sur son territoire en mettant en œuvre des actions visant à lever les freins rencontrés, qu'ils soient d'ordre physique ou psychologique. Elle entend ainsi jouer un rôle moteur pour favoriser le développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE) en Île-de-France et répondre aux principaux besoins des usagers à travers :

- la réalisation, par l'Institut Paris Région, d'une cartographie des infrastructures de recharge des véhicules, visant à rendre visible le réseau de recharge ;
- la création d'un label « Région », garantissant pour les usagers l'accès à des bornes maintenues, géo-localisées, supervisées, interopérables et accessibles à des conditions tarifaires raisonnables ;
- un dispositif de soutien financier à la création ou la mise à niveau de bornes accessibles au public.

Plus généralement, la Région souhaite favoriser et soutenir l'engagement des collectivités et porteurs de projet dans une véritable stratégie territoriale de développement des infrastructures de recharge électrique, à décliner en plan d'actions.

Adhésion au protocole d'accord sur l'aménagement de Paris-Villaroche

Le pôle d'activités de Paris-Villaroche est un site à fort potentiel dont le développement

économique est prévu au Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). La Région partage l'ambition des acteurs locaux et de l'Etat de faire de Villaroche un site majeur pour l'industrie aéronautique et les hautes technologies aux échelles régionale, nationale et internationale.

Pour les mêmes motifs, il vous est proposé d'intégrer le protocole relatif à l'aménagement du site de Paris-Villaroche (77) en approuvant le second avenant. Il est prévu au titre du protocole que la Région participe à hauteur d'un total de 305 000 € aux études préliminaires d'aménagement routier, qui seront portées par le Département de Seine-et-Marne et seront financées par la Région dans le cadre du plan « anti-bouchon » et pour changer la route.

Exemplarité régionale à Saint-Ouen

Avec l'arrivée de la ligne 14 à Saint-Ouen, la transformation de la zone des « Docks » et à terme la construction de l'hôpital Nord francilien, le département de la Seine-Saint-Denis envisage de requalifier le boulevard Victor Hugo afin d'améliorer la desserte multimodale de ce secteur en pleine mutation. Ce boulevard est également la principale desserte du nouveau siège régional, qui se doit d'être exemplaire pour la pratique du vélo et le développement de la marche.

Aussi, il est proposé d'accompagner financièrement le département de Seine-Saint-Denis grâce à la création d'un dispositif « Exemplarité régionale à Saint-Ouen pour améliorer la desserte multimodale du siège de la collectivité », par lequel la Région prendra en charge 50% des travaux d'aménagement de la RD 410 dans la limite de **2,5 M€** afin d'améliorer la desserte multimodale du site.

Héritage olympique sur l'ex RN2 Paris– Le Bourget – Aulnay-sous-Bois

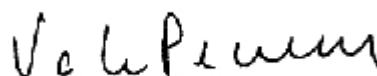
Membre fondateur du Comité de candidature, la région Île-de-France est un acteur essentiel de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) 2024. Le « protocole pour des jeux Olympiques et Paralympiques ambitieux pour toute la France », approuvé lors du CR 2018-039, prévoit le réaménagement de la RN 2 entre l'aéroport et la gare du Bourget.

Dans le cadre de la réflexion sur l'héritage des Jeux et afin d'assurer la continuité jusqu'à Paris (porte de la Villette) de l'aménagement réalisé sur la RN2 au niveau du Bourget, le département de Seine-Saint-Denis propose de réorganiser l'espace public de cette ancienne RN devenue une voie départementale.

Ainsi, afin d'assurer une certaine homogénéité de cet axe, il est proposé de soutenir le Département en lui attribuant une aide exceptionnelle de **4,4 M€**, correspondant à une prise en charge régionale de 50 % dans la limite de 8,8 M€ d'études et de travaux pour l'aménagement de la RN2 sur les communes d'Aubervilliers et des Lilas.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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



VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES AU RAPPORT

ANNEXE 1 AU RAPPORT : BILAN 2017 - 2019 DU PLAN ANTI-BOUCHON

Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route
Bilan à mi-parcours
Mars 2017 – novembre 2019

La révolution dans les transports engagée en 2016 par l'exécutif régional vise à répondre aux besoins de mobilités de l'ensemble des Franciliennes et des Franciliens. Elle concerne tous les modes de transports afin que chacun puisse choisir le plus adapté à son déplacement.

Au vu des prévisions de croissance de la Région en terme d'emplois et de logement, force est de constater que les transports en commun lourds ne suffiront pas à absorber le surplus de trafic. En revanche, les infrastructures routières disposent d'une réserve de capacité inexploitée. Contrairement aux idées reçues, ce n'est pas la route qui pollue mais l'usage qui en est fait.

Ainsi, la Région a investi le domaine routier, trop longtemps délaissé, avec pour objectif d'optimiser les infrastructures d'une part en luttant contre la congestion et d'autre part en développant les nouveaux usages et notamment ceux qui permettent de réduire l'auto-solisme.

Le plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route s'articule ainsi autour de trois axes stratégiques :

- 1) **La constitution d'un véritable réseau routier d'intérêt régional (RRIR)**, 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
- 2) **Une action anti-bouchon**, qui vise à traiter les principaux points noirs de dysfonctionnement du réseau, générateurs de congestions récurrentes et donc de pollution ;
- 3) **Le développement de la route intelligente au service de la smart région**, comme support d'usages modernes, performants et respectueux de l'environnement.

1. Le programme d'investissement

Le programme d'investissement régional vise à réduire la congestion sur 40 points du réseau routier qui perturbent les déplacements de plus de 750 000 Franciliens et qui génèrent stress et de pollution.

En deux ans et demi, la Région a affecté les 137,2 M€ pour engager les études et les travaux de 33 opérations, ainsi que pour la réalisation d'opérations innovantes dans le cadre de la « route intelligente ». (Cf. carte ci-après)

2. Les outils

2.1. Les contrats-cadre avec les gestionnaires

L'engagement financier de la Région sur le programme d'investissements est conclu à travers un contrat-cadre avec les gestionnaires de voirie qui s'engagent sur un niveau minimum de qualité de service offerte aux usagers du RRIR, sur le recueil et le partage des données relatives à leur réseau. Ils sont par ailleurs invités à déployer sur leur réseau un programme d'expérimentations et d'innovations. Grace à ce mécanisme, la Région garantit le niveau d'entretien du RRIR.

Dès 2017, l'ensemble des contrats-cadre (Etat, Ville de Paris et les 7 Départements) a été approuvé par l'assemblée régionale. Tous les gestionnaires les ont également approuvés, à l'exception de la Ville de Paris et du département de Seine-Saint-Denis qui ont émis le souhait de renégocier le programme d'investissement.

2.2. Le mastère spécialisé

Grace au Plan « anti-bouchon », la Région a permis la création d'un mastère dédié à la Mobilité à l'ère du Numérique, porté par l'École des Ponts ParisTech et Télécom ParisTech. Les étudiants issus de cette formation sauront accompagner les collectivités et les entreprises pour le déploiement des systèmes de transport intelligents induit par la révolution numérique.

Le soutien régional, de 150 000 €, a permis le mastère de créer une formation ambitieuse, réellement d'excellence, visible et attractive au niveau international. La Région préside le Comité d'Orientation et participe ainsi à l'orientation thématique du dispositif de formation.

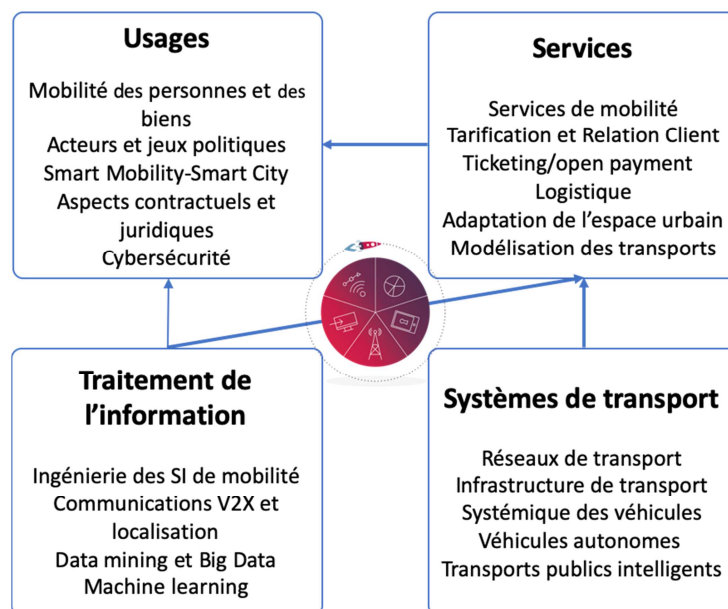
Bilan du Mastère Spécialisé Smart Mobility à l'entrée dans sa troisième année

Le Mastère Spécialisé Smart Mobility

Le Mastère Spécialisé (MS) Smart Mobility a été créé dans le cadre du lancement de la filière « Mobilité 3.0 », qui montrait l'absence de formation dédiée à la mobilité intelligente. Il répond à une demande du ministère à la mi-2015. Il a ouvert en septembre 2017. Cette formation diplômante est labellisée par la Conférence des Grandes Ecoles et est délivrée à parts égales par l'École des Ponts et Télécom ParisTech.

Le MS porte sur la transformation numérique des systèmes de mobilité, chaque école apportant ses expertises propres sur ces questions. Il adopte une posture de maître d'ouvrage ou d'intégrateur sur les problématiques transverses de la mobilité et de la transformation numérique.

La formation d'une vingtaine de modules est ainsi structurée en 4 blocs : comprendre les évolutions des usages et des besoins de mobilité, délivrer les services y répondant, grâce aux systèmes de transport et de traitement de l'information.



Les cours en alternance proprement dits durent 11 mois, une semaine par mois, de la dernière semaine de septembre à la première semaine de juillet. Ils sont donnés en anglais, pour un public international. Pendant cette période, les mastériens, regroupés en groupes de travail, mènent des « projets fil rouge » qui servent de cas d'application et de fil conducteur :

- En 2017-2018 : Multimodal Mobility Planner, Multimodal Mobility Hypervisor¹, « Grid » carpooling.
- En 2018-2019 : Train Fret Digital, Mobility Data Governance in French peri-urban areas, Automotive data for MaaS.

Un voyage d'études est organisé chaque année, à Vienne en 2017-2018 pour la conférence Transport Research Arena, et à Londres en 2018-2019 sur le thème de l'Open Payment et du MaaS (ITS UK, TfL, Masabi, Cubic).

Ces cours sont suivis d'une thèse professionnelle sur 4 à 6 mois, où les stagiaires doivent montrer leur capacité à se saisir d'une problématique de la mobilité intelligente et à y apporter une réponse pertinente comportant des éléments innovants.

Thème	Exemples de sujets traités en "stage"
Mobilité	Architecture d'une plateforme de mobilité (MaaS)
Mobilité	Floating car data - Vehicule typology identification & route choice investigation
Mobilité	Mobility data : la donnée au service des acteurs de flux en gare (en cours)
Mobilité	Stationnement à Casablanca : Etat des lieux, Diagnostic et Recommandations pour le PDU
Mobilité	Offre électromobilité partagée (en cours)
Mobilité	Effets des nouvelles mobilités sur les opérateurs de transport : cas de la RATP
Mobilité	Intégration du pôle multimodal de Massy dans son environnement urbain
Mobilité	Impact des plans de mobilité sur l'acceptation du changement liés aux nouvelles formes de déplacements (en cours)
Mobilité	Observatoire des mobilités de Paris-Saclay
Opérations/Big data	Analyse et prédiction du temps d'échange en gare : saisonnalité et application en situation pré-opérationnelle
Opérations/Big data	Analyse et prédiction du temps d'échange minimum en gare : situation opérationnelle
Opérations	Enjeux de la transformation numérique pour les entreprises de travaux ferroviaires
Véhicules connectés & autonomes	Boitier connecté open source pour les véhicules
Véhicules connectés & autonomes/Big Data	Anomaly Detection in Autonomous and Connected Vehicles: An LSTM Approach
Véhicules connectés & autonomes	Mobilité autonome : Jeux d'acteurs et expérimentations
Véhicules connectés & autonomes	Quels leviers pour le développement du véhicule autonome ?
Véhicules connectés & autonomes	Impact du véhicule autonome sur les formes urbaines

Thèses professionnelles du MS Smart Mobility

Cette formation est délivrée par environ 90 experts et scientifiques de premier plan. Nos stagiaires ont accès à l'ENPC aux outils de modélisation des transports de PTV (Visum et Vissim) et à la plateforme TeraLab de l'Institut Mines Télécom. Nous continuerons de renforcer cet environnement scientifique et technique en 2019-2020, avec notamment l'accès à une base de traces numériques de déplacements en Ile-de-France en partenariat avec le Laboratoire Ville Mobilité Transport de l'ENPC et de l'IFSTTAR et la startup Geo4Cast.

Le recrutement

Les candidats doivent être titulaires d'un master 2 d'école d'ingénieur ou d'école de commerce et de management (ou équivalent). Leurs motivations sont généralement de compléter leur formation dans un domaine prometteur pour les personnes en poursuite d'étude, ou d'être en mesure de mieux accompagner la transformation numérique du domaine pour les personnes en reprise d'étude dans une perspective de progression professionnelle.

La rentrée de la troisième promotion aura lieu le 23 septembre 2019. Le nombre de candidatures est en forte progression par rapport aux années précédentes². On constate une amélioration qualitative des profils au cours du temps, en matière de postes de responsabilité tenus.

¹ Cette étude a fait l'objet d'une publication au salon 2019 de la mobilité intelligente d'ATEC-ITS

Promotions	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Admis	16	12	18	100%	100%	100%
dont femmes	2	2	3	13%	17%	17%
Formation						
Ecole d'Ingénieur	13	9	12	81%	75%	67%
Ecole de Commerce, management, sciences po	3	3	6	19%	25%	33%
Expérience professionnelle						
Reprise d'études	8	6	10	50%	50%	56%
Poursuite d'études	8	6	8	50%	50%	44%
Origines						
France et EU	10	8	10	63%	67%	56%
Asie (Chine, Inde, Iran)	3	1	3	19%	8%	17%
Afrique du nord et sub-saharienne	3	2	4	19%	17%	22%
Amérique du Sud	0	1	1	0%	8%	6%

Admissions par promotion au 04/09/2019

Nos stagiaires ont effectué leurs formations notamment chez Artelia Ville et Transport, CEV/Renault, Clem', La Fabrique des Mobilités, GFI, EGIS, ENPC/LVMT, ITF-OCDE, Orange, SEM Paris Sud, Communauté d'agglomération de Paris-Saclay, Nokia, RATP, SNCF (Transilien, Fret, Gares & Connections), Transdev/Véhicules autonomes, Transpolis, UIC, Vinci/SDEL, etc.

Les données d'insertion professionnelle de la première promotion sont globalement satisfaisantes, à titre indicatif :

- Directeur de la plateforme IA - SNCF direction Innovation & Recherche
- Conseil en Stratégie – Bartle ; Consultant application en AMOA – Capgemini Technology Service ; Conseil mobilité CIV Casablanca
- Ingénieur chargé d'étude – SETEC ; Smart Mobility Engineer - Parsons Corp. / Dubaï ; Ingénieur d'étude - SOLUTEC
- Chargé de mission « Observatoire de la mobilité Paris-Saclay » - CA Paris-Saclay
- Doctorant Laboratoire Ville Mobilité Transport - ENPC-IFSTTAR ; Ingénieur de recherche Télécom ParisTech
- Créateurs d'entreprises

Sur un plan financier

Une fois les amortissements de l'ingénierie pédagogique réalisés sur 3 ans, le point mort de la formation se situe autour de 19 stagiaires par an. Nous prévoyons de l'atteindre d'ici l'année prochaine.

La formation bénéficie de mécénats de la SNCF Réseau, de SETEC ITS et de l'Institut de la Mobilité Durable de Renault ParisTech et d'une subvention de la Région Île-de-France. Ces partenariats ont permis d'équilibrer le budget du MS. Ils financent 3 à 4 bourses par an, d'un montant maximal correspondant aux bourses Eiffel. Ces bourses sont attribuées selon des critères sociaux et d'excellence. Les soutiens du MS ont contribué à mettre en place les premières briques de l'environnement scientifique et technique du MS.

Inscription au RNCP

L'inscription de la formation du Répertoire National des Certifications Professionnelles est nécessaire pour que nos stagiaires accèdent plus facilement aux financements des OPCOs. La nouvelle loi « pour la liberté de choisir son avenir professionnel » rend possible de déposer un dossier de demande RNCP après 2 ans d'existence au lieu de 3 ans. Ce dossier sera donc préparé et déposé dès que possible.

² 33 dossiers de candidature en 2019. 2018 est une année particulière qui a vu une baisse de 20% du nombre d'admis par rapport à l'année précédente dans les masters spécialisés des deux écoles

2.3. L'étude sur les véhicules autonomes

Conformément à l'amendement approuvé en même temps que le plan « Route », demandant la réalisation d'une étude visant à évaluer les impacts probables du déploiement des véhicules autonomes en Île-de-France pour anticiper les choix qui attendent les pouvoirs publics locaux, une étude a été commandée à l'Institut Paris Région et est disponible librement sur son site internet.

Cette étude souligne notamment le rôle joué par la Région dans l'accompagnement du déploiement des véhicules autonomes, en investissant dans les expérimentations, en incitant les acteurs à partager leurs retours d'expérience ou encore en participant à la communication pour faciliter l'acceptabilité par les Franciliens.

Ci-dessous le pitch proposé par l'institut Paris Région :

Cette étude s'inscrit dans le cadre des réflexions menées par les services du Conseil régional pour faciliter les expérimentations des véhicules autonomes en Île-de-France. L'expérimentation est en effet une phase indispensable pour tester les solutions technologiques, la sécurité, les usages et l'acceptabilité. Plusieurs expérimentations simples de navettes autonomes sur voie dédiée ont déjà été réalisées comme à la Défense. Quelle stratégie et actions la région peut-elle mener dans un contexte extrêmement mouvant sur l'avenir du véhicule autonome ?

Une analyse par benchmarking avec plusieurs pays est effectuée. Quatre volets sont traités : les leviers réglementaires, les politiques d'aide au niveau national et régional, les partenariats noués entre acteurs privés et la puissance publique pour constituer un écosystème performant, le degré de maturité des différents pays et acteurs privés. Au préalable, un état des lieux des réflexions sur le véhicule autonome est dressé à la date de mars 2019, notamment sur les technologies qui ne sont pas encore matures. En annexe, 22 fiches décrivent des expérimentations françaises et étrangères.

L'étude fait le constat du retard européen dans le développement du véhicule autonome par rapport aux États-Unis, la Chine, le Japon, la Grande-Bretagne alors que l'enjeu de cette course est à la fois économique, industriel et social. Mais il faut rappeler que contrairement à ces pays, la France a été signataire de la Convention de Vienne de 1968 qui impose une réglementation stricte concernant la conduite automobile. Les freins sont levés petit à petit en France avec l'arrivée des lois Pacte et Lom qui vont permettre les expérimentations au niveau 3 puis 4. Le rôle de l'État est également essentiel pour accélérer les procédures administratives d'instruction des dossiers de demande d'expérimentation.

Cinq pistes d'actions à l'attention de la Région sont proposées : expérimenter sur moyenne distance en conditions réelles, expérimenter à l'échelle d'un territoire sur le modèle des sites d'expérimentation Zalazone en Hongrie ou K-City en Corée du sud, sensibiliser le public aux bénéfices du véhicule autonome pour accroître petit à petit leur niveau d'acceptabilité, partager les retours d'expérience à l'échelle nationale, et investir dans des simulateurs de véhicule autonome aussi bien pour évaluer des scénarios de flottes massives de véhicules autonomes que pour la simulation en vue de leur homologation.

Comme pour le véhicule électrique à ses débuts au milieu des années 2000, il y a encore beaucoup d'incertitudes aujourd'hui sur le devenir du véhicule autonome en France, notamment sur la date des premières flottes massives en automatisation quasi-totale. À l'instar des nombreux acteurs privés qui misent sur l'avènement du véhicule autonome et investissent massivement, il est temps pour les pouvoirs publics de faire, eux aussi, ce pari.

2.4. L'innovation :

La Région a décidé de faire du Réseau d'Intérêt Régional un site d'expérimentation de toutes les nouvelles solutions visant à réduire les externalités négatives de la route. Le volet innovation du plan « anti-bouchon » et pour changer la route, doté de 60 M€, permet de

favoriser la mise en œuvre concrète des nouveautés en finançant à hauteur de 50 % les maîtres d'ouvrages. La Région a par ailleurs noué un partenariat Public-Public avec le CEREMA afin d'une part d'être accompagné dans le choix et l'évaluation des expérimentations et d'autre part de diffuser les bilans d'évaluation auprès des signataires des contrats-cadre. Cette diffusion permet d'améliorer la qualité de service rendu aux Franciliens, tout en réduisant l'impact de l'usage de la route sur l'environnement et les finances locales.

Ce partenariat est composé de deux phases. La première, finalisée en mai 2018, consistait à réaliser un parangonnage des solutions innovantes entrant dans les vingt-sept items identifiés au plan « anti-bouchon » et prêtes à être expérimentées. La seconde phase se déroule au fil de l'eau pour conseiller les maîtres d'ouvrage sur les innovations à tester, leurs évaluations puis leurs diffusions. La DIRIF a été très prompt à déployer des innovations sur son réseau, notamment des enrobés phoniques, et les départements, après une phase de sensibilisation et de réflexion interne, mobilisent de plus en plus l'aide de la Région.

Le fonds pour le route intelligente, doté de près de 60 M€, a donc l'effet incitateur souhaité. Il a été utilisé comme suit :

- Enrobés phoniques : 14,8 M€
- Enrobés innovants, principalement à fort taux de recyclage : 9,2 M€
- Régulation d'accès sur RRN : 5,3 M€
- Véhicules autonomes : 12,3 M€
- Protection innovante de la ressource en eau : 2,8 M€
- Covoiturage (*expérimentation détection automatique du taux d'occupation des véhicules*) : 225 k€
- Equipements dynamiques de la route et outils numériques : 890 k€
- Volet investissement du maître spécialisé : 77,5 k€
- Autopartage collectivité/grand public : 18 k€

Soit près de 45,6 M€ déjà mobilisés.

Depuis 2017, le partenariat entre l'État et la Région Île-de-France a permis d'équiper 10 sections d'autoroutes et routes nationales de revêtement antibruit, soit un linéaire total de plus de 21 km sur le réseau routier national non concédé (Cf. carte ci-après), auxquels s'ajoutent 14 et 13 km sur les routes départementales du Val d'Oise et de l'Essonne, ainsi près d'un kilomètre en milieu urbain dense dans les Hauts-de-Seine.

L'évaluation sur l'A6a et l'A4 indique une réduction des niveaux sonores de 5 à 8,5 décibels, soit une division par 3 du bruit perçu. Le rapport d'évaluation est disponible sur le site de Bruitparif.

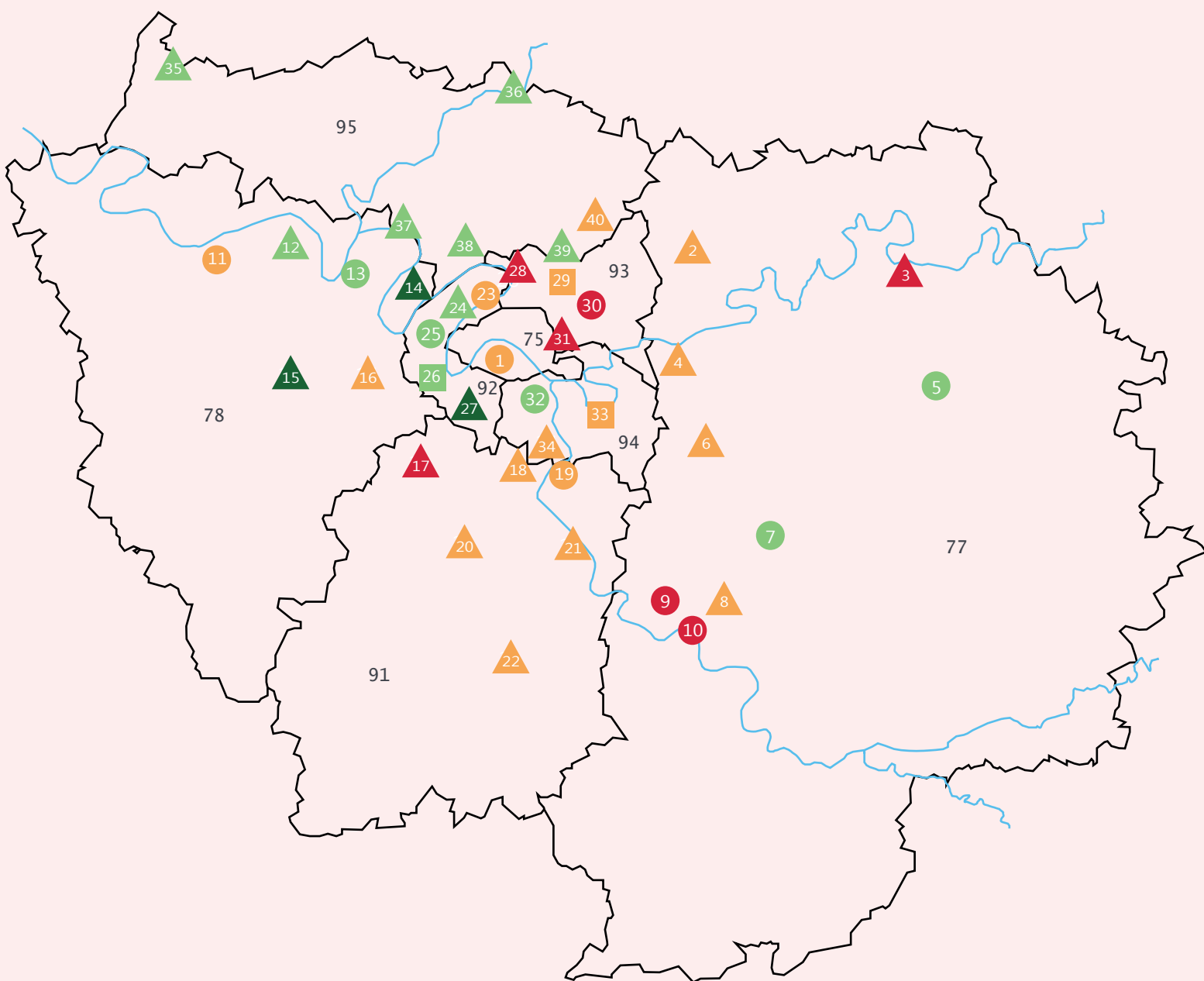
2.5. Le management des mobilités :

Le Plan « anti-bouchon » dispose également d'un dispositif permettant de rationaliser les demandes de déplacement et de d'agir sur les comportements.

Ainsi, la Région a soutenu :

- **4 Plans Locaux de Déplacements** (273 k€) : CA Rambouillet Territoires, EPT Grand Paris Sud Est Avenir, SIT Marne-la-Vallée et EPT Paris Terres d'Envol.
- **8 Plans de mobilité inter-entreprises** ou **Campus** (932 k€ d'investissement) : SNECMA/Genopole/CHSF ; Cergy Horloge ; Cergy Grand Centre ; Béthunes Vert Galant Epluches ; R'Pro'Mobilité (ADP Roissy) ; La Défense ; Universités Paris Sud et Paris Nanterre.
- **5 projets de covoiturage** (126 k€) permettant de réaliser l'aire multimodale du Pin (77), six aires en Essonne (Ballancourt-sur-Essonne ; Viry-Chatillon ; Les Ulis ; Milly-la-Forêt ; Etioilles ; Longpont-sur-Orge), 6 aires autour de l'autoroute A15 dans le Val d'Oise et un service d'autostop organisé sur la CA Cœur d'Essonne.

Bilan 2017-2019 des engagements de la région Île-de-France au titre du Plan «anti-bouchon et pour changer la route»



études



chantiers



centres de gestion du trafic

Mise en place des crédits régionaux



crédits non engagés



crédits en partie
engagés



ensemble des crédits
prévus engagés



mis en service

En bref,

137,2M€ mis en place sur 250M€

Dont 45,6M€ dédiés au fond pour la route intelligente

Opérations du Plan «anti-bouchon et pour changer la route»

Paris (75)

1 Etude de voies réservées taxis, autopartage, covoiturage 150k€

Seine-et-Marne (77)

2 RN3-RN2 Liaison Meaux-Roissy 5,8M€

3 Complément échangeur RD603 et A4 Saint Jean les Deux Jumeaux

4 Liaison sud de Chelles
Accès à la base régionale Vaires 960k€

5 Contournement de Coulommiers 120k€

6 RD471 : aménagement carrefour Belle-Croix et des 4 pavés à Chérvy-Cossigny et Ozoir-la-Ferrière 480k€

7 Contournement des Guignes 1M€

8 RD1605 Liaison RN105-RD606 contournement de Melun 6M€

9 Contournement de Melun-liaison RD306-RD346

10 Franchissement de la Seine à Melun

Yvelines (78)

11 Liaison A13-RD28 250k€

12 RD154 à Verneuil-Vernouillet 6M€

13 Liaison RD30-RD190 2,5M€

14 RD121 déviation de Montesson-Sartrouville 5,25M€

15 Doublement de la RD30 à Plaisir et à Elancourt 17,47M€

16 Bretelle d'accès A12-RD7 à Bailly 123k€

Essonne (91)

17 Réaménagement de l'échangeur de Corbeville

18 Itinéraire est-ouest Contournement d'Orly-déviation de Paray-RD36 880k€

19 Franchissement de la Seine entre Athis-Mons-Vigneux 150k€

20 RN20 aménagement des carrefours 460k€

21 Amélioration de la circulation routière RN7 500k€

22 RD31 Liaison Nord/Sud dont le barreau manquant RD17/RD74 135k€

Hauts-de-Seine (92)

23 Boulevard urbain de Clichy-Saint-Ouen 92-93 250k€

24 RD1 Quai de Clichy à Clichy la Garenne et Quai Michel Levallois 11,4M€

25 RD7 Suresnes-Saint-Cloud 1,5M€

26 Système informatisé de Télésurveillance et de Régulation du Trafic à Boulogne-Billancourt 2,2M€

27 A86 demi-diffuseur du Plessis- Robinson 3,7M€

Seine-Saint-Denis (93)

28 Réaménagement RD1 au débouché du pont de Saint-Ouen

29 Gerfaut II (poste central de circulation), nouvelles tranches fonctionnelles 415k€

30 Carrefour ex-N186-A3 et franchissement

31 Traitement du point noir de circulation ex-RN302-RD116 Axe de liaison Seine-et-Marne-Paris Porte de Bagnolet (via A103/A3)

Val-de-Marne (94)

32 Franchissement de la Seine au nord du Val-de-Marne 1,1M€

33 Extension du centre de gestion des feux de circulation (Parcival) à Rungis 500k€

34 Accessibilité et desserte du pôle d'Orly 1M€

Val-d'Oise (95)

35 RD14 déviation de la Chapelle en Vexin 2,4M€

36 Desserte de la plateforme multimodale de Bruyères-sur-Oise accès sud RD922 1,2M€

37 Réaménagement de la patte d'oie d'Herblay 5M€

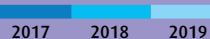
38 Bretelle RD122-A15 à Sannois 420k€

39 Desserte du site Airbus Helicopters depuis la RD84A 1,2M€

40 Avenue de Parisis section Est 11,1M€

Rénovation des chaussées avec revêtement antibruit ou à fort taux de recyclage

Chaussée rénovée avec revêtement anti-bruit :

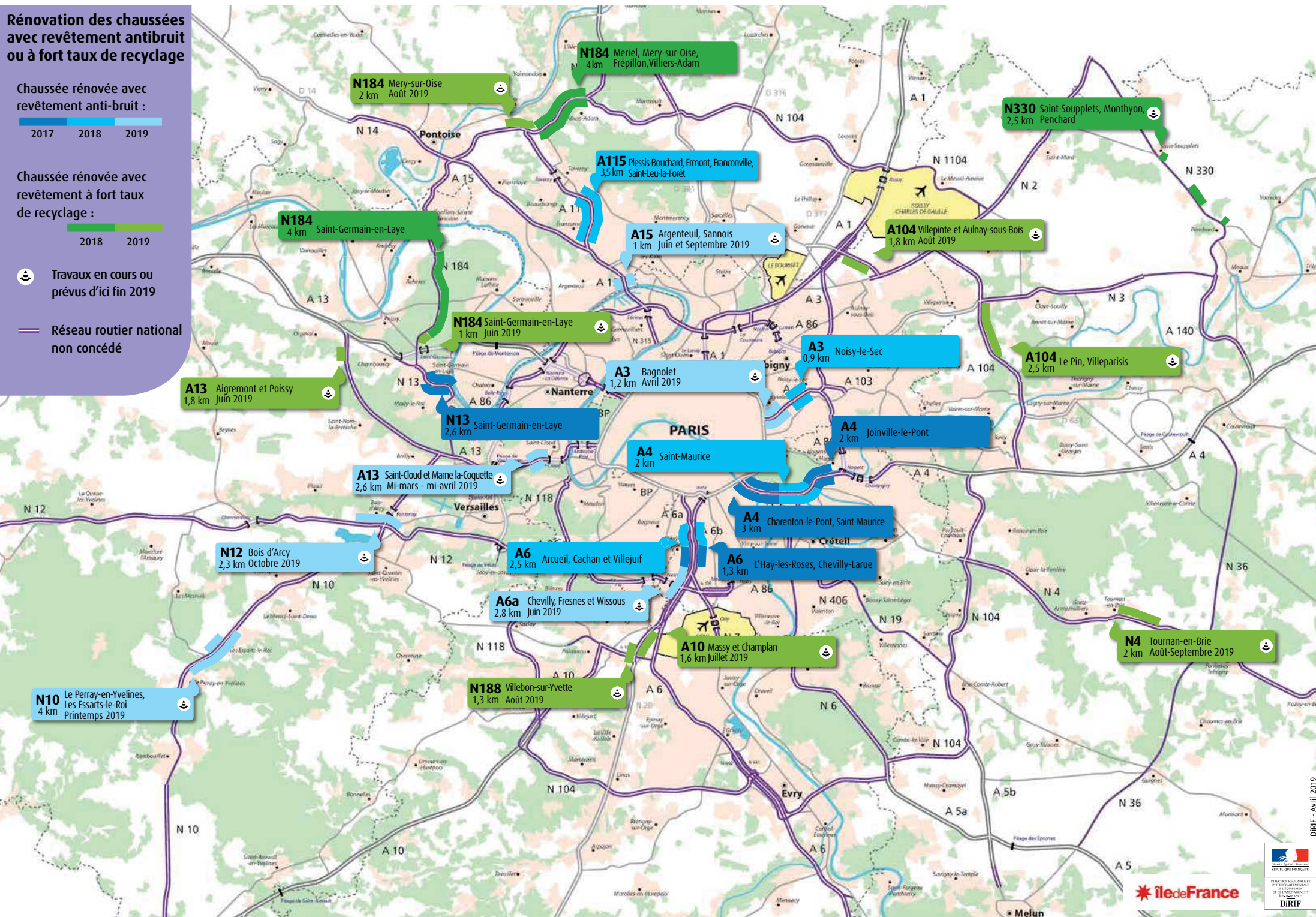


Chaussée rénovée avec revêtement à fort taux de recyclage :



Travaux en cours ou prévus d'ici fin 2019

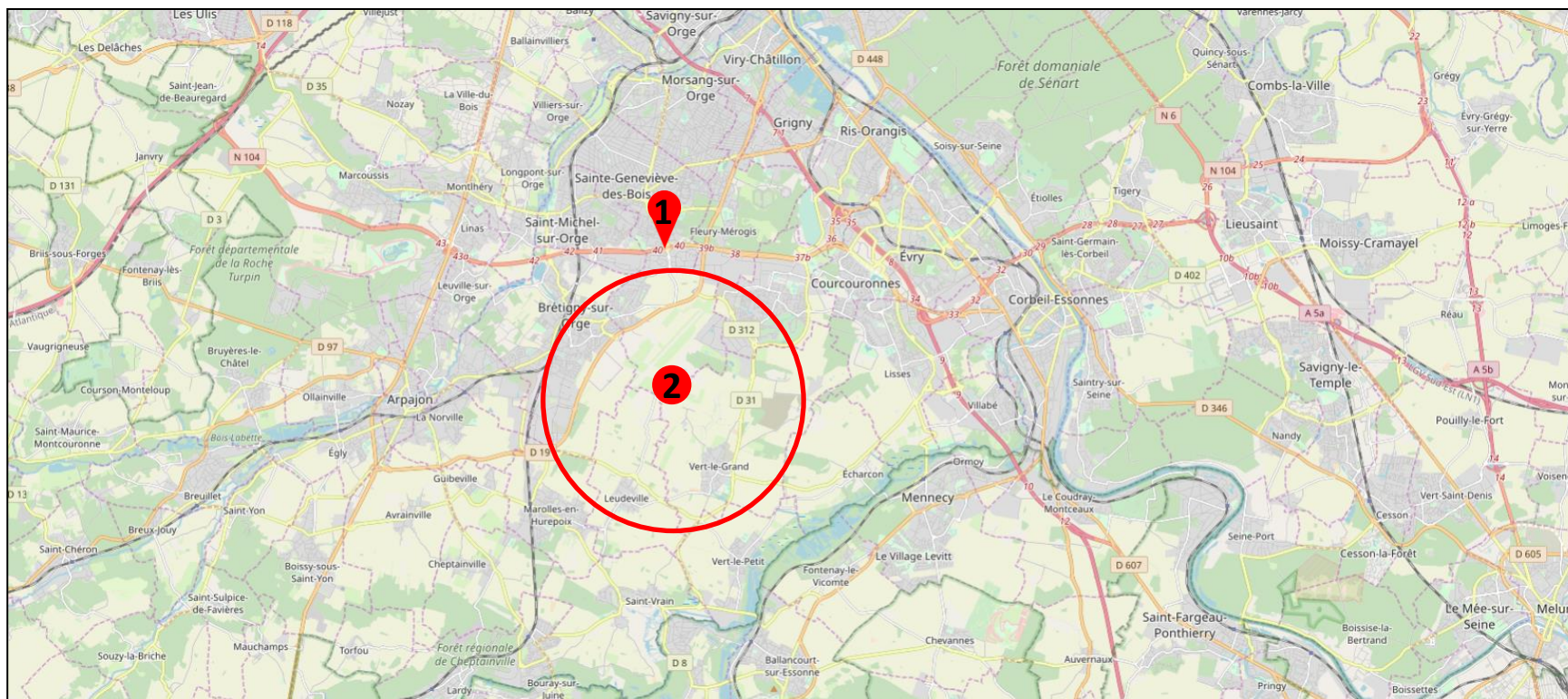
Réseau routier national non concédé



ANNEXE 2 AU RAPPORT : PLAN DE SITUATION

Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route

Subventions proposées au CR du 21 novembre 2019



Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route

- | | |
|---|--|
| 1 | CD91 – RN104/RD117 Ste-Geneviève-des-Bois / desserte croix blanche |
| 2 | CD91 – Desserte secteur Sud Francilienne-BA217 |

PROJET DE DÉLIBÉRATION

DU 21 NOVEMBRE 2019

ACTUALISATION DU PLAN RÉGIONAL « ANTI-BOUCHON » ET POUR CHANGER LA ROUTE EN FAVEUR DE L'ÉLECTROMOBILITÉ

Le conseil régional d'Île-de-France,

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports ;

VU le code de la route ;

VU le code de la voirie routière ;

VU le décret en Conseil d'État n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du schéma directeur de la région Île-de-France ;

VU la délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 relative au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;

VU la délibération n° CR 92-15 du 18 décembre 2015 relative aux délégations d'attributions du conseil régional à sa commission permanente, modifiée par la délibération n° CR 2017-162 du 22 septembre 2017 ;

VU la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier adopté par 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 la délibération n° CR 2017-54 du 9 mars 2017 relative à la mise en œuvre du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route ;

VU les délibérations n° CP 2017-151 du 17 mai 2017, CP 2017-226 du 5 juillet 2017, CP 2017-414 du 18 octobre 2017 et CP 2017-529 du 22 novembre 2017 relatives au protocole d'intention avec l'Etat et aux contrats-cadre Région-Département pour la mise en œuvre du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route ;

VU les délibérations n° CR 2018-039 du 20 septembre 2018 relative à la stratégie d'accompagnement de la région Île-de-France à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques 2024 ;

VU le protocole d'accord relatif à l'aménagement du site de Paris-Villaroche du 6 avril 2018 et son avenant n°1 du 15 mars 2019 ;

VU le budget de la région Île-de-France pour 2019 ;

VU l'avis de la commission des transports et des mobilités ;

VU l'avis de la commission de l'environnement et de l'aménagement du territoire ;

VU l'avis de la commission des finances ;

VU le rapport n°CR 2019-047 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1

Décide d'élargir le programme d'investissement sur les infrastructures du réseau routier d'intérêt régional (RRIR) 2016-2020 défini par la délibération n° CR 2017-54 du 9 mars 2017 relative au Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, conformément à l'annexe 1 à la présente délibération, tout en maintenant le plafond de participation régionale globale à 250 M€.

Décide à cet effet, pour définir le potentiel de subvention maximal sur la période 2016-2020 par opération, de retenir les taux de financement et les enveloppes maximales hors taxes listés en annexe 1.

Adapte en conséquence la carte du RRIR projeté, tel que présentée en annexe 2.

Les annexes 1 et 2 précitées se substituent donc respectivement aux annexes 2 et 1 de la délibération n° CR 2017-54 du 9 mars 2017.

Article 2

Approuve les avenants modifiant les contrats cadre, relatifs à la mise en œuvre du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, avec la Ville de Paris et les sept départements franciliens pour tenir compte de l'évolution du programme d'investissement.

Autorise la Présidente du conseil régional à signer ces avenants, présentés en annexe 3 à la présente délibération.

Article 3

L'article 5 de la délibération n° CR 2017-54 du 9 mars 2017 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Décide que les expérimentations, les innovations concernant la route, les aires de covoiturage situées à proximité immédiate du RRIR 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 régionale maximale sera égale à 50 % du coût de ces opérations, dans limite d'une participation minimale du maître d'ouvrage de 30%.

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).

Délègue à la commission permanente l'adaptation des thèmes de l'annexe 4 relatifs aux expérimentations et aux innovations, ainsi que l'approbation du règlement et des modalités d'organisation d'appels à projets innovation qui pourraient être lancés en application du présent article. »

L'annexe 4 jointe à la présente délibération se substitue à l'annexe 4 visée à l'article 5 et jointe à la délibération n° CR 2017-54 du 9 mars 2017.

Article 4

L'article 6 de la délibération n° CR 2017-54 du 9 mars 2017 est remplacé par les dispositions suivantes :

Approuve la mise en place d'une politique régionale dédiée à l'électromobilité, comprenant :

- La réalisation d'une cartographie des infrastructures de recharge des véhicules électriques existantes ;
- La création d'un label régional garantissant aux usagers des infrastructures de recharge une bonne qualité de service, dont les caractéristiques sont présentées en annexe 5 à la présente délibération;
- Le dispositif de soutien au déploiement de bornes de recharge électriques joint en annexe 5 à la présente délibération.

Autorise la Présidente du conseil régional à attribuer le label régional.

Délègue à la commission permanente la compétence pour approuver la convention de financement type pour la mise en œuvre de ce dispositif.

Délègue à la commission permanente la compétence pour modifier ce dispositif.

Article 5 :

Décide de participer au titre du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, au financement des projets d'aménagement de voirie départementale détaillés en annexe 6 (fiches projets) à la présente délibération par l'attribution de subventions d'un montant maximum prévisionnel de **188 600 €**.

Subordonne le versement de ces subventions à la signature des conventions jointes en annexe 7 à la présente délibération et autorise la Présidente du conseil régional à les signer.

Affecte une autorisation de programme de **188 600 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 823 « voirie départementale » - programme HP 823-003 « Aménagement des infrastructures de voirie départementale » - action 18200301 « Aménagement de voirie départementale » du budget 2019.

Délègue à la commission permanente la compétence pour amender, le cas échéant, ces conventions.

Article 6 :

Décide de participer au titre du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, aux études routières complémentaires du projet d'aménagement du site de Paris-Villaroche.

Approuve l'avenant n°2 au protocole d'accord relatif à l'aménagement du site de Paris-Villaroche (77), joint en annexe 8 à la présente délibération, et autorise la Présidente du conseil régional à le signer.

Délègue à la commission permanente la compétence pour affecter la participation régionale et approuver la convention de financement liée à ce projet.

Article 7 :

Désaffecte l'autorisation de programme de 150 000 € engagée pour le projet d'étude de voies réservées à Paris, par la délibération n° CP 2017-529 du 22 novembre 2017 sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 823 « voirie départementale » - programme HP 823-003 « Aménagement des infrastructures de voirie départementale » - action 18200301 « Aménagement de voirie départementale » du budget 2017.

Article 8:

Décide de créer un dispositif spécifique « Exemplarité régionale à Saint-Ouen pour améliorer la desserte multimodale du siège de la collectivité ».

La participation régionale maximale sera égale à 50 % du coût des opérations de voirie entreprises par les maîtres d'ouvrage compétents, dans la limite d'un montant d'aide régionale de 2 millions d'euros.

Article 9 :

Décide de créer un dispositif spécifique pour l'aménagement de la RN2 en prévision des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

La participation régionale maximale sera égale à 50 % du coût des opérations de voirie entreprises par le Département de Seine-Saint-Denis, sur la RN2 entre la Porte de la Villette et le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, dans la limite d'un montant d'aide régionale de 4,4 millions d'euros.

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

VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

ANNEXE 1 : PROGRAMME ACTUALISE D'INVESTISSEMENT SUR LES INFRASTRUCTURES DU RRIR 2016-2020

Liste des opérations éligibles au Plan régional "anti-bouchon" et pour changer la route et potentiel maximal des subventions régionales				
Dpt	OPERATIONS	Nouvelle assiette	Nouveau Taux	Participation RIF maximale actualisée
75	Amélioration de la connaissance du trafic du RRIR	2,00	50%	1,00
77	Barreau RN3-RN2 Liaison Meaux-Roissy	40,00	50%	20,00
77	RD1605 Liaison RN105-RD606 (Contournement de Melun)	15,60	50%	7,80
77	Liaison sud de Chelles. Accès à la base régionale de Vaires. Phase 1	9,00	30%	2,70
77	Franchissements de Seine à Melun	2,00	50%	1,00
77	RD471 aménagement du carrefour de Belle-Croix et des 4 pavés à Chévy-Cossigny et Ozoir-la-Ferrière	5,00	30%	1,50
77	Contournement de Coulommiers-études	0,40	30%	0,12
77	Complément échangeur RD603 et A4 Saint Jean les Deux Jumeaux	1,20	50%	0,60
77	Contournement de Guignes (études, AF)	2,00	50%	1,00
77	Liaison RD306-RD346, contournement de Melun	1,00	50%	0,50
77	Liaison sud de Chelles. Accès à la base régionale de Vaires - phase 2	5,80	50%	2,90
77	Demi barreau A4 - RD96, sous réserve de la validation de l'Etat	6,00	50%	3,00
77	Contournement de Melun (études)	0,20	50%	0,10
77	Déviations de Chalifert	5,00	50%	2,50
77	Echangeur de Villeparisis - A104-RN3	1,50	50%	0,75
77	Etudes liées à l'aménagement du site de Paris-Villaroche	0,80	50%	0,40
78	Doublement RD30 à Plaisir et Elancourt	34,94	50%	17,47
78	RD154 à Verneuil-Vernouillet	20,00	30%	6,00
78	RD121 Montesson Sartrouville	17,50	30%	5,25
78	Liaison RD30-RD190 études	5,00	50%	2,50
78	Bretelle d'accès A12 – RD7 à Bailly	3,00	30%	0,90
78	Liaison A 13 – RD 28	0,50	50%	0,25
78	Pont de Villedieu - RD58	1,50	40%	0,60
78	RD 121 Sartrouville / Montesson (Travaux) 2ème phase	7,50	30%	2,25
78	Bretelle A13/RD153-dénivellation carrefour Fauveau (Etudes)	0,40	50%	0,20
78	SITER Etudes et Développement sur 78	0,80	50%	0,40
91	Itinéraire est-ouest Contournement d'Orly- déviation de Paray- RD 36	36,00	50%	18,00
91	Réaménagement de l'échangeur de Corbeville	10,00	30%	3,00
91	Franchissement de Seine Athis Mons-Vigneux	8,00	50%	4,00
91	Amélioration de la circulation routière RN7 (hors financements SPTC)	4,00	50%	2,00
91	RD31 - Liaison Nord/Sud dont barreau manquant RD17/RD74	6,00	50%	3,00
91	RN20 : aménagements de décongestionnement de carrefours	5,00	50%	2,50
91	Desserte sud Francilienne // BA217	0,53	25%	0,13
91	Desserte Val d'Essonne	0,80	50%	0,40
91	RD 36 Ouest Saclay - Châteaufort	1,42	50%	0,71
91	RN104/RD19 Fleury-Mérogis	0,50	50%	0,25
91	RN104/RD117 Ste Geneviève des Bois / Desserte Croix Blanche	0,17	33%	0,06
92	A86 Demi-diffuseur Le Plessis Robinson	7,40	50%	3,70
92	RD7 Suresnes Saint-Cloud	3,00	50%	1,50
92	SITER	4,40	50%	2,20
92/93	Avenue de la Liberté (ex-BUSCO)	0,50	50%	0,25
92	RD1 Quai de Clichy à Clichy la Garenne et Quai Charles Pasqua à Levallois	22,80	50%	11,40
92	Carrefour de la Manufacture de Sèvres	35,00	30%	10,50
92	RD914 mise à double sens	25,00	30%	7,50
93	Gerfaut II, nouvelles tranches fonctionnelles	5,90	50%	2,95
93	Démarche circulation	3,00	36,67%	1,10
94	Extension de PARCIVAL	5,00	50%	2,50
94	Accessibilité et desserte du pôle d'Orly	15,00	50%	7,50
94	Franchissement de Seine au nord du Val-de-Marne (études)	2,20	50%	1,10
94	RD10 nouveau barreau (altival)	2,60	50%	1,30
94	RD7	7,00	30%	2,10
95	Avenue du Parisis (section est)	79,70	50%	39,85
95	Desserte de la plateforme multimodale de Bruyères-sur-Oise, accès sud RD 922	2,40	50%	1,20
95	Desserte du site airbus hélicopters depuis la RD84A	4,00	30%	1,20
95	Bretelle RD122-A15 à Sannois	2,80	15%	0,42
95	RD14, déviation de La Chapelle en Vexin	14,00	50%	7,00
95	Réaménagement de la patte d'Oie d'Herblay A15/RD14/RD392/RD106	10,00	50%	5,00
95	Liaison RD48/RD392 à Cormeilles-en-Parisis (desserte Sud Placoplatre)	2,50	30%	0,75
95	Aménagement RD 10 et RD 16 en sortie d'autoroute A1 à Saint-Witz (études)	0,40	50%	0,20
95	Aménagement RD 370 entre RD 84 et RD 970 à Gonesse	1,30	30%	0,39
95	Déviations RD 370 entre RD 10 et RD 316 à Villiers-le-Bel et Ecoen (études)	0,40	50%	0,20
	Fonds pour la route intelligente	160,00	50%	80,00

ANNEXE 2 : CARTE DU RRIR PROJETÉ

RÉSEAU ROUTIER D'INTÉRÊT RÉGIONAL EXISTANT ET PROJETÉ (2019)

État au 01.10.2019

Réseau routier d'intérêt régional existant *

- Itinéraire du réseau national et boulevard 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
- 37 Numéro de projet

Fond de plan

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

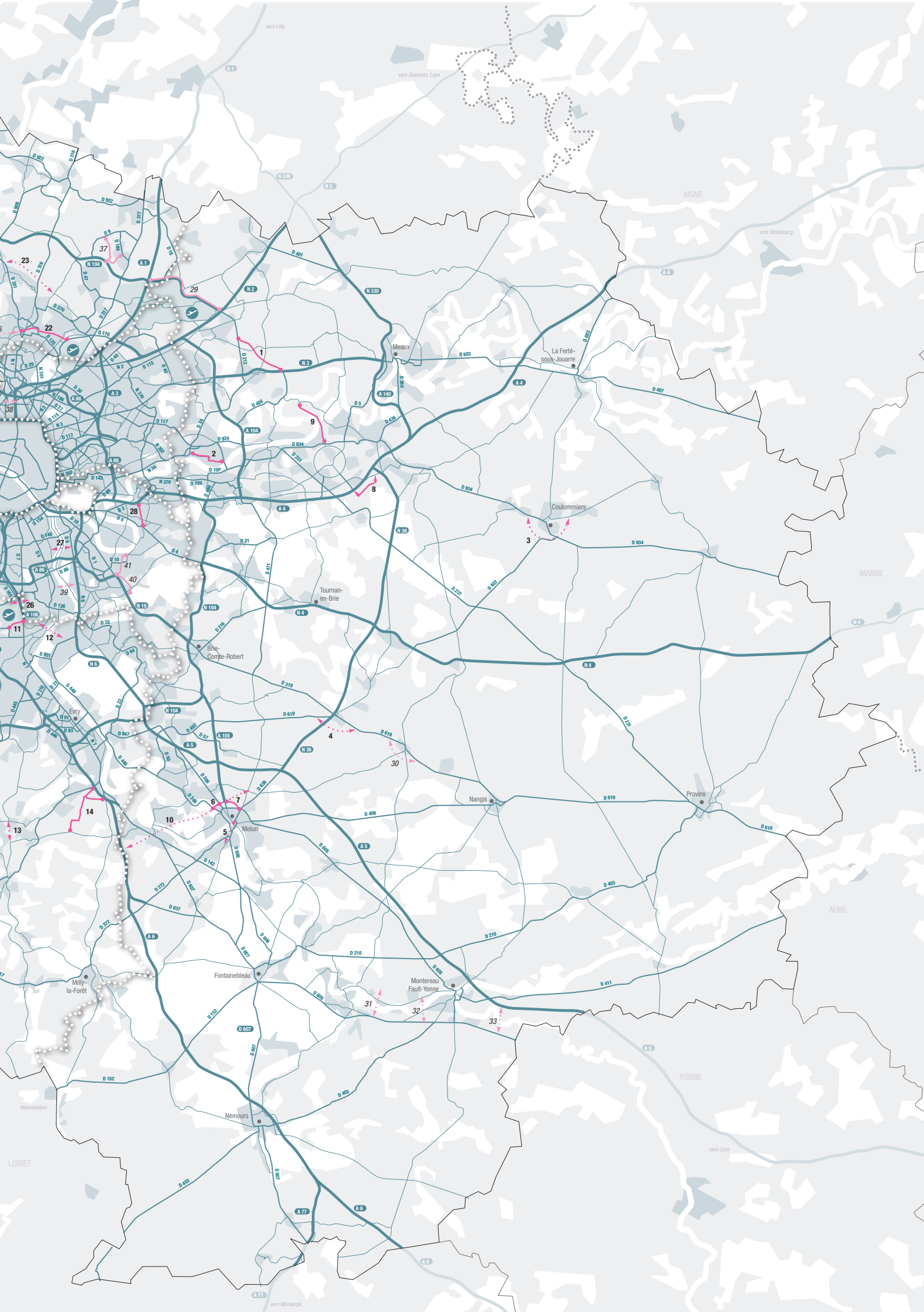
Limites administratives

- Région
- Département

* Éléments pris en compte et pondérés : liens au réseau principal et aux polarités régionales, desserte des pôles d'échanges, accueil de lignes structurantes de transport collectif (actuelles ou projetées), réseau cyclable structurant, impacts environnementaux, etc.

0 10 km

© L'INSTITUT PARIS REGION 2019
Source : L'Institut Paris Region



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 - Phases 1 et 2
- **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)
- **8** • Demi barreau A4 – RD96
- **9** • RD 45. Déviation de Chalifert et Jablines (77)
- **10** • Etude du contournement de Melun (77)
- **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
- **Non représenté** • Echangeur de Villeparisis - A104-RN3
- **Non représenté** • Etudes liées à l'aménagement du site de Paris-Villaroche

Essonne

- **11** • Itinéraire est-ouest. Déviation de Paray-Vieille-Poste
- **12** • Etude du franchissement de la Seine entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine
- **13** • RD 31. Liaison nord-sud. Barreau RD 17 / RD 74
- **14** • Desserte Val d'Essonne
- **15** • RD 36 Ouest Saclay - Châteaufort
- **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
- **Non représenté** • Desserte sud Francilienne / BA 217
- **Non représenté** • RN 104 / RD 19 Fleury-Mérogis
- **Non représenté** • RN 104 / RD 117 Ste Geneviève des Bois / Desserte de la Croix Blanche

Yvelines

- **16** • Etude de la liaison A 13 – RD 28
- **17** • Déviation de la RD 154 à Verneuil et Vernouillet
- **18** • Etude de la liaison RD 30 – RD 190
- **19** • RD 121. Voie nouvelle départementale à Sartrouville et Montesson - Phases 1 et 2
- **20** • Pont de Villedieu – RD58
- **Non représenté** • Doublement de la RD 30 à Plaisir et Elancourt
- **Non représenté** • Bretelle d'accès A 12 / RD 7 à Bailly
- **Non représenté** • Etudes de la bretelle A13 / RD153 Dénivellation du carrefour Fauveau
- **Non représenté** • SITER Etudes et développement sur le 78

Val d'Oise

- **21** • RD 14. Déviation de La Chapelle-en-Vexin
- **22** • Avenue du Parisis. Section est
- **23** • Etude de la déviation RD 370 entre RD 10 et RD 316 à Villiers-le-Bel et Ecouen
- **Non représenté** • Aménagement RD 370 entre RD 84 et RD 970 à Gonesse
- **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)
- **Non représenté** • Liaison RD48/RD392 à Cormelles-en-Parisis (desserte Sud Placoplatre)
- **Non représenté** • Etude des RD 10 et 16 en sortie d'autoroute A1 à Saint-Witz

Hauts-de-Seine

- **24** • Etude de l'Avenue de la Liberté (ex-BUCSO) -en commun avec la Seine-Saint-Denis
- **25** • RD 914 mise à double sens
- **Non représenté** • A 86. Demi-diffuseur du Plessis-Robinson
- **Non représenté** • RD 1. Quai de Clichy à Clichy-la-Garenne et quai Charles Pasqua à Levallois-Perret
- **Non représenté** • RD 7. Aménagements à Suresnes et Saint-Cloud
- **Non représenté** • SITER. Système informatisé de télésurveillance et de régulation du trafic
- **Non représenté** • Carrefour de la manufacture de Sèvres

Seine-Saint-Denis

- **Non représenté** • Nouvelles tranches fonctionnelles de Gerfault II (poste central de circulation du Département)
- **Non représenté** • Démarche circulation

Val-de-Marne

- **26** • Accessibilité et desserte du pôle d'Orly (maillage est-ouest à créer)
- **27** • Etudes du franchissement de Seine au nord du Val-de-Marne
- **28** • RD 10. Nouveau barreau routier (support TCSP Altival)
- **Non représenté** • Extension de Parcival (centre de gestion des feux de circulation sur le territoire du Val-de-Marne)
- **Non représenté** • RD 7

Paris

- **Non représenté** • Amélioration de la connaissance du trafic du RRIR

Futur réseau routier d'intérêt régional : autres projets

- **29** • Contournement est de l'aéroport Charles-de-Gaulle (95 / 77)
- **30** • RD 619. Contournement de Mormant (77)
- **31** • Franchissement de la Seine entre Vernou-la-Celle et Écuille (77)
- **32** • Franchissement de la Seine en aval de Montereau-Fault-Yonne (77)
- **33** • Franchissement de l'Yonne en amont de Montereau-Fault-Yonne (77)
- **34** • A 104. Prolongement entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval (95 / 78)
- **35** • RD 909. Déviation de Montlignon (95)
- **36** • Avenue du Parisis. Section ouest (95)
- **37** • Barreau de Louvres et nouveau diffuseur avec la Francilienne (95)
- **38** • Franchissement des voies ferrées à Saint-Denis entre le carrefour Pleyel et l'avenue du Président Wilson (93)
- **39** • Franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Valenton et Choisy-le-Roi (94)
- **40** • RN 19. Déviation de Boissy-Saint-Léger. Section sud et tranchée couverte (94)
- **41** • RN 406. Prolongement et desserte du port de Bonneuil (94)

ANNEXE 3 : AVENANTS AUX CONTRATS-CADRE

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

-

AVENANT N°1

La région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente du conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° _____ du conseil régional en date du _____,

Et

La Ville de Paris représentée par Madame Anne HIDALGO, Maire de Paris, autorisée par la délibération n° _____ du Conseil de Paris du _____,

Vu la délibération n° CR 2017-54 du 09 mars 2017 du conseil régional en date relative au Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, modifié par la délibération n° CR _____ du _____ ;

Vu la délibération n° CP 2017-529 du 22 novembre 2017 de la commission permanente du conseil régional approuvant le contrat-cadre avec la Ville de Paris ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil de Paris du _____ approuvant le contrat-cadre avec la Région ;

Il est convenu ce qui suit :

Préambule :

Conformément au Plan « anti-bouchon » et pour changer la route, la région Île-de-France et la Ville de Paris 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 avenant confirme la volonté conjointe de la Région et de la Ville, dans un contexte global de réflexions partenariales sur l'avenir du boulevard périphérique notamment (consultation internationale sur les routes du futur, ateliers de travail partenariaux, etc.) de développer la connaissance et les outils permettant une gestion modernisée et dynamique du trafic, tenant compte des évolutions technologiques des véhicules.

Le bilan à mi-parcours du Plan régional montre que certains projets ont eu une évolution plus lente que prévue. Pour optimiser le programme d'investissement global, la Région a proposé une révision de son Plan pour affiner l'enveloppe budgétaire allouée aux différents projets qui y sont inscrits. Les crédits rendus disponibles ont alors été redéployés vers de nouvelles opérations « anti-bouchon » ou sont venus renforcer le fonds pour le route intelligente afin de préserver un investissement fort de la Région en faveur des routes à hauteur de 250 M€.

Le présent avenant décline les évolutions du programme d'investissement à Paris.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'apporter les modifications au contrat-cadre conclu entre la Région et la Ville de Paris afin de tenir compte des évolutions du programme d'investissement du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route.

ARTICLE 2 : MODIFICATION DU PREAMBULE

Le troisième paragraphe du préambule est modifié comme suit :

Dans ce cadre, la Ville de Paris consacrera 2 M€ HT à l'opération inscrite 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 **et dans le respect de l'enveloppe globale de 250 M€ qu'elle a dédiée au Plan « anti-bouchon »**. 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 délibérants des deux collectivités sous réserve de l'inscription des crédits correspondants à leurs budgets respectifs.

ARTICLE 3 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 « LE PROGRAMME DE MISE ŒUVRE DU RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL »

L'article 1 est modifié comme suit :

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

- Amélioration de la connaissance du trafic du RRIR

La Ville, 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, la Ville 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, la Ville 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.

ARTICLE 4 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « LES PRINCIPES CONTRACTUELS »

L'article 3 est modifié comme suit :

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

- le contrat de mise en œuvre du plan anti-bouchon porte sur un engagement maximal de 2 M €.
- la participation de la Région est fixée à 50% (cf. tableau en annexe), dans la limite de l'enveloppe globale de 250 M€ dédiée au programme d'investissement du Plan « anti-bouchon ».

Les engagements financiers pris par la Région et la Ville 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.

ARTICLE 5 : MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 « TABLEAU DES OPERATIONS ET CLES DE FINANCEMENT »

Le tableau est modifié comme suit :

Opération	Part maximale 2016-2020	Clé de financement régional	Plafond des crédits Région 2016-2020 (M€)
Amélioration de la connaissance du trafic du RRIR	2	50%	1

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses du contrat-cadre initial non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.

La Présidente du conseil régional d'Île-de-France et la Maire de Paris sont chargées conjointement de l'exécution du présent **avenant**.

Fait à _____, le _____

Fait en deux exemplaires originaux,

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

La Maire de Paris

Valérie PECRESSE

Anne HIDALGO

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

-

AVENANT N°1

La région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente du conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° _____ du conseil régional en date du _____,

Et

Le département de Seine-et-Marne représenté par Monsieur Patrick SEPTIERS, Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne, autorisé par la délibération n° _____ l'assemblée départementale en date du _____,

Vu la délibération n° CR 2017-54 du 09 mars 2017 du conseil régional en date relative au Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, modifié par la délibération n° CR _____ du _____ ;

Vu la délibération n° CP 2017-414 du 18 octobre 2017 de la commission permanente du conseil régional approuvant le contrat-cadre avec le Département ;

Vu la délibération n° CP 3/02 du 9 juin 2017 du Conseil départemental approuvant le contrat-cadre avec la Région ;

Il est convenu ce qui suit :

Préambule :

Conformément au Plan « anti-bouchon » et pour changer la route, la région Île-de-France et le département 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 avenant confirme 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.

Le bilan à mi-parcours du Plan régional montre que certains projets ont eu une évolution plus lente que prévue. Pour optimiser le programme d'investissement global, la Région a proposé une révision de son Plan pour affiner l'enveloppe budgétaire allouée aux différents projets qui y sont inscrits. Les crédits rendus disponibles ont alors été redéployés vers de nouvelles opérations « anti-bouchon » ou sont venus renforcer le fonds pour la route intelligente afin de préserver un investissement fort de la Région en faveur des routes à hauteur de 250 M€.

Le présent avenant décline les évolutions du programme d'investissement dans les Hauts-de-Seine.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'apporter les modifications au contrat-cadre conclu entre la Région et le département de Seine-et-Marne afin de tenir compte des évolutions du programme d'investissement du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route.

ARTICLE 2 : MODIFICATION DU PREAMBULE

Le troisième paragraphe du préambule est modifié comme suit :

Dans ce cadre, le département de Seine-et-Marne consacrera 95,5 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 **et dans le respect de l'enveloppe globale de 250 M€ qu'elle a dédiée au Plan « anti-bouchon »**. 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.

ARTICLE 3 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 « LE PROGRAMME DE MISE ŒUVRE DU RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL »

L'article 1 est modifié comme suit :

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. Phase 1
- Franchissement 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
- Liaison sud de Chelles. Accès à la base régionale de Vaires. Phase 2
- Demi-barreau A4 – RD96, sous réserve de la validation de l'Etat
- Contournement de Melun (études)
- Déviation de Chalifert
- Echangeur de Villeparisis A104-RN3
- Etudes liées à l'aménagement du site de Paris-Villaroche

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.

ARTICLE 4 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.4 « LES PRINCIPES CONTRACTUELS »

L'article 2.4 est modifié comme suit :

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 maximal de 95,5 M €.
- la participation de la Région est fixée entre 30% et 50% (cf. tableau en annexe), dans la limite de l'enveloppe globale de 250 M€ dédiée au programme d'investissement du Plan « anti-bouchon ».

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.

ARTICLE 5 : MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 « TABLEAU DES OPERATIONS ET CLES DE FINANCEMENT »

Le tableau est modifié comme suit :

Opération	Montant (M€)	Part maximale 2016-2020	Clé de financement régional	Plafond des crédits Région 2016-2020 (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. Phase 1	9,0	9,0	30%	2,7
Franchissement de Seine à Melun	50,0	2	50%	1
RD471 : aménagement du carrefour de Belle-Croix et des 4 pavés à Chérvy-Cossigny et Ozoir-la-Ferrière	11,5	5	30%	1,5
Contournement de Coulommiers-études	0,4	0,4	30%	0,12
Complément échangeur RD603 et A4 Saint Jean les Deux Jumeaux	1,2	1,2	50%	0,6
Contournement de Guignes (études, AF)		2,0	50%	1,0
Liaison RD306-RD346, contournement de Melun	7,4	1,0	50%	0,5
Liaison sud de Chelles. Accès à la base régionale de Vaires. Phase 2		5,8	50%	2,9
Demi-barreau A4 – RD96		6,0	50%	3,0
Contournement de Melun (études)		0,2	50%	0,1
Déviations de Chalifert		5,0	50%	2,5
Echangeur de Villeparisis A104-RN3		1,5	50%	0,75
Etudes liées à l'aménagement du site de Paris-Villaroche		0,8	50%	0,4

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses du contrat-cadre initial non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.

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 **avenant**.

Fait à _____, le _____

Fait en deux exemplaires originaux,

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

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

Valérie PECRESSE

Patrick SEPTIERS

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

-

AVENANT N°1

La région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente du conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° _____ du conseil régional en date du _____,

Et

Le département des Yvelines représenté par Monsieur Pierre BEDIER, Président du conseil départemental des Yvelines, autorisé par la délibération n° _____ l'assemblée départementale en date du _____,

Vu la délibération n° CR 2017-54 du 09 mars 2017 du conseil régional en date relative au Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, modifié par la délibération n° CR _____ du _____ ;

Vu la délibération n° 2017 CD 2 5584 1 de l'assemblée départementale du 30 juin 2017 approuvant le contrat-cadre avec la Région ;

Vu la délibération n° CP 2017-226 du 5 juillet 2017 de la commission permanente du conseil régional approuvant le contrat-cadre avec le Département ;

Il est convenu ce qui suit :

Préambule :

Conformément au Plan « anti-bouchon » et pour changer la route, la région Île-de-France et le département des Yvelines 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 avenant confirme 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.

Le bilan à mi-parcours du Plan régional montre que certains projets ont eu une évolution plus lente que prévue. Pour optimiser le programme d'investissement global, la Région a proposé une révision de son Plan pour affiner l'enveloppe budgétaire allouée aux différents projets qui y sont inscrits. Les crédits rendus disponibles ont alors été redéployés vers de nouvelles opérations « anti-bouchon » ou sont venus renforcer le fonds pour le route intelligente afin de préserver un investissement fort de la Région en faveur des routes à hauteur de 250 M€.

Le présent avenant décline les évolutions du programme d'investissement dans les Yvelines.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'apporter les modifications au contrat-cadre conclu entre la Région et le département des Yvelines afin de tenir compte des évolutions du programme d'investissement du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route.

ARTICLE 2 : MODIFICATION DU PREAMBULE

Le troisième paragraphe du préambule est modifié comme suit :

Dans ce cadre, le département des Yvelines consacrera 91,14 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 **et dans le respect de l'enveloppe globale de 250 M€ qu'elle a dédiée au Plan « anti-bouchon »**. 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.

ARTICLE 3 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 « LE PROGRAMME DE MISE ŒUVRE DU RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL »

L'article 1 est modifié comme suit :

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

- Doublement RD30 à Plaisir et Elancourt
- RD154, voie de contournement à Verneuil-Vernouillet
- Voie nouvelle départementale à Sartrouville et Montesson
- Liaison RD30-RD190 études
- Bretelle d'accès A12 – RD7 à Bailly
- Liaison A13 – RD 28
- Pont de Villedieu – RD58
- RD121 Sartrouville / Montesson (travaux) 2^{ème} phase
- Bretelle A13/RD153 – dénivellation carrefour Fauveau (études)
- SITER – études et déploiement sur 78

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.

ARTICLE 4 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « LES PRINCIPES CONTRACTUELS »

L'article 3 est modifié comme suit :

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

- le contrat de mise en œuvre du plan anti-bouchon porte sur un engagement maximal de 91,14 M €.
- la participation de la Région est fixée entre 30% et 50% (cf. tableau en annexe), dans la limite de l'enveloppe globale de 250 M€ dédiée au programme d'investissement du Plan « anti-bouchon ».

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.

ARTICLE 5 : MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 « TABLEAU DES OPERATIONS ET CLES DE FINANCEMENT »

Le tableau est modifié comme suit :

Opération	Montant (M€)	Part maximale 2016-2020	Clé de financement régional	Plafond des crédits Région 2016-2020 (M€)
Doublement RD30 à Plaisir et Elancourt	65,4	34,94	50%	17,47
RD154, voie de contournement à Verneuil-Vernouillet	21	20	30%	6
Voie nouvelle départementale à Sartrouville et Montesson	80	17,5	30%	5,25
Liaison RD30-RD190 études	100	5	50%	2,5
Bretelle d'accès A12 – RD7 à Bailly	3	3	30%	0,9
Liaison A 13 – RD 28	166	0,5	50%	0,25
Pont de Villedieu – RD58		1,5	40%	0,6
RD121 Sartrouville / Montesson (travaux) 2 ^{ème} phase		7,5	30%	2,25
Bretelle A13/RD153 – dénivellation carrefour Fauveau (études)		0,4	50%	0,2
SITER – études et déploiement sur 78		0,8	50%	0,4

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses du contrat-cadre initial non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.

La Présidente du conseil régional d'Île-de-France et le Président du conseil départemental des Yvelines sont chargés conjointement de l'exécution du présent **avenant**.

Fait à _____, le _____

Fait en deux exemplaires originaux,

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

**Le Président du conseil
départemental des Yvelines**

Valérie PECRESSE

Pierre BEDIER

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

-

AVENANT N°1

La région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente du conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° _____ du conseil régional en date du _____,

Et

Le département de l'Essonne représenté par Monsieur François DUROVRAY, Président du conseil départemental de l'Essonne, autorisé par la délibération n° _____ l'assemblée départementale en date du _____,

Vu la délibération n° CR 2017-54 du 09 mars 2017 du conseil régional en date relative au Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, modifié par la délibération n° CR _____ du _____;

Vu la délibération n° CP 2017-04-0037 de l'assemblée départementale du 27 mars 2017 approuvant le contrat-cadre avec la Région ;

Vu la délibération n° CP 2017-226 du 5 juillet 2017 de la commission permanente du conseil régional approuvant le contrat-cadre avec le Département ;

Il est convenu ce qui suit :

Préambule :

Conformément au Plan « anti-bouchon » et pour changer la route, la région Île-de-France et le département de l'Essonne 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 avenant confirme 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.

Le bilan à mi-parcours du Plan régional montre que certains projets ont eu une évolution plus lente que prévue. Pour optimiser le programme d'investissement global, la Région a proposé une révision de son Plan pour affiner l'enveloppe budgétaire allouée aux différents projets qui y sont inscrits. Les crédits rendus disponibles ont alors été redéployés vers de nouvelles opérations « anti-bouchon » ou sont venus renforcer le fonds pour le route intelligente afin de préserver un investissement fort de la Région en faveur des routes à hauteur de 250 M€.

Le présent avenant décline les évolutions du programme d'investissement en Essonne.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'apporter les modifications au contrat-cadre conclu entre la Région et le département de l'Essonne afin de tenir compte des évolutions du programme d'investissement du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route.

ARTICLE 2 : MODIFICATION DU PREAMBULE

Le troisième paragraphe du préambule est modifié comme suit :

Dans ce cadre, le département de l'Essonne consacrera 72,42 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 **et dans le respect de l'enveloppe globale de 250 M€ qu'elle a dédiée au Plan « anti-bouchon »**. 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.

ARTICLE 3 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 « LE PROGRAMME DE MISE ŒUVRE DU RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL »

L'article 1 est modifié comme suit :

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

- Itinéraire est-ouest Contournement d'Orly- déviation de Paray- RD 36
- Réaménagement de l'échangeur de Corbeville
- Franchissement de Seine Athis Mons-Vigneux
- Amélioration de la circulation routière RN7 (hors financements SPTC)
- RD31 - Liaison Nord/Sud dont barreau manquant RD17/RD74
- RN20 : aménagements de décongestionnement de carrefours
- Desserte sud Francilienne / BA217
- Desserte Val d'Essonne
- RD36 Ouest Saclay – Châteaufort
- RN104/RD19 Fleury-Mérogis
- RN104/RD117 Sainte-Geneviève-des-Bois / Desserte Croix Blanche

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.

Dans le cadre du programme d'innovation de l'Essonne, la Région apportera notamment une contribution de 3 M€ (50% de 6 M€) au projet « campagne d'enrobés phoniques ». 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.

ARTICLE 4 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « LES PRINCIPES CONTRACTUELS »

L'article 3 est modifié comme suit :

Cette contractualisation est le résultat d'échanges entre la Région et le département de l'Essonne, qui ont abouti aux éléments cadre suivants :

- le contrat de mise en œuvre du plan anti-bouchon porte sur un engagement maximal de 72,42 M €.
- la participation de la Région est fixée entre 25% et 50% (cf. tableau en annexe), dans la limite de l'enveloppe globale de 250 M€ dédiée au programme d'investissement du Plan « anti-bouchon ».

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.

ARTICLE 5 : MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 « TABLEAU DES OPERATIONS ET CLES DE FINANCEMENT »

Le tableau est modifié comme suit :

Opération	Montant (M€)	Part maximale 2016-2020	Clé de financement régional	Plafond des crédits Région 2016-2020 (M€)
Itinéraire est-ouest Contournement d'Orly- déviation de Paray- RD 36	100	36	50%	18
Réaménagement de l'échangeur de Corbeville	58	10	30%	3
Franchissement de Seine Athis Mons-Vigneux	8	8	50%	4
Amélioration de la circulation routière RN7 (hors financements SPTC)	4	4	50%	2
RD31 - Liaison Nord/Sud dont barreau manquant RD17/RD74	26	6	50%	3
RN20 : aménagements de décongestionnement de carrefours	5	5	50%	2,5
Desserte sud Francilienne / BA217		0,53	25%	0,13
Desserte Val d'Essonne		0,8	50%	0,4
RD36 Ouest Saclay – Châteaufort		1,42	50%	0,71
RN104/RD19 Fleury-Mérogis		0,5	50%	0,25
RN104/RD117 Sainte-Geneviève-des-Bois / Desserte Croix Blanche		0,17	33%	0,06

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses du contrat-cadre initial non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.

La Présidente du conseil régional d'Île-de-France et le Président du conseil départemental de l'Essonne sont chargés conjointement de l'exécution du présent **avenant**.

Fait à _____, le _____

Fait en deux exemplaires originaux,

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

**Le Président du conseil
départemental de l'Essonne**

Valérie PECRESSE

François DUROVRAY

Contrat cadre de mise en œuvre dans les Hauts-de-Seine

du Plan « anti-bouchon » et pour changer la route

-

AVENANT N°1

La région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente du conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° _____ du conseil régional en date du _____,

Et

Le département des Hauts-de-Seine représenté par Monsieur Patrick DEVEDJIAN, Président du conseil départemental des Hauts-de-Seine, autorisé par la délibération n° _____ l'assemblée départementale en date du _____,

Vu la délibération n° CR 2017-54 du 09 mars 2017 du conseil régional en date relative au Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, modifié par la délibération n° CR _____ du _____;

Vu la délibération n° CP 2017-226 du 5 juillet 2017 de la commission permanente du conseil régional approuvant le contrat-cadre avec le Département ;

Vu la délibération n° CP 45797 de l'assemblée départementale du 10 juillet 2017 approuvant le contrat-cadre avec la Région ;

Il est convenu ce qui suit :

Préambule :

Conformément au Plan « anti-bouchon » et pour changer la route, la région Île-de-France et le département des Hauts-de-Seine 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 avenant confirme 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.

Le bilan à mi-parcours du Plan régional montre que certains projets ont eu une évolution plus lente que prévue. Pour optimiser le programme d'investissement global, la Région a proposé une révision de son Plan pour affiner l'enveloppe budgétaire allouée aux différents projets qui y sont inscrits. Les crédits rendus disponibles ont alors été redéployés vers de nouvelles opérations « anti-bouchon » ou sont venus renforcer le fonds pour le route intelligente afin de préserver un investissement fort de la Région en faveur des routes à hauteur de 250 M€.

Le présent avenant décline les évolutions du programme d'investissement dans les Hauts-de-Seine.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'apporter les modifications au contrat-cadre conclu entre la Région et le département des Hauts-de-Seine afin de tenir compte des évolutions du programme d'investissement du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route.

ARTICLE 2 : MODIFICATION DU PREAMBULE

Le troisième paragraphe du préambule est modifié comme suit :

Dans ce cadre, le département des Hauts-de-Seine consacrera 97,6 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 **et dans le respect de l'enveloppe globale de 250 M€ qu'elle a dédiée au Plan « anti-bouchon »**. 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.

Dans ce même cadre, le département des Hauts-de-Seine, **suite à la délégation de maîtrise d'ouvrage du Département de Seine Saint Denis, consacrera 0,5 M€ HT aux études de l'opération Avenue de la Liberté (ex-BUCSO)**. La région Île-de-France, pour sa part, participera à son financement à hauteur de 50%, conformément à l'annexe 1. Sa mise en œuvre fera l'objet d'une convention spécifique établie sur la base des principes énoncés ci-après et approuvée par les organes délibérants des trois collectivités sous réserve de l'inscription des crédits correspondants à leurs budgets respectifs.

ARTICLE 3 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 « LE PROGRAMME DE MISE ŒUVRE DU RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL »

L'article 1 est modifié comme suit :

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

- A86 Demi-diffuseur Le Plessis Robinson
- RD7 Suresnes Saint-Cloud
- SITER
- **Avenue de la Liberté (ex-BUSCO)**
- RD1 Quai de Clichy à Clichy la Garenne et Quai Charles Pasqua à Levallois
- **Carrefour de la Manufacture de Sèvres**
- **RD914 – mise à double sens**

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.

ARTICLE 4 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « LES PRINCIPES CONTRACTUELS »

L'article 3 est modifié comme suit :

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

- le contrat de mise en œuvre du plan anti-bouchon porte sur un engagement **maximal de 97,6 M €** auxquels s'ajoutent **0,5 M€** pour l'opération **Avenue de la Liberté (ex-BUCSO)** en **lien avec le CD93**.
- la participation de la Région est fixée **entre 30% et 50%** (cf. tableau en annexe), **dans la limite de l'enveloppe globale de 250 M€ dédiée au programme d'investissement du Plan « anti-bouchon »**.

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.

ARTICLE 5 : MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 « TABLEAU DES OPERATIONS ET CLES DE FINANCEMENT »

Le tableau est modifié comme suit :

Opération	Montant (M€)	Part maximale 2016-2020	Clé de financement régional	Plafond des crédits Région 2016-2020 (M€)
A86 Demi-diffuseur Le Plessis Robinson	12,1	7,4	50%	3,7
RD7 Suresnes Saint-Cloud	58,3	3	50%	1,5
SITER		4,4	50%	2,2
RD1 Quai de Clichy à Clichy la Garenne et Quai Michelet à Levallois	112,5	22,8	50%	11,4
Carrefour de la Manufacture de Sèvres		35	30%	10,5
RD914 – mise à double sens		25	30%	7,5
Opération interdépartementale complémentaire : Avenue de la Liberté (ex-BUSCO)	18,5	0,5	50%	0,25

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses du contrat-cadre initial non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.

La Présidente du conseil régional d'Île-de-France et le Président du conseil départemental des Hauts-de-Seine sont chargés conjointement de l'exécution du présent **avenant**.

Fait à _____, le _____

Fait en deux exemplaires originaux,

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

**Le Président du conseil
départemental des Hauts-de-Seine**

Valérie PECRESSE

Patrick DEVEDJIAN

Contrat cadre de mise en œuvre en Seine-Saint-denis

du Plan « anti-bouchon » et pour changer la route

-

AVENANT N°1

La région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente du conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° _____ du conseil régional en date du _____,

Et

Le département de Seine-Saint-Denis représenté par Monsieur Stéphane TROUSSEL, Président du conseil départemental des Hauts-de-Seine, autorisé par la délibération n° _____ l'assemblée départementale en date du _____,

Vu la délibération n° CR 2017-54 du 09 mars 2017 du conseil régional en date relative au Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, modifié par la délibération n° CR _____ du _____ ;

Vu la délibération n° CP 2017-414 du 18 octobre 2017 de la commission permanente du conseil régional approuvant le contrat-cadre avec le Département ;

Vu la délibération n° CP _____ de l'assemblée départementale du _____ approuvant le contrat-cadre avec la Région ;

Il est convenu ce qui suit :

Préambule :

Conformément au Plan « anti-bouchon » et pour changer la route, la région Île-de-France et le département de Seine-Saint-Denis 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 avenant confirme 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.

Le bilan à mi-parcours du Plan régional montre que certains projets ont eu une évolution plus lente que prévue. Pour optimiser le programme d'investissement global, la Région a proposé une révision de son Plan pour affiner l'enveloppe budgétaire allouée aux différents projets qui y sont inscrits. Les crédits rendus disponibles ont alors été redéployés vers de nouvelles opérations « anti-bouchon » ou sont venus renforcer le fonds pour le route intelligente afin de préserver un investissement fort de la Région en faveur des routes à hauteur de 250 M€.

Le présent avenant décline les évolutions du programme d'investissement en Seine-Saint-Denis.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'apporter les modifications au contrat-cadre conclu entre la Région et le département de Seine-Saint-Denis afin de tenir compte des évolutions du programme d'investissement du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route.

ARTICLE 2 : MODIFICATION DU PREAMBULE

Le troisième paragraphe du préambule est modifié comme suit :

Dans ce cadre, le département de Seine-Saint-Denis consacrera 8,9 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 **et dans le respect de l'enveloppe globale de 250 M€ qu'elle a dédiée au Plan « anti-bouchon »**. 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.

Dans ce même cadre, le Département de Seine-Saint-Denis **a délégué la maîtrise d'ouvrage des études de l'opération Avenue de la Liberté (ex-BUCSO) au Département des Hauts-de-Seine qui y consacrera 0,5 M€ HT**. La région Île-de-France, pour sa part, participera à son financement à hauteur de 50%, conformément à l'annexe 1. Sa mise en œuvre fera l'objet d'une convention spécifique établie sur la base des principes énoncés ci-après et approuvée par les organes délibérants des trois collectivités sous réserve de l'inscription des crédits correspondants à leurs budgets respectifs.

ARTICLE 3 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 « LE PROGRAMME DE MISE ŒUVRE DU RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL »

L'article 1 est modifié comme suit :

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

- Gerfaut II, nouvelles tranches fonctionnelles
- Avenue de la Liberté (ex-BUSCO)
- Démarche circulation

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.

ARTICLE 4 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « LES PRINCIPES CONTRACTUELS »

L'article 3 est modifié comme suit :

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

- le contrat de mise en œuvre du plan anti-bouchon porte sur un engagement maximal de 8,9 M€, et la délégation de maîtrise d'ouvrage au CD92 pour l'opération Avenue de la Liberté (ex-BUCSO).
- la participation de la Région est fixée entre 35% et 50% (cf. tableau en annexe), dans la limite de l'enveloppe globale de 250 M€ dédiée au programme d'investissement du Plan « anti-bouchon ».

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.

ARTICLE 5 : MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 « TABLEAU DES OPERATIONS ET CLES DE FINANCEMENT »

Le tableau est modifié comme suit :

Opération	Montant (M€)	Part maximale 2016-2020	Clé de financement régional	Plafond des crédits Région 2016-2020 (M€)
Gerfaut II, nouvelles tranches fonctionnelles	5,9	5,9	50%	2,95
Démarche circulation		3	36,67%	1,1
Opération interdépartementale complémentaire : Avenue de la Liberté (ex-BUSCO) portée par le CD 92	18,5	0,5	50%	0,25

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses du contrat-cadre initial non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.

La Présidente du conseil régional d'Île-de-France et le Président du conseil départemental de Seine-Saint-Denis sont chargés conjointement de l'exécution du présent **avenant**.

Fait à _____, le _____

Fait en deux exemplaires originaux,

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

**Le Président du conseil
départemental de Seine-Saint-Denis**

Valérie PECRESSE

Stéphane TROUSSEL

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

-

AVENANT N°1

La région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente du conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° _____ du conseil régional en date du _____,

Et

Le département du Val-de-Marne représenté par Monsieur Christian FAVIER, Président du conseil départemental du Val-de-Marne, autorisée par la délibération n° _____ l'assemblée départementale en date du _____,

Vu la délibération n° CR 2017-54 du 09 mars 2017 du conseil régional en date relative au Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, modifié par la délibération n° CR _____ du _____ ;

Vu la délibération n° CP 2017-414 du 18 octobre 2017 de la commission permanente du conseil régional approuvant le contrat-cadre avec le Département ;

Vu la délibération n° CP 2018-7-7 de l'assemblée départementale du 28 mai 2018 approuvant le contrat-cadre avec la Région ;

Il est convenu ce qui suit :

Préambule :

Conformément au Plan « anti-bouchon » et pour changer la route, la région Île-de-France et le département du Val-de-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 avenant confirme 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.

Le bilan à mi-parcours du Plan régional montre que certains projets ont eu une évolution plus lente que prévue. Pour optimiser le programme d'investissement global, la Région a proposé une révision de son Plan pour affiner l'enveloppe budgétaire allouée aux différents projets qui y sont inscrits. Les crédits rendus disponibles ont alors été redéployés vers de nouvelles opérations « anti-bouchon » ou sont venus renforcer le fonds pour le route intelligente afin de préserver un investissement fort de la Région en faveur des routes à hauteur de 250 M€.

Le présent avenant décline les évolutions du programme d'investissement dans le Val-de-Marne.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'apporter les modifications au contrat-cadre conclu entre la Région et le département du Val-de-Marne afin de tenir compte des évolutions du programme d'investissement du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route.

ARTICLE 2 : MODIFICATION DU PREAMBULE

Le troisième paragraphe du préambule est modifié comme suit :

Dans ce cadre, le département du Val-de-Marne consacrera 31,8 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 **et dans le respect de l'enveloppe globale de 250 M€ qu'elle a dédiée au Plan « anti-bouchon »**. 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.

ARTICLE 3 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 « LE PROGRAMME DE MISE ŒUVRE DU RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL »

L'article 1 est modifié comme suit :

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

- Extension de PARCIVAL
- Accessibilité et desserte du pôle d'Orly
- Franchissement de Seine au nord du Val-de-Marne (études)
- RD10 nouveau barreau (Altival)
- RD7

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.

ARTICLE 4 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « LES PRINCIPES CONTRACTUELS »

L'article 3 est modifié comme suit :

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

- le contrat de mise en œuvre du plan anti-bouchon porte sur un engagement maximal de 31,8 M €.
- la participation de la Région est fixée entre 30% et 50% (cf. tableau en annexe), dans la limite de l'enveloppe globale de 250 M€ dédiée au programme d'investissement du Plan « anti-bouchon ».

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.

ARTICLE 5 : MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 « TABLEAU DES OPERATIONS ET CLES DE FINANCEMENT »

Le tableau est modifié comme suit :

Opération	Montant (M€)	Part maximale 2016-2020	Clé de financement régional	Plafond des crédits Région 2016-2020 (M€)
Extension de PARCIVAL	50	5	50%	2,5
Accessibilité et desserte du pôle d'Orly	50	15	50%	7,5
Franchissement de Seine au nord du Val-de-Marne (études)		2,2	50%	1,1
RD10 nouveau barreau (altival)		2,6	50%	1,3
RD7		7	30%	2,1

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses du contrat-cadre initial non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.

La Présidente du conseil régional d'Île-de-France et le Président du conseil départemental du Val-de-Marne sont chargés conjointement de l'exécution du présent **avenant**.

Fait à _____, le _____

Fait en deux exemplaires originaux,

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

**Le Président du conseil
départemental du Val-de-Marne**

Valérie PECRESSE

Christian FAVIER

Contrat cadre de mise en œuvre dans le Val d'Oise
du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route

-

AVENANT N°1

La région Île-de-France représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente du conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° _____ du conseil régional en date du _____,

Et

Le département du Val d'Oise représenté par Madame Marie-Christine CAVECCHI, Présidente du conseil départemental du Val d'Oise, autorisée par la délibération n° _____ l'Assemblée départementale en date du _____,

Vu la délibération n° CR 2017-54 du 09 mars 2017 du conseil régional en date relative au Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route, modifié par la délibération n° CR _____ du _____ ;

Vu la délibération n° CP 2017-151 du 17 mai 2017 de la commission permanente du conseil régional approuvant le contrat-cadre de mise en œuvre dans le Val d'Oise du Plan régional "anti-bouchon" et pour changer la route 2016-2020 avec le Département ;

Vu la délibération n° CP 6-18 de l'assemblée départementale du 19 mai 2017 approuvant le contrat-cadre de mise en œuvre dans le Val d'Oise du Plan régional "anti-bouchon" et pour changer la route 2016-2020 avec la Région ;

Il est convenu ce qui suit :

Préambule :

Conformément au Plan « anti-bouchon » et pour changer la route, la région Île-de-France et le département du Val d'Oise 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 avenant confirme 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.

Le bilan à mi-parcours du Plan régional montre que certains projets ont eu une évolution plus lente que prévue. Pour optimiser le programme d'investissement global, la Région a proposé une révision de son Plan pour affiner l'enveloppe budgétaire allouée aux différents projets qui y sont inscrits. Les crédits rendus disponibles ont alors été redéployés vers de nouvelles opérations « anti-bouchon » ou sont venus renforcer le fonds pour le route intelligente afin de préserver un investissement fort de la Région en faveur des routes à hauteur de 250 M€.

Le présent avenant décline les évolutions du programme d'investissement dans le Val d'Oise.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'apporter les modifications au contrat-cadre conclu entre la Région et le département du Val d'Oise afin de tenir compte des évolutions du programme d'investissement du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route.

ARTICLE 2 : MODIFICATION DU PREAMBULE

Le troisième paragraphe du préambule est modifié comme suit :

Dans ce cadre, le département du Val d'Oise consacrera 117,5 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 **et dans le respect de l'enveloppe globale de 250 M€ qu'elle a dédiée au Plan « anti-bouchon »**. 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.

ARTICLE 3 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 « LE PROGRAMME DE MISE ŒUVRE DU RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL »

L'article 1 est modifié comme suit :

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

- Avenue du Parisis (section est)
- Desserte de la plateforme multimodale de Bruyères-sur-Oise, accès sud RD 922
- Desserte du site Airbus Helicopters depuis la RD84A
- Bretelle RD122-A15 à Sannois
- RD14, déviation de La Chapelle en Vexin
- Réaménagement de la patte d'Oie d'Herblay A15/RD14/RD392/RD106
- Liaison RD48/RD392 à Corneilles-en-Parisis (desserte Sud Placoplatre)
- Aménagement RD 10 et RD 16 en sortie d'autoroute A1 à Saint-Witz (études)
- Aménagement RD 370 entre RD 84 et RD 970 à Gonesse
- Déviation RD 370 entre RD 10 et RD 316 à Villiers-le-Bel et Ecouen (études)

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.

ARTICLE 4 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « LES PRINCIPES CONTRACTUELS »

L'article 3 est modifié comme suit :

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

- le contrat de mise en œuvre du plan anti-bouchon porte sur un engagement maximal de 117,5 M €.
- la participation de la Région est fixée entre 15% et 50% (cf. tableau en annexe), dans la limite de l'enveloppe globale de 250 M€ dédiée au programme d'investissement du Plan « anti-bouchon ».

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.

ARTICLE 5 : MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 « TABLEAU DES OPERATIONS ET CLES DE FINANCEMENT »

Le tableau est modifié comme suit :

Opération	Montant (M€)	Part maximale 2016-2020	Clé de financement régional	Plafond des crédits Région 2016-2020 (M€)
Avenue du Parisis (section est)	145,7	79,7	50%	39,85
Desserte de la plateforme multimodale de Bruyères-sur-Oise, accès sud RD 922	8,4	2,4	50%	1,2
Desserte du site Airbus Helicopters depuis la RD84A	4	4	30%	1,2
Bretelle RD122-A15 à Sannois	2,8	2,8	15%	0,42
RD14, déviation de La Chapelle en Vexin	14	14	50%	7
Réaménagement de la patte d'Oie d'Herblay A15/RD14/RD392/RD106	14,3	10	50%	5
Liaison RD48/RD392 à Cormeilles-en-Parisis (desserte Sud Placoplatre)	2,5	2,5	30%	0,75
Aménagement RD 10 et RD 16 en sortie d'autoroute A1 à Saint-Witz (études)	5,2	0,4	50%	0,2
Aménagement RD 370 entre RD 84 et RD 970 à Gonesse	2,8	1,3	30%	0,39
Déviations RD 370 entre RD 10 et RD 316 à Villiers-le-Bel et Ecouen (études)	5	0,4	50%	0,2

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses du contrat-cadre initial non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.

La Présidente du conseil régional d'Île-de-France et la Présidente du conseil départemental du Val d'Oise sont chargés conjointement de l'exécution du présent **avenant**.

Fait à _____, le _____

Fait en deux exemplaires originaux,

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

**La Présidente du conseil
départemental du Val d'Oise**

Valérie PECRESSE

Marie-Christine CAVECCHI

**ANNEXE 4 : THEMATIQUES SOUTENUES PAR LA REGION
DANS LE CADRE DU PLAN REGIONAL ANTIBOUCHON ET
POUR CHANGER LA ROUTE**

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
- 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.
- 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.)

Les thématiques ci-dessous n'ont pas vocation à figurer dans les conventions issues des 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-employeurs (entreprises, administrations...)

Parmi les actions pouvant être incluses dans ces plans d'actions, le déploiement ou la rénovation d'installation de recharge de véhicules électriques est encadré par les modalités de financement prévues par la politique régionale d'électromobilité (Cf. annexe 5, II, article 4 de la présente délibération).

- PLD. La Région soutient les études permettant de décliner le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF). Elle 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.

ANNEXE 5 : POLITIQUE REGIONALE D'ELECTROMOBILITE

POLITIQUE REGIONALE DE SOUTIEN A L'ÉLECTROMOBILITÉ

Dans le cadre de la Révolution des Transports, visant notamment à moderniser les transports en commun et lutter contre l'autosolisme, la Région entend jouer un rôle moteur pour réduire l'empreinte carbone des déplacements des Franciliens. Elle souhaite accélérer le développement de l'électromobilité sur son territoire en mettant en œuvre des actions visant à lever les freins rencontrés, qu'ils soient d'ordre physique ou psychologique.

La Région s'engage à favoriser le développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE) en Île-de-France afin de répondre aux besoins des usagers tels que :

- la connaissance de l'existence d'un réseau de recharge par la création d'une cartographie exhaustive ;
- la connaissance de la disponibilité en temps réel par la création d'une cartographie dynamique à terme ;
- l'interopérabilité du service ;
- un coût raisonnable.

Plus généralement, la Région souhaite favoriser l'engagement des collectivités et porteurs de projet dans une véritable stratégie de développement des infrastructures, s'appuyant sur des documents stratégiques territorialisés (subventionnables) à décliner en plans d'actions opérationnels.

La politique régionale s'articule autour de deux piliers décrits ci-après :

- un label régional de l'électromobilité,
- un dispositif d'aides financières aux études ainsi qu'au déploiement et à la remise à niveau des infrastructures de recharge.

Par ces actions, la Région souhaite démontrer la complémentarité de tous les acteurs publics sur le sujet. Cette ambition est inscrite dans une charte de l'électromobilité en Île-de-France, associant les principaux partenaires publics.

I. Création d'un LABEL REGIONAL pour les IRVE

Le label régional pour les IRVE garantit d'une part une qualité de service minimale aux usagers et d'autre part aux maîtres d'ouvrage une visibilité des IRVE labellisées.

Les critères

Pour être labellisées, les IRVE devront respecter l'ensemble des critères suivants :

a. CRITERES TECHNIQUES :

Les IRVE labellisées devront :

- être situées en Île-de-France ;
- être sur le domaine public ou être physiquement accessibles au public, y compris moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ;
- être associées à des place(s) de stationnement identifiée(s) et signalée(s) ;

- respecter les termes du décret n° 2017-26 et notamment disposer d'un système de paiement à l'acte et d'identification du contrat de service de l'utilisateur
- disposer d'un système de supervision à distance de l'IRVE et de la recharge permettant le paramétrage et la gestion des accès, le contrôle de fonctionnement, le suivi des charges, et de communiquer l'information de localisation, de fonctionnement (opérationnelle ou en panne) et d'utilisation de l'IRVE ;
- disposer d'un système permettant le moment venu de donner des consignes de modulation de la puissance maximale des IRVE.

b. CRITERES « SERVICES ET ITINERANCE DE LA RECHARGE »

Les IRVE labellisées devront être accessibles à tout opérateur de mobilité, permettant un accès « sans frontière » au sein de l'IDF. Elles devront ainsi partager les données suivantes de manière ouverte et gratuite :

- la géolocalisation des IRVE ;
- la puissance et le type de prises disponibles ;
- la disponibilité des points de charge ;
- toute information de non fonctionnement (de manière immédiate) ;

Les IRVE labellisées devront également :

- permettre l'itinérance de la recharge sur la totalité du territoire francilien par une connexion à une plateforme d'interopérabilité du type GIREVE ;
- permettre aux opérateurs de mobilité d'accéder de manière ouverte à tous les services proposés par la borne.

c. CRITERES « DISPONIBILITE ET MAINTENANCE »

En termes de disponibilité, les garanties suivantes devront être apportées :

- le cumul de temps en défaut d'une station de recharge ne peut pas être supérieur à 8 jours/an ;
- les sessions de recharge des véhicules autorisés ne sont pas interrompues avant la fin de la durée prévue, du fait de l'IRVE, dans 95% des sessions de recharge sur 1 an.

Les IRVE labellisées devront :

- être sous contrat de maintenance tout le temps de la labellisation. Ce contrat devra au minimum prévoir :
 - une correction des anomalies majeures :
 - dans les quinze (15) minutes par téléopération pour les corrections des anomalies concernant le système permettant l'autorisation d'accès à la recharge, le verrouillage ou le déverrouillage du socle ou connecteur d'un point de recharge,
 - dans les cinq (5) jours ouvrés les autres anomalies de matériel ;
 - partager de manière ouverte et gratuite, en cas de panne, dans la limite d'un jour ouvré une information sur la date de remise en état de l'IRVE ;
 - un dispositif permettant à un usager de signaler une panne ;
 - un centre d'appel téléphonique dont le numéro est affiché dans la station de recharge et accessible 24h/24 et 7j/7.
- permettre, ainsi que la supervision, de contrôler le fonctionnement effectif des éléments principaux (disjoncteur, communication, etc.) afin de déclencher une intervention de maintenance afin de garantir une vraie disponibilité auprès des usagers.

d. CRITERES « COMMUNICATION DES DONNEES »

Les IRVE labellisées devront :

- partager de manière ouverte et gratuite tout changement de donnée dynamique d'un point de recharge (puissance maximale disponible...), en moins d'une (1) minute ;
- permettre de notifier aux utilisateurs (SMS, application...) ou à leur opérateur de mobilité les interruptions de recharge éventuelles ;
- permettre d'envoyer au client le compte-rendu de recharge (CDR) d'une session aussitôt que possible et en tous cas conformément au contrat commercial. Le CDR contient toutes les informations convenues par contrat, notamment les paramètres de calcul du prix de la session de recharge et si possible ce prix, ainsi qu'à minima la durée totale de la session et le nombre de kWh délivrés.

Bénéfices et respect du label

En octroyant le label, la Région offre de la visibilité aux bénéficiaires en référençant les points de charge répondant au référentiel sur une carte régionale ouverte (open data). Elle pourra également valoriser les détenteurs du label lors de campagne de communication grand public ou de séminaires professionnels.

Si une IRVE labellisée ne respecte plus les critères décrits ci-dessus, la Région pourra retirer le label pour cette IRVE. Cela se traduira notamment par la suppression de son référencement par la Région.

Demande et instruction de labellisation d'IRVE

Tout porteur de projet, gestionnaire ou opérateur d'IRVE, peut solliciter l'attribution du label, y compris pour les IRVE existantes.

Le dossier de demande devra contenir tous les éléments permettant au demandeur de justifier les moyens mis en œuvre pour atteindre le niveau qualitatif imposé pour l'obtention du label.

Ainsi, le dossier de demande sera constitué au minimum des éléments suivants :

- la localisation ;
- l'identification des places de stationnement concernées ;
- un descriptif technique de l'IRVE prévue permettant de vérifier les critères a, b, c et d ;
- la demande d'enregistrement à une plateforme d'itinérance ;
- une copie du CCTP du contrat de maintenance prévu ;
- un document présentant la politique tarifaire envisagée (forme et tarifs pour l'utilisateur final) ;
- une présentation des services envisagés.

Le demandeur devra également joindre un engagement à faire poser le logo régional sur chaque point de charge des IRVE labellisées.

II. Dispositif d'AIDES FINANCIERES « SOUTIEN AU DEVELOPPEMENT DES IRVE »

La Région accompagne les territoires dans la définition ou l'approfondissement de leur stratégie en matière de développement des IRVE. En complément des aides proposées par d'autres acteurs, les subventions accordées dans le cadre de ce dispositif ont pour objectif d'amorcer la mise en place et le renforcement d'un véritable réseau d'IRVE en Île-de-France, attractif et fiable. Ce réseau doit être, à moyen terme, équilibré financièrement et a vocation à continuer à se développer sans investissement public.

Article 1 : Présentation du dispositif

Le dispositif a pour objet le financement des infrastructures de recharge situées sur le domaine public francilien. Certaines bornes situées sur domaine privé peuvent être subventionnées, par ailleurs, dans le cadre des plans de mobilités inter-entreprises.

Les subventions régionales attribuées au titre de ce dispositif sont cumulables avec d'autres subventions ou primes telles que le programme ADVENIR. Le taux de participation régionale proposé constitue un maximum, afin que la part de financement du maître d'ouvrage ne puisse pas être inférieure à 30%.

Le dispositif s'applique au déploiement de nouvelles IRVE et à la mise à niveau des IRVE existantes sur domaine public.

Toutes les IRVE subventionnées par ce dispositif doivent respecter les critères du label régional pour les IRVE. Toute IRVE subventionnée devra obtenir le label une fois mise en service.

Il est demandé au Maître d'ouvrage de mener au préalable une réflexion stratégique territoriale lui permettant de vérifier l'équilibre financier à terme des installations envisagées. La Région accompagne ensuite la mise en œuvre pour les premières années du déploiement et de mise à niveau (3 à 5 ans).

Pour le financement de la mise à niveau des bornes existantes, il s'agit d'aider les maîtres d'ouvrage à mettre à niveau leurs infrastructures afin qu'elles remplissent tous les critères du label régional pour les IRVE.

Un maître d'ouvrage peut solliciter plusieurs fois ce dispositif sur des territoires différents. Il devra alors décliner l'ensemble des documents demandés au territoire sur lequel porte sa demande.

Article 2 : Nature des dépenses subventionnables

Les éléments listés ci-dessous pourront être financés par ce dispositif :

LE DOCUMENT STRATEGIQUE

Les études d'élaboration d'un document stratégique, sous réserve que celui-ci couvre l'ensemble des points suivants :

1. / Diagnostics

Il s'agit pour le demandeur d'identifier sur un territoire pertinent (qui ne peut être inférieur à une commune) les bornes existantes, leur utilisation et les besoins y compris les besoins des professionnels et véhicules utilitaires. Ce premier bilan sera complété par un recensement des IRVE situées sur les communes voisines.

Le diagnostic comportera également un recensement des tarifs usagers pratiqués sur les différentes IRVE identifiées.

2. / Stratégie à terme

Il s'agit pour le demandeur de définir une vision prospective de l'électromobilité sur ce territoire, cohérente avec celle des territoires limitrophes. Cette vision inclura les objectifs de déploiement et de mise à niveau.

Les éléments composant cette stratégie doivent permettre d'identifier et de justifier le nombre de bornes par secteur ainsi que les puissances envisagées. Pour cela, le demandeur indiquera les hypothèses de déploiement, de mise à niveau et de taux de pénétration du véhicule électrique prises.

Cette stratégie est complétée par une étude de marché, dans une perspective de rentabilité du réseau à terme. La Région demande à faire appel à un bureau d'études ou autre expert pour consolider l'approche économique.

L'approche économique devra notamment comporter des éléments sur la tarification usagers. Le demandeur devra rechercher une tarification simple à comprendre et à appliquer, cohérente et équitable, prenant en compte les spécificités des territoires.

LES IRVE

Seules les IRVE sur domaine public peuvent bénéficier des subventions. Sont subventionnables, la fourniture des IRVE, les travaux de génie civil, les frais de raccordement et de mise en service nécessaires à l'installation ou à la mise à niveau des IRVE.

Sont exclus des dépenses subventionnables les acquisitions foncières, les autres dévoiements de réseaux, les travaux d'entretien, ainsi que le stationnement.

Les demandes de subvention doivent appliquer les points suivants :

1. / Respect des critères du label

Le dossier du demandeur devra permettre de vérifier que les IRVE subventionnées pourront être labellisées. Ainsi, le dossier de demande devra intégrer tous les éléments envisagés pour l'exploitation de l'IRVE justifiant le respect de ces critères. Le solde de la subvention sera soumis à l'obtention du label selon les dispositions du chapitre I. du présent document.

2. / Inscription dans un plan d'actions et/ou dans une politique d'installation à la demande

Le bénéficiaire déclinera le document stratégique le concernant dans un plan d'actions (déploiement et mise à niveau de l'existant) d'une durée de 3 ans minimum à 5 ans maximum.

Ce plan devra intégrer les préconisations d'ENEDIS émises en fonction des capacités locales d'accueil du réseau public de distribution d'électricité.

Le maître d'ouvrage doit s'engager formellement à réaliser son plan d'actions, par délibération. Il pourra éventuellement le modifier de la même façon en fonction du retour d'expérience des premières actions menées.

Pour les bénéficiaires choisissant un déploiement basé sur le principe des installations à la demande, ce déploiement pourra être subventionné annuellement selon les mêmes taux dans la limite de 5 ans.

Article 3 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires des subventions régionales au titre du présent règlement d'intervention régional, sont les maîtres d'ouvrage des installations à savoir :

- Les collectivités territoriales, leurs groupements (y compris syndicats d'énergie) et leurs délégataires de services publics dans le respect de la réglementation en vigueur sur la commande publique et sur les aides d'Etat,
- l'Etat et ses délégataires,
- les établissements publics.

Article 4 : Modalités de financement

La dépense subventionnable est calculée sur le coût hors taxes ou TTC du projet selon que le bénéficiaire est éligible ou non au FCTVA.

Les taux indiqués sont des taux maximums qui seront ajustés en fonction des autres aides dont bénéficie le demandeur afin que le reste à charge soit au minimum de 30%.

1. / Études de définition du schéma stratégique :

Le taux de participation régional est de 50 % maximum des dépenses subventionnables.

2. / Installation de nouvelles IRVE ou mise à niveau d'IRVE existantes :

Le taux de participation régionale est de 50% maximum des dépenses subventionnables.

Pour la recharge normale, la subvention maximale est de 2 500 € par point de charge.

Pour la recharge rapide, seules les IRVE situées sur ou à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional, défini dans le Plan régional « anti-bouchon et pour changer la route », pourront être financées dans ce cadre.

TABEAU RECAPITULATIF	Taux maximum de subvention régionale*	Plafond
Etudes schéma stratégique	50%	/
IRVE jusqu'à 22 kVA	50%	2 500 € / point de charge
IRVE > 22 kVA à proximité du RRIR	50%	/

* taux ajustés en fonction des autres contributions afin que le reste à charge du demandeur soit au moins de 30%

Article 5 : Solde et suivi du Label

Si, après octroi de la subvention, le bénéficiaire modifie les caractéristiques ou le niveau de service fourni par ses IRVE, il doit en informer la Région, qui se réserve le droit de suspendre la subvention si les critères du label ne sont plus respectés.

Si dans les 5 ans qui suivent le versement du solde de la subvention régionale, une IRVE subventionnée ne respectait plus les critères du label régional pour les IRVE, la Région pourra demander le remboursement de tout ou partie de la subvention au bénéficiaire.

ANNEXE 6 : FICHES PROJETS

**DOSSIER N° 19009505 - ROUTE - RN104/RD117 STE-GENEVIEVE-DES-BOIS / DESSERTE CROIX
BLANCHE - CD91**

Dispositif : Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route - Aménagement d'infrastructures sur voirie départementale (n° 00001025)

Délibération Cadre : CR2019-047 du 21/11/2019

Imputation budgétaire : 908-823-204132-182003-200

Action : 18200301- Aménagement de voirie départementale

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route - Aménagement d'infrastructures sur voirie départementale	170 000,00 € HT	33,00 %	56 100,00 €
Montant total de la subvention			56 100,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'ESSONNE
Adresse administrative : BOULEVARD DE FRANCE
91012 EVRY CEDEX
Statut Juridique : Département
Représentant : Monsieur François DUROVRAY, Président

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 2 décembre 2019 - 31 décembre 2021

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

L'échangeur n° 40 de la RN 104, qui dessert la zone commerciale de la Croix Blanche, est fortement congestionné aux heures de pointe du soir et du samedi après-midi. Ce manque de fluidité de l'échangeur provoque des remontées de file sur la Francilienne de nature à constituer une source d'accidents. Cette situation est susceptible de s'aggraver avec l'extension de la zone d'activités commerciales de la Croix Blanche à venir.

Le projet consiste à créer deux voies de shunt au droit des quadrants nord-est et nord-ouest du ring de l'échangeur n°40 entre la RN104 « La Francilienne » et la RD117. Ces voies permettront de réduire la congestion subie par les usagers et d'augmenter leur sécurité par la réduction des remontées de files constatées sur ces deux axes majeurs du réseau routier d'intérêt régional.

La présente subvention permet de réaliser les études AVP et PRO.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs

de transport et maîtres d'ouvrage (Départements, SNCF, RATP, Ile-de-France Mobilités, Ports de Paris, VNF, etc.), d'accueillir des stagiaires fera l'objet d'une convention passée avec chacune des structures et détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permettra ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Dans le cadre de la revoyure du plan "anti-bouchon", la région Île-de-France s'engage à financer les études sous maîtrise d'ouvrage départementale de l'opération "RN104/RD117 Ste Geneviève des bois - Desserte Croix Blanche" selon une clé de financement de 33 % appliquée à une enveloppe maximale de 170 000 € HT, soit une participation régionale de 56 100 €.

Localisation géographique :

- SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2019

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes AVP	80 000,00	47,06%
Etudes PRO	90 000,00	52,94%
Total	170 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Département de l'Essonne	113 900,00	67,00%
Région Île-de-France (sollicitée)	56 100,00	33,00%
Total	170 000,00	100,00%

DOSSIER N° 19009506 - ROUTE - DESSERTE SECTEUR SUD FRANCILIENNE-BA217 - CD91

Dispositif : Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route - Aménagement d'infrastructures sur voirie départementale (n° 00001025)

Délibération Cadre : CR2019-047 du 21/11/2019

Imputation budgétaire : 908-823-204132-182003-200

Action : 18200301- Aménagement de voirie départementale

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route - Aménagement d'infrastructures sur voirie départementale	530 000,00 € HT	25,00 %	132 500,00 €
Montant total de la subvention			132 500,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'ESSONNE
Adresse administrative : BOULEVARD DE FRANCE
91012 EVRY CEDEX
Statut Juridique : Département
Représentant : Monsieur François DUROVRAY, Président

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 22 novembre 2019 - 30 septembre 2022

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

L'aménagement du secteur sud Francilienne - BA217, porté par les intercommunalités (CEA, GPS et CCVE) prévoit à court terme la réalisation de programmes immobiliers d'importance parmi lesquels on retiendra le nouveau quartier « Grand Parc Bondoufle », le Parc d'activités Val-Vert ou encore la reconversion de l'ex base aérienne de Brétigny-sur-Orge. Ces programmes font craindre une saturation du réseau routier du secteur: en particulier, les RD 312 et RD 19 jusqu'à la Francilienne et les infrastructures envisagées (dont la Liaison routière Centre Essonne - LCE) ne permettront pas, à moyen terme, de compenser les augmentations de flux.

Afin d'anticiper les difficultés de circulation, le Département a proposé aux partenaires un programme d'études permettant, dès à présent, de préciser les aménagements viaires à réaliser, y compris pour les transports en commun, et d'examiner leur faisabilité. Ce programme, objet de la présente subvention, comporte la mise en place d'un observatoire des trafics et les études de faisabilité des premiers aménagements envisagés.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs

de transport et maîtres d'ouvrage (Départements, SNCF, RATP, Ile-de-France Mobilités, Ports de Paris, VNF, etc.), d'accueillir des stagiaires fera l'objet d'une convention passée avec chacune des structures et détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permettra ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Dans le cadre de la revoyure du plan "anti-bouchon", la région Île-de-France s'engage à financer les études sous maîtrise d'ouvrage départementale de l'opération "desserte du secteur sud Francilienne - BA217" selon une clé de financement de 25% appliquée à une enveloppe maximale de 530 000 € HT, soit une participation régionale de 132 500 €.

Localisation géographique :

- CC VAL D'ESSONNE
- CA COEUR D'ESSONNE AGGLOMERATION
- CA GRAND PARIS SUD SEINE ESSONNE SENART (91-ESSONNE)

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2019

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Observatoire des trafics (étude d'évolution du trafic et propositions d'aménagements)	150 000,00	28,30%
Etude de faisabilité du carrefours RD19/RD312	200 000,00	37,74%
Etudes de faisabilité de raccordement des voiries interne à la BA2017 aux RD 19 et 312	160 000,00	30,19%
Etude de régulation du carrefour giratoire "Amazon"	20 000,00	3,77%
Total	530 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Département de l'Essonne	132 500,00	25,00%
Région Île-de-France (sollicitée)	132 500,00	25,00%
Etat	137 500,00	25,94%
Coeur Essonne Agglomération (sollicitée)	74 500,00	14,06%
CC Val d'Essonne (sollicitée)	26 500,00	5,00%
CA Grand Paris Sud Seine Essonne Senart (sollicitée)	26 500,00	5,00%
Total	530 000,00	100,00%

ANNEXE 7 : CONVENTIONS

Echangeur RN104/RD117 secteur Croix Blanche

Convention de financement relative
aux études AVP et PRO



2019

TABLE DES MATIERES

<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION.....</u>	<u>5</u>
1.1	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'OPERATION.....	5
1.2	DELAIS DE REALISATION DES ETUDES ET DES ACQUISITIONS FONCIERES.....	6
<u>2</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DU PROJET.....</u>	<u>6</u>
2.1	HISTORIQUE	6
2.2	OBJECTIFS DU PROJET	7
<u>3</u>	<u>ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....</u>	<u>7</u>
3.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE	7
3.1.1	IDENTIFICATION	7
3.1.2	ENGAGEMENTS.....	7
3.2	LES FINANCEURS	7
3.2.1	IDENTIFICATION	7
3.2.2	ENGAGEMENTS.....	7
<u>4</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>8</u>
4.1	ESTIMATION DU COUT DE L'OPERATION.....	8
4.2	COUTS DETAILLES.....	8
4.3	PLAN DE FINANCEMENT.....	8
4.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT	8
4.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	8
4.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	9
4.4.3	PAIEMENT	9
4.4.4	BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION.....	9
4.5	CADUCITE DE LA SUBVENTION REGIONALE	9
4.6	COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE	10
<u>5</u>	<u>GESTION DES ECARTS</u>	<u>10</u>
<u>6</u>	<u>MODALITES DE CONTROLE</u>	<u>10</u>
<u>7</u>	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE L'OPERATION</u>	<u>10</u>
<u>8</u>	<u>COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE.....</u>	<u>11</u>
<u>9</u>	<u>DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....</u>	<u>11</u>
<u>10</u>	<u>MODIFICATION DE LA CONVENTION</u>	<u>11</u>
<u>11</u>	<u>RESILIATION DE LA CONVENTION.....</u>	<u>11</u>
<u>12</u>	<u>REGLEMENT DES LITIGES</u>	<u>12</u>
<u>13</u>	<u>QUALITE DE SERVICE SUR LE RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL</u>	<u>12</u>
<u>14</u>	<u>MESURES D'ORDRE</u>	<u>13</u>
<u>ANNEXES</u>	<u>.....</u>	<u>14</u>

Entre,

La région Ile-de-France, sise 2 rue Simone Veil – 93400 SAINT OUEN, représentée par Madame Valérie PECRESSE, sa Présidente en exercice, ou son représentant, agissant en vertu de la délibération n° de la commission permanente du désignée dans ce qui suit par les mots « la Région »,

ET

Le département de l'Essonne, sis Boulevard de France – 91012 EVRY Cedex, représenté par Monsieur François DUROVRAY, son Président en exercice, ou son représentant, agissant en vertu de la délibération n°2018-00-0003 de l'Assemblée départementale du 24 septembre 2018 désigné dans ce qui suit par les mots « le Département »,

Ci-après collectivement désignés « **les Parties** »,

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;

Vu la délibération du Conseil départemental n° 2016-04-0050 du 21 novembre 2016 émettant l'avis du Département sur la constitution du réseau routier d'intérêt régional et sur le plan régional « anti-bouchons » et pour changer la route ;

Vu la délibération n° CR 2017-54 du conseil régional d'Île-de-France du 09/03/2017 approuvant le Plan « anti-bouchons et pour changer la route », modifiée par la délibération n° CR 2019-047 en date du _____ ;

Vu la délibération du Conseil départemental n°2017-04-0037 du 27 mars 2017 approuvant le contrat de mise en œuvre du Plan « anti-bouchon et pour changer de route » de la région Île-de-France lui donnant délégation pour approuver les conventions ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional n° CP 2017-226 du 05/07/2017, approuvant le contrat-cadre avec le département de l'Essonne pour la mise en œuvre du Plan régional « anti-bouchon et pour changer la route » ;

Vu la délibération du conseil départemental n°2017-01-0029 du 29 mai 2017 approuvant la refonte du règlement budgétaire et financier du Département ;

Vu la délibération du conseil régional n° CR 2019-047 du _____, approuvant l'avenant au contrat-cadre avec le département de l'Essonne pour la mise en œuvre du Plan régional « anti-bouchon et pour changer la route » ;

Vu la délibération du conseil départemental n° _____ du _____ approuvant l'avenant au contrat de mise en œuvre du Plan « anti-bouchon et pour changer de route » de la région Île-de-France ;

Il est convenu ce qui suit :

Définitions

Les parties conviennent de donner aux mots et expressions, ci-après désignés dans la présente convention, le sens suivant :

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes (Dossiers réglementaires, enquête publique, acquisitions foncières, études d'Avant-projet, de Projet, Travaux) permettant d'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle à laquelle la présente convention fait référence.

« **Opération** » : désigne les étapes du projet et leur financement définis dans le cadre de la présente convention.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Etudes », dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 1 et en Annexe 3 ;

« **Résultats des Etudes** » : désigne les rapports et présentations réalisés par le maître d'ouvrage, qui seront présentés à son assemblée délibérante ou au comité de pilotage défini à l'article 7 de la présente convention.

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet de déterminer :

- d'une part, les conditions et modalités de financement des études AVP et PRO
- d'autre part, le contenu et les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

« Echangeur RN104/RD117 secteur Croix Blanche »

Dans cet objectif, la Région accorde au bénéficiaire une subvention correspondant à 33% de la dépense subventionnable dont le montant prévisionnel s'élève à 170 000€ HT, soit un montant maximum de subvention de 56 100 €.

1.1 Définitions et contenu de l'opération

L'opération doit permettre la réalisation de deux voies de shunt au droit des quadrants nord-est et nord-ouest du ring de l'échangeur n°40 entre la RN104 « La Francilienne » et la RD 117. Le projet est situé au niveau de la commune de Sainte-Geneviève-des-Bois dans le département de l'Essonne.

La voie de shunt nord-est concernera la bretelle de sortie de la Francilienne en provenance de l'Est (sens Evry – Les Ulis) ; son objectif est de permettre aux mouvements de tourne-à-droite en direction du centre-ville de Sainte-Geneviève-des-Bois, d'éviter complètement le ring ; cette opération vise une réduction de la congestion et la réduction des remontées de files dans la bretelle et sur la RN 104, phénomène constaté en heure de pointe du soir et le samedi après-midi.

La voie de shunt nord-ouest concernera la bretelle d'entrée de la Francilienne en direction de l'Ouest (sens Evry – Les Ulis) ; son objectif est de faciliter la sortie du centre-ville de Sainte-Geneviève-des-Bois aux heures de pointes en minimisant les remontées de files sur la RD 117 depuis le ring.

Le programme des études est présenté en annexe 3.

1.2 Délais de réalisation des études et des acquisitions foncières

La date prévisionnelle de début des études est envisagée au mois de décembre 2019.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études figure en annexe 1.

2 Contexte général du projet

2.1 Historique

L'échangeur n° 40 de la RN 104, qui dessert la zone commerciale de la Croix Blanche, est fortement congestionné aux heures de pointe du soir et du samedi après-midi. Ce manque de fluidité de l'échangeur provoque des remontées de file sur la Francilienne de nature à constituer une source d'accident.

Cette situation est susceptible d'évoluer avec :

- la création par Cœur d'Essonne Agglomération de la ZAC Val-Vert qui correspond à une extension de la zone d'activités commerciales de la Croix Blanche, qui prévoit également la création d'une gare routière destinée à améliorer la desserte en bus du secteur ;
- la création d'une voie nouvelle (Liaison Centre Essonne) et la création d'un site propre bus bilatéral en rives de l'ex RD117 dans la traversée de la zone commerciale de la Croix Blanche

Afin d'envisager une solution pour traiter ce problème, une première étude géométrique niveau faisabilité a été réalisée par Cœur d'Essonne Agglomération (CdEA) en 2016. La Maîtrise d'ouvrage des études a ensuite été confiée au Département de l'Essonne, afin de porter ce dossier auprès de la DIRIF qui doit en assurer l'instruction. En 2018, le Département a repris la maîtrise d'ouvrage des études nécessaires à la constitution du dossier d'opportunité permettant aux services de la DIRIF de se prononcer sur l'intérêt de cet aménagement et ses conditions de réalisation.



2.2 Objectifs du projet

Il s'agit de créer deux voies de shunt au droit de l'échangeur RN 104 – RD 117 pour résorber les remontées de files sur la RN 104 aux heures de pointe du soir et du samedi après-midi. Un dossier d'opportunité est actuellement en cours d'instruction par les services de la DIRIF, pour obtenir une validation des principes d'aménagement du projet.

3 Rôles et engagements des parties

3.1 La maîtrise d'ouvrage

3.1.1 Identification

Le Département est désigné maître d'ouvrage de l'opération dont le contenu est décrit à l'article 1.1 de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément au code de la commande publique.

3.1.2 Engagements

Le Département s'engage à réaliser, à son initiative et sous sa responsabilité l'opération dont le contenu est précisé dans l'article 1.1, en respectant le coût et le calendrier prévisionnel indiqué respectivement dans l'article 4.1 et dans l'annexe 1 de la présente convention. Le calendrier de l'opération peut faire l'objet d'adaptations après accord du comité de suivi défini à l'article 7 de la présente convention.

Le Département s'engage à informer la Région des autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relative à l'objet de cette dernière.

Le Département s'engage à réaliser l'opération dans le respect des règles de l'art et conformément à toutes les lois et règlements en vigueur applicables.

3.2 Les financeurs

3.2.1 Identification

Le financement de l'opération est assuré dans le cadre de la revoyure du Plan régional « anti-bouchons et pour changer la route », pour un montant total de 170 000€ HT selon les clés de répartition suivantes :

- Département de l'Essonne : 67%, soit 113 900 €
- Région Ile-de-France : 33%, soit 56 100 €

3.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement de la Région et du Département à mettre en place financements nécessaires pour la réalisation de l'opération par le maître d'ouvrage visé à l'article 3.1, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des dépenses visé à l'annexe 2.

4 Modalités de financement et de paiement

4.1 Estimation du coût de l'opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 170 000 € HT, non actualisables et non révisables.

4.2 Coûts détaillés

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Echangeur RN104/RD117 secteur Croix Blanche	
Postes de dépenses	Montants HT
Etudes d'AVP	80 000€
Etudes de PRO	90 000€
Total	170 000 €

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles et dans le respect de l'enveloppe globale, après information de la Région Ile-de-France.

4.3 Plan de financement

Montant € courants et %			
Financeurs	Région Île-de-France	Département de l'Essonne	Total
Maîtrise d'ouvrage : Département de l'Essonne	56 100 €	113 900 €	170 000 €
	33%	67 %	100%

4.4 Modalités de versement des crédits de paiement

4.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par la Région au fur et à mesure de l'avancement des prestations couvertes par la présente convention sur présentation d'appels de fonds par le Département.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du Département.

Pour les études objet de la présente convention, le Département transmettra à la Région une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

- le montant des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des factures acquittées par le Département indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date d'acquittement et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations ;
- l'état d'avancement des études.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du Département. La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région au Département est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par la Région avant le versement du solde.

4.4.2 Versement du solde

Après achèvement des prestations couvertes par la présente convention, le versement du solde est subordonné à la production par le bénéficiaire :

- des documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.1 ;
- du résultat des études produites,
- du bilan financier de l'opération, comprenant le relevé final des dépenses et des recettes réalisées, signé par le comptable public.

Chacun de ces documents est signé par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire.

Sur la base de ces documents, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

4.4.3 Paiement

Le mandatement de la Région est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du maître d'ouvrage.

4.4.4 Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du Département aux coordonnées suivantes :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code établissement	Code guichet	N° de compte	CléRIB
Département de l'Essonne	Banque de France à EVRY	30001	00312	C9110000000	19
IBAN		FR 54 3000 1003 12C9 1100 0000 019			

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service
Région Ile-de-France	2 rue Simone Veil 93 400 SAINT-OUEN	Pôle Finances Direction de la comptabilité

4.5 Caducité de la subvention régionale

Si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an (1) maximum par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de demande de première demande de versement, le Département dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

4.6 Comptabilité du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études réalisées dans le cadre de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement la Région de toutes autres participations financières lui étant attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

5 Gestion des écarts

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.3 de la présente convention constitue un plafond. Tout dépassement de ce montant est pris en charge par le maître d'ouvrage.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement à la Région en cas de trop perçu.

En cas d'écart avec le montant visé à l'article 4.1, la Région est informée lors du Comité de suivi.

6 Modalités de contrôle

La Région peut faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place et sur pièces de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de leur date d'émission pour tout contrôle effectué a posteriori.

La Région peut demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'elle juge utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

7 Organisation et suivi de l'opération

La gouvernance de l'opération s'articule autour d'un comité de suivi comprenant des représentants des parties de la présente convention. Ce comité de suivi aborde principalement les questions techniques et financières du projet. Il veille au bon déroulement

et à la qualité des études, à présenter les résultats des études à chacune des étapes clés de l'opération et à contribuer à la réorientation de leur contenu si nécessaire.

Le Comité de suivi est convoqué par le maître d'ouvrage. Il est réuni autant que besoin, mais au moins à la fin de chaque étape-clé de l'opération et une fois par an.

Le compte rendu de chaque comité de suivi est rédigé et transmis par le maître d'ouvrage pour avis avant envoi officiel aux Parties.

8 Communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par le Comité de suivi.

Cette communication est partagée et validée par le MOA et les financeurs dans le cadre du comité.

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeur, maître d'ouvrage ;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Le Département autorise à titre gracieux la Région à utiliser les résultats du projet subventionné (publications y compris photographiques, communication à des tiers...) à des fins de communication relative à l'action régionale. La Région ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la Région est interdite.

9 Date d'effet et durée de la convention

La présente convention prend effet à compter de sa date de signature par la dernière des parties. La présente convention de financement tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de délibération de la commission permanente de la Région approuvant la présente convention et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 3.1.2 et 6, elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 11, soit après le solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités des articles 4.4.2 et 5, ou à défaut par application des règles de caducité figurant à l'article 4.5 de la présente convention.

10 Modification de la convention

La présente convention pourra être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

11 Résiliation de la convention

Les Parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à trente (30) jours, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en lettre recommandée avec demande d'acté réception valant mise en demeure et restée sans effet. Les Parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est

adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

- En cas de non-respect par l'une ou par l'autre des parties des obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'une ou l'autre des parties à l'expiration d'un délai de trente (30) jours suivants l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et restée sans effet, sauf : si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution ;
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, la Région s'engage à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès de la Région au prorata de sa participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire de la subvention.

12 Règlement des litiges

Les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Montreuil.

13 Qualité de service sur le réseau routier d'intérêt régional

Comme indiqué dans le contrat-cadre signée avec le Département de l'Essonne dans le cadre du Plan régional « anti bouchon » et pour changer la route, l'engagement financier de la Région sur la présente opération 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, tel que défini dans le contrat-cadre ;
- 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 du contrat-cadre, 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 ».

Le Département, par la présente convention, prend acte de ces objectifs et s'engage à prévoir un budget de fonctionnement suffisant pour les mettre en œuvre.

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), la Région se réserve le droit de suspendre le versement de la présente convention.

14 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des Parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

<p>Pour le Département de l'Essonne,</p> <p>François DUROVRAY</p> <p>Président du Conseil départemental de l'Essonne</p>	<p>Pour la région Ile-de-France,</p> <p>Valérie PÉCRESSE</p> <p>Présidente du Conseil régional d'Ile- de-France</p>
---	--

ANNEXES

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel de réalisation des études

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond

Annexe 3 : Programme des études

Annexe 1 Calendrier prévisionnel de réalisation des études

	2019		2020		2021	
Instruction DIRIF étude d'opportunité						
Etudes AVP						
Etudes de PRO						

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fonds

Echéancier prévisionnel des dépenses

(En euros HT)

	ANNEE			Total
	2020	2021	2022	
Département de l'Essonne	60 000	90 000	20 000	170 000

Echéancier prévisionnel du versement des subventions

(en Euros)

	ANNEE			Total
	2020	2021	2022	
Région Ile-de-France	19 800 €	24 300 €	12 000 €	56 100 €

Annexe 3 : Détail du programme des études

Les études à mener consistent à produire les documents nécessaires à la constitution de dossiers de niveau avant-projet (AVP) et projet (PRO) qui seront soumis pour instruction aux services de l'Etat, compétents pour valider la recevabilité du projet sur les volets exploitation, sécurité routière et environnement. Il sera soumis aux collectivités locales (communes et EPCI) qui sont parties prenantes dans ce dossier.

Les études environnementales et le dossier loi sur l'eau seront prévus dans le cadre des missions d'études qui seront confiées au futur maître d'œuvre, ainsi que les études complémentaires nécessaires à la conduite des études d'AVP et PRO, telles que les études géotechniques, dévoiement des réseaux concessionnaires...

Cette opération a fait l'objet d'un premier niveau d'études d'opportunité à l'initiative de Cœur d'Essonne Agglomération (CdEA) concrétisé par l'envoi d'un dossier à la DIRIF en 2016. En 2018, le Département de l'Essonne s'est saisi du dossier pour en assurer la maîtrise d'ouvrage, en partenariat avec la DIRIF et Cœur d'Essonne Agglomération.

Le programme des études porte sur la réalisation de deux bretelles de shunt au droit de l'échangeur au niveau de la Croix Blanche n°40 de la RN 104, communément appelée la Francilienne. La RN 104 est une voie rapide du réseau routier nationale sous exploitation de la DIRIF.

Il s'agit de travailler sur la création d'une voie de shunt nord-est au droit de la bretelle de sortie de la Francilienne Est (sens Evry – Les Ulis), en direction du nord vers la RD 117 et le centre-ville de Sainte-Geneviève-des-Bois. Son objectif est de permettre aux mouvements de tourne-à-droite en direction de Sainte-Geneviève-des-Bois, d'éviter complètement le ring ; cette opération vise une réduction de la congestion et la réduction des remontées de files dans la bretelle et sur la RN 104, phénomène constaté en heure de pointe du soir et le samedi après-midi.

Ce dispositif trouve son pendant dans la réalisation d'une bretelle d'insertion de la RD 117 vers la RN 104 ouest. La voie de shunt nord-ouest concernera la bretelle d'entrée de la Francilienne en direction de l'Ouest (sens Evry – Les Ulis) ; son objectif est de faciliter la sortie du centre-ville de Sainte-Geneviève-des-Bois aux heures de pointe en minimisant les remontées de files sur la RD 117 depuis le ring.

La prise en compte des modes actifs dans ces aménagements donnera l'occasion de mieux sécuriser les traversées des piétons et vélos dans un environnement que l'on peut qualifier « d'hostile ».

Les études intégreront le volet sécurité routière, la remise aux normes des aménagements et équipements routiers de la section comprise entre l'échangeur 39 et l'échangeur 40, le volet assainissement et la prise en compte de l'environnement et du paysage dans le projet.

A ce stade des études, il est nécessaire de connaître l'avis des services de l'Etat sur le dossier d'opportunité, pour détailler le programme précis des aménagements qui seront à étudier. Cet avis devrait être connu au printemps 2020.

Desserte secteur sud Francilienne BA 217

Convention de financement relative à la mise en place
d'un observatoire des trafics et à l'étude de faisabilité
des premiers aménagements



2019

TABLE DES MATIERES

<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>5</u>
<u>1.1</u>	<u>DEFINITIONS ET CONTENU DE L'OPERATION</u>	<u>5</u>
<u>1.2</u>	<u>DELAIS DE REALISATION DES ETUDES</u>	<u>6</u>
<u>2</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DU PROJET</u>	<u>6</u>
<u>2.1</u>	<u>HISTORIQUE</u>	<u>6</u>
<u>2.2</u>	<u>OBJECTIFS DU PROJET</u>	<u>7</u>
<u>3</u>	<u>ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>7</u>
<u>3.1</u>	<u>LA MAITRISE D'OUVRAGE</u>	<u>7</u>
3.1.1	IDENTIFICATION	7
3.1.2	ENGAGEMENTS	7
<u>3.2</u>	<u>LES FINANCEURS</u>	<u>7</u>
3.2.1	IDENTIFICATION	7
3.2.2	ENGAGEMENTS	8
<u>4</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>8</u>
<u>4.1</u>	<u>ESTIMATION DU COUT DE L'OPERATION</u>	<u>8</u>
<u>4.2</u>	<u>COUTS DETAILLES</u>	<u>8</u>
<u>4.3</u>	<u>PLAN DE FINANCEMENT</u>	<u>9</u>
<u>4.4</u>	<u>MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT</u>	<u>9</u>
4.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTE	9
4.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	9
4.4.3	PAIEMENT	10
4.4.4	BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION	10
<u>4.5</u>	<u>CADUCITE DE LA SUBVENTION REGIONALE</u>	<u>10</u>
<u>4.6</u>	<u>COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE</u>	<u>11</u>
<u>5</u>	<u>GESTION DES ECARTS</u>	<u>11</u>
<u>6</u>	<u>MODALITES DE CONTROLE</u>	<u>11</u>
<u>7</u>	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE L'OPERATION</u>	<u>11</u>
<u>8</u>	<u>COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE</u>	<u>11</u>
<u>9</u>	<u>DATE D'EFFET DE LA CONVENTION</u>	<u>12</u>
<u>10</u>	<u>MODIFICATION DE LA CONVENTION</u>	<u>12</u>
<u>11</u>	<u>RESILIATION DE LA CONVENTION</u>	<u>12</u>
<u>12</u>	<u>REGLEMENT DES LITIGES</u>	<u>13</u>
<u>13</u>	<u>QUALITE DE SERVICE SUR LE RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL</u>	<u>13</u>
<u>14</u>	<u>MESURES D'ORDRE</u>	<u>14</u>
<u>ANNEXES</u>		<u>15</u>

Entre,

- **La région Ile-de-France**, sise 2 rue Simone Veil – 93400 SAINT OUEN, représentée par Madame Valérie PECRESSE, sa Présidente en exercice, ou son représentant, agissant en vertu de la délibération n° de la commission permanente du désignée dans ce qui suit par les mots « la Région »,
- **Le département de l'Essonne**, sis Boulevard de France – 91012 EVRY Cedex, représenté par Monsieur François DUROVRAY, son Président en exercice, ou son représentant, agissant en vertu de la délibération n°2018-00-0004 de l'Assemblée départementale du 24 septembre 2018 désigné dans ce qui suit par les mots « le Département »,

Ci-après collectivement désignés « **les Parties** »,

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;

Vu la délibération du conseil départemental n° 2016-04-0050 du 21 novembre 2016 émettant l'avis du Département sur la constitution du réseau routier d'intérêt régional et sur le plan régional « anti-bouchons » et pour changer la route ;

Vu la délibération n° CR 2017-54 du conseil régional d'Île-de-France du 09/03/2017 approuvant le Plan « anti-bouchons et pour changer la route », modifiée par la délibération n° CR 2019-047 en date du _____ ;

Vu la délibération du conseil départemental N°2017-04-0037 du 27 mars 2017 approuvant le contrat de mise en œuvre du Plan « anti-bouchon et pour changer de route » de la région Île-de-France lui donnant délégation pour approuver les conventions ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional n° CP 2017-226 du 05/07/2017, approuvant le contrat-cadre avec le département de l'Essonne pour la mise en œuvre du Plan régional « anti-bouchon et pour changer la route » ;

Vu la délibération du conseil départemental n°2017-01-0029 du 29 mai 2017 approuvant la refonte du règlement budgétaire et financier du Département ;

Vu la délibération du conseil régional n° CR 2019-047 du _____, approuvant l'avenant au contrat-cadre avec le département de l'Essonne pour la mise en œuvre du Plan régional « anti-bouchon et pour changer la route » ;

Vu la délibération du conseil départemental n° _____ du _____ approuvant l'avenant au contrat de mise en œuvre du Plan « anti-bouchon et pour changer de route » de la région Île-de-France ;

Il est convenu ce qui suit :

Définitions

Les parties conviennent de donner aux mots et expressions, ci-après désignés dans la présente convention, le sens suivant :

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes (Dossiers réglementaires, enquête publique, acquisitions foncières, études d'Avant-projet, de Projet, Travaux) permettant d'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle à laquelle la présente convention fait référence.

« **Opération** » : désigne les étapes du projet et leur financement définis dans le cadre de la présente convention.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Etudes », dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 1 et en Annexe 3 ;

« **Résultats des Etudes** » : désigne les rapports et présentations réalisés par le maître d'ouvrage, qui seront présentés à son assemblée délibérante ou au comité de pilotage défini à l'article 7 de la présente convention.

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet de déterminer :

- d'une part, les conditions et modalités de financement de la mise en place d'un observatoire des trafics et des études de faisabilité des premiers aménagements
- d'autre part, le contenu et les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention, la dénomination unique suivante :

« Desserte secteur sud Francilienne-BA 217 »

Dans cet objectif, la Région accorde au bénéficiaire une subvention correspondant à 25% de la dépense subventionnable dont le montant prévisionnel s'élève à 530 000 € HT, soit un montant maximum de subvention de 132 500 €.

1.1 Définitions et contenu de l'opération

L'opération doit permettre :

- La mise en place d'un observatoire des trafics
- La conduite des études de faisabilité relatives au réaménagement du carrefour RD 19 / RD 312
- La conduite des études de faisabilité de carrefours complémentaires sur la RD 19 et la RD 312
- Les études de régulation des flux au droit du carrefour giratoire « Amazon »

Le détail du programme des études est présenté en annexe 3.

1.2 Délais de réalisation des études

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études figure en annexe 1.

2 Contexte général du projet

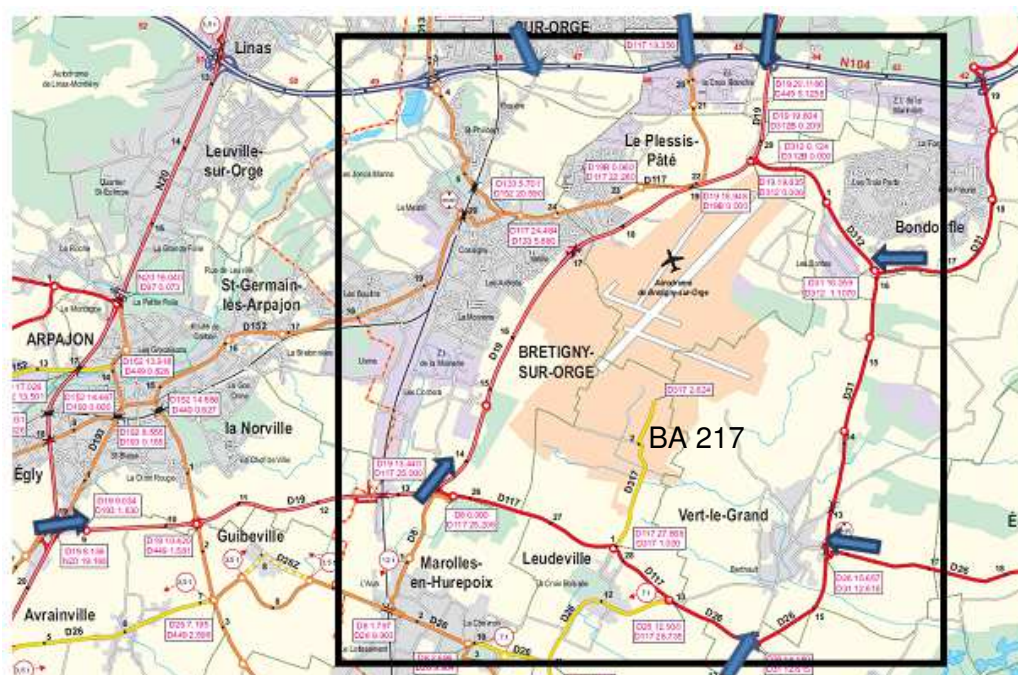
2.1 Historique

L'aménagement du secteur sud Francilienne – BA 217, porté par les intercommunalités (CEA, GPS et CCVE) prévoit à court terme la réalisation de programmes immobiliers d'importance parmi lesquels on retiendra :

- Le nouveau quartier « Grand Parc Bondoufle » qui accueillera 2 200 logements, 60 000 m² d'activités et de 3 000 m² de commerces.
- Mitoyen de ce quartier, le Parc d'activités Val-Vert (plus de 200 000 m² de SHON d'activités commerciales et artisanales) développé par Cœur d'Essonne Agglomération, qui constituera une extension de la zone de la Croix Blanche.
- La reconversion de l'ex base aérienne de Brétigny/Orge – pilotée par Cœur d'Essonne Agglomération (CdEA) dans sa partie nord, qui accueillera depuis août 2019 une base logistique Amazon (250 000 m² de surface de plancher en 2 phases) et la Communauté de communes du Val d'Essonne (CCVE) qui s'intéresse à la reconversion d'une partie sud, autour du secteur des « Casernes ».

Afin d'anticiper les difficultés de circulation, le Département a proposé aux partenaires un programme d'études permettant, dès à présent, de préciser les aménagements viaires à réaliser et d'examiner leur faisabilité.

Ces programmes font craindre une saturation du réseau routier du secteur, en particulier les RD 312 et RD 19 jusqu'à la Francilienne et les infrastructures envisagées (en particulier la liaison routière Centre Essonne LCE) ne permettront pas à moyen terme, de compenser les augmentations de flux.



Principaux points d'entrée du trafic routier

2.2 Objectifs du projet

Ces études s'inscrivent dans le cadre d'une démarche partenariale réunissant les Communautés d'agglomération de Cœur d'Essonne et Grand Paris Sud, la Communauté de communes du Val d'Essonne et le Département de l'Essonne. Elles sont conduites sous la maîtrise d'ouvrage du Département de l'Essonne, avec le concours financier des autres EPCI, de l'Etat et de la région Ile-de-France.

Les études proposées ont pour ambition d'envisager une adaptation du réseau routier départemental, nécessaire pour assurer une bonne fluidité des échanges routiers, y compris pour les transports en commun, en capacité d'absorber les flux supplémentaires de trafic induits par l'urbanisation de la frange sud de la Francilienne, autour de la BA 217.

3 Rôles et engagements des parties

3.1 La maîtrise d'ouvrage

3.1.1 Identification

Le Département est désigné maître d'ouvrage de l'opération dont le contenu est décrit à l'article 1.1 de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément au code de la commande publique.

3.1.2 Engagements

Le Département s'engage à réaliser, à son initiative et sous sa responsabilité l'opération dont le contenu est précisé dans l'article 1.1, en respectant le coût et le calendrier prévisionnel indiqué respectivement dans l'article 4.1 et dans l'annexe 1 de la présente convention. Le calendrier de l'opération peut faire l'objet d'adaptations après accord du comité de suivi défini à l'article 7 de la présente convention.

Le Département s'engage à réaliser l'opération dans le respect des règles de l'art et conformément à toutes les lois et règlements en vigueur applicables.

3.2 Les financeurs

3.2.1 Identification

Le financement de l'opération est assuré dans le cadre de la revoyure du Plan régional « anti-bouchon et pour changer la route », pour un coût d'études prévisionnel total de 530 000 € HT, selon les clés de répartition suivantes :

Financeurs		
CD91	25%	132 500€
RIF	25%	132 500€
Etat	25,94%	137 500€
CEA	14,06%	74 500€
CCVE	5%	26 500€
GPS	5%	26 500€
Total	100%	530 000€

3.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement de la Région et du Département à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation de l'opération par le maître d'ouvrage visé à l'article 3.1, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des dépenses visé à l'annexe 2.

Le Département s'engage aussi à pallier, le cas échéant, l'éventuelle défaillance des co-financiers non signataires de la présente convention.

4 Modalités de financement et de paiement

4.1 Estimation du coût de l'opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 530 000 € HT, non actualisables et non révisables.

4.2 Coûts détaillés

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Desserte secteur sud Francilienne-BA 217			
Maître d'ouvrage	Etudes	Contenu	Montant K€ HT
CD91	Observatoire des trafics	Phase 1 : analyse du réseau routier et recensement des principaux points de difficultés ; Phase 2 : mise en place d'un observatoire des trafics sur un périmètre élargi Phase 3 : proposition d'aménagement des points durs	150
CD91	Opération d'aménagement du carrefour RD 19 / RD 312	Réalisation des études de faisabilité : topographique, géotechnique et définition géométrique	200
CD91	Aménagement de carrefours complémentaires sur la RD 19 et RD 312	Réalisation des études de faisabilité des carrefours de raccordement des voiries de desserte interne de la BA 217 et du projet urbain « portes de Bondoufle » sur le réseau routier départemental.	160
CD91	Régulation carrefour giratoire Amazon	Etude de mise en place d'une signalisation lumineuse et tricolore (Intégrée à l'observatoire) des trafics pour réguler le trafic au droit de ce carrefour.	20
MONTANT TOTAL HT			530

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles et dans le respect de l'enveloppe globale, après information de la région Ile-de-France.

4.3 Plan de financement

Pour les études sous MOA du Département de l'Essonne,

Montant € courants et %				
Financeurs	Région Île-de-France	Département de l'Essonne	Autres financeurs	Total
MOA : CD91	132 500 €	132 500 €	265 000 €	530 000€
	25%	25%	50%	100%

4.4 Modalités de versement des crédits de paiement

4.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par la Région au fur et à mesure de l'avancement des prestations couvertes par la présente convention sur présentation d'appels de fonds par le Département.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du Département.

Pour les études objet de la présente convention, le Département transmettra à la Région une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

- le montant des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des factures acquittées par le Département indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date d'acquittement et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations ;
- l'état d'avancement des études.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du Département. La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région au Département est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par la Région avant le versement du solde.

4.4.2 Versement du solde

Après achèvement des prestations couvertes par la présente convention, le versement du solde est subordonné à la production par le bénéficiaire :

- des documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.1 ;
- du résultat des études produites,
- du bilan financier de l'opération, comprenant le relevé final des dépenses et des recettes réalisées, signé par le comptable public.

Chacun de ces documents est signé par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire.

Sur la base de ces documents, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

4.4.3 Paiement

Le mandatement de la Région est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du maître d'ouvrage.

4.4.4 Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du Département aux coordonnées suivantes :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code établissement	Code guichet	N° de compte	CléRIB
Département de l'Essonne	Banque de France à EVRY	30001	00312	C9110000000	19
IBAN		FR 54 3000 1003 12C9 1100 0000 019			

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service
Région Ile-de-France	2 rue Simone Veil 93 400 SAINT-OUEN	Pôle Finances Direction de la comptabilité

4.5 Caducité de la subvention régionale

Si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an (1) maximum par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de demande de première demande de versement, le Département dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

4.6 Comptabilité du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études réalisées dans le cadre de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement la Région de toutes autres participations financières lui étant attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

5 Gestion des écarts

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.3 de la présente convention constitue un plafond. Tout dépassement de ce montant est pris en charge par le maître d'ouvrage.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement à la Région en cas de trop perçu.

En cas d'écart avec le montant visé à l'article 4.1, la Région est informée lors du Comité de suivi.

6 Modalités de contrôle

La Région peut faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place et sur pièces de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de leur date d'émission pour tout contrôle effectué a posteriori.

La Région peut demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'elle juge utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

7 Organisation et suivi de l'opération

La gouvernance de l'opération s'articule autour d'un comité de suivi comprenant des représentants des parties de la présente convention. Ce comité de suivi aborde principalement les questions techniques et financières du projet. Il veille au bon déroulement et à la qualité des études, à présenter les résultats des études à chacune des étapes clés de l'opération et à contribuer à la réorientation de leur contenu si nécessaire.

Le Comité de suivi est convoqué par le maître d'ouvrage. Il est réuni autant que besoin, mais au moins à la fin de chaque étape-clé de l'opération et une fois par an.

Le compte rendu de chaque comité de suivi est rédigé et transmis par le maître d'ouvrage pour avis avant envoi officiel aux Parties.

8 Communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par le Comité de suivi.

Cette communication est partagée et validée par le MOA et les financeurs dans le cadre du comité.

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeur, maître d'ouvrage ;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Le Département autorise à titre gracieux la Région à utiliser les résultats du projet subventionné (publications y compris photographiques, communication à des tiers...) à des fins de communication relative à l'action régionale. La Région ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la Région est interdite.

9 Date d'effet de la convention

La présente convention prend effet à compter de sa date de signature par la dernière des parties.

La présente convention de financement tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de délibération de la commission permanente de la Région approuvant la présente convention et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 3.1.2 et 6, elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 11, soit après le solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités des articles 4.4.2 et 5, ou à défaut par application des règles de caducité figurant à l'article 4.5 de la présente convention.

10 Modification de la convention

La présente convention pourra être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

11 Résiliation de la convention

Les Parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à trente (30) jours, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et restée sans effet. Les Parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

En cas de non-respect par l'une ou par l'autre des parties des obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'une ou l'autre des parties à l'expiration d'un délai de trente (30) jours suivants l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et restée sans effet, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution ;
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, la Région s'engage à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès de la Région au prorata de sa participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire de la subvention.

12 Règlement des litiges

Les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

Toute contestation relative à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention, qui n'aurait pu faire l'objet d'un règlement amiable entre les parties, sera soumise à l'ordre juridictionnel compétent.

13 Qualité de service sur le réseau routier d'intérêt régional

Comme indiqué dans le contrat-cadre signée avec le Département de l'Essonne dans le cadre du Plan régional « anti bouchon » et pour changer la route, l'engagement financier de la Région sur la présente opération 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, tel que défini dans le contrat-cadre ;
- 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 du contrat-cadre, 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 ».

Le Département, par la présente convention, prend acte de ces objectifs et s'engage à prévoir un budget de fonctionnement suffisant pour les mettre en œuvre.

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), la Région se réserve le droit de suspendre le versement de la présente convention.

14 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des Parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

<p>Pour le Département de l'Essonne,</p> <p>François DUROVRAY Président du Conseil départemental de l'Essonne</p>	<p>Pour la région Ile-de-France,</p> <p>Valérie PÉCRESSE Présidente du conseil régional d'Ile- de-France</p>
--	---

ANNEXES

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel de réalisation des études

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond

Annexe 3 : Détail du programme des études

Annexe 1 Calendrier prévisionnel de réalisation des études

	2019	2020	2021	2022
Observatoire des trafics				
Diagnostic routier / élaboration d'un modèle				
Identification des points de difficultés				
Propositions d'aménagements des points durs (TO1)				
Modélisation dynamique des propositions retenues (TO2)				

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fonds

Echéancier prévisionnel des dépenses

(En euros HT)

K€ HT COURANTS	2019	2020	2021	2022	TOTAL
CD 91	30 000€	200 000€	200 000€	100 000€	530 000€

Echéancier prévisionnel du versement des subventions

(en Euros)

	ANNEE			Total
	2020	2021	2022	
Région Ile-de-France	57 000 €	49 000 €	26 500 €	132 500 €

Annexe 3 : Détail du programme des études

1. Observatoire des trafics

Après une phase de « diagnostic du réseau routier existant » sur un périmètre élargi, permettant de connaître les caractéristiques et les volumes de trafic par sections de RN et RD et les difficultés enregistrées, en particulier au droit des points d'échanges : carrefours ou échangeurs, la mise en place de cet observatoire vise à :

- Evaluer l'impact des différents projets urbains et d'infrastructures situés dans le périmètre d'étude à court (2025) et moyen terme (2035) sur le réseau routier national et départemental ;
- Proposer en regard de ces impacts un programme d'aménagement du réseau routier national et départemental
- Etablir une priorisation des aménagements à réaliser.

Les données d'entrées de l'observatoire seront actualisées chaque année durant une période de 4 ans et modélisées pour mesurer les impacts sur le réseau routier. Ces différentes simulations doivent permettre de confirmer les points durs du réseau routier national et départemental pour lesquels des aménagements devront être programmés.

A partir des données de trafic et des modélisations réalisées, Il est prévu en tranche optionnelle l'élaboration de propositions d'aménagement (minimum 2) pour chaque points durs du réseau routier. Celles-ci devront permettre de :

- maintenir une bonne fluidité du trafic à l'horizon 2025 pour les VL et PL notamment au droit des carrefours ;
- intégrer les autres modes de déplacements, notamment les transports en commun et les modes actifs ;

2. Etudes de faisabilité relative au réaménagement du carrefour RD 19 / RD 312

La mission d'expertise confiée au CEREMA sur le secteur du « Y de Brétigny » que constituent les RD 19 et 312 fait le constat d'importantes remontées de files aux heures de pointes au droit du carrefour RD 19 / RD 312. Ces difficultés vont s'accroître avec le raccordement de la Liaison Centre Essonne et conduire à une saturation du carrefour.

Lors de la réunion de restitution de l'étude CEREMA du 30 mars 2018 il a été décidé de réaliser une étude concernant le réaménagement potentiel de ce carrefour.

De ce fait, il est opportun d'engager rapidement les études préalables de faisabilité portant :

- dans un premier temps sur la réalisation des études topographiques et géotechniques ;
- dans un second temps et suivant les conclusions de l'étude « observatoire », les études de définition géométrique et environnementales nécessaires à l'instruction des procédures réglementaires à mener, notamment les procédures de DUP, d'acquisitions foncières et d'autorisation environnementale.

3. Etudes de faisabilité de carrefours complémentaires sur la RD 19 et RD 312

Afin de raccorder le réseau de desserte interne du secteur sud francienne – BA 217 sur le réseau routier départemental, de nouveaux carrefours devront être aménagés sur la RD 19 et RD 312.

La position et le dimensionnement de ces nouveaux carrefours seront définis à partir des études conduites par CdEA et des données de trafic issues de l'observatoire des trafics.

La réalisation de ces nouveaux carrefours tiendra compte du rythme de développement urbain du secteur.

A ce stade, il est prévu de se limiter à la réalisation d'études de faisabilité.

4. Etudes de régulation des flux au droit du carrefour giratoire « Amazon »

Pour les besoins de desserte d'une base logistique « Amazon » (250 000 m² de surface de plancher) dont une première tranche vient d'être mise en service au cours de l'été 2019, le Département a aménagé un nouveau carrefour giratoire sur la RD 19.

Bien que ce carrefour ait été dimensionné en tenant compte des trafics générés par cette activité, notamment l'important trafic poids-lourds qui alimentera quotidiennement la base, et des horaires d'arrivée du personnel, une phase d'observation sera réalisée dans le cadre de l'observatoire des trafics pour s'assurer de son bon fonctionnement.

**ANNEXE 8 : AVENANT N°2 AU PROTOCOLE RELATIF A
L'AMENAGEMENT DU SITE DE PARIS-VILLAROCHE (77)**

AVENANT N°2 AU
PROTOCOLE D'ACCORD DU 6 AVRIL 2018
Relatif à l'aménagement du site de Paris-Villaroche sur les communes de Montereau-sur-le-Jard,
Limoges-Fourches, Lissy et Réau

Le présent avenant est établi

ENTRE

L'État, représenté par Madame Béatrice ABOLLIVIER, Préfète du Département de Seine-et-Marne,

ET

La Communauté d'Agglomération Melun - Val de Seine, représentée par Monsieur Louis VOGEL, Président de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine,

Ci-après dénommée la « CAMVS »,

ET

La Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine - Essonne - Sénart, représentée par Monsieur Michel BISSON, Président de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud - Seine-Essonne-Sénart,
En vertu d'une délibération du bureau communautaire du XX septembre 2019,

Ci-après dénommée «GPSSSES»,

ET

Le Département de Seine-et-Marne, représenté par Monsieur Patrick Septiers, Président du Conseil Départemental de Seine-et-Marne,
En vertu d'une délibération du Conseil Départemental du XX ... 2019,
Ci-après dénommé le « Département »,

ET

La Région Ile-de-France , représenté par Madame Valérie Pécresse, Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France,

Ci-après dénommée la « Région »

ET

Île-de-France Mobilités , représenté par Monsieur Laurent Probst, Directeur général d'Ile-de-France Mobilités,

Ci-après dénommé « Île-de-France Mobilités»

Vu le code général des collectivités territoriales

Vu le protocole d'accord signé le 6 avril 2018 par l'ensemble des partenaires ci-dessus

Vu l'avenant n°1 au protocole signé en date du 15 mars 2019

Préambule

Le pôle d'activités de Paris-Villaroche est un site à fort potentiel en matière de développement économique, situé sur les communes de Montereau-sur-le-Jard, Limoges-Fourches, Lissy et Réau, soit sur les territoires de la CAMVS et de GPS SES.

L'ambition partagée pour ce site par les signataires du protocole d'accord est qu'il devienne un site majeur pour l'industrie aéronautique et les hautes technologies aux échelles régionale, nationale et internationale.

Afin de répondre à cette ambition, le protocole d'accord traduit l'engagement commun des signataires à s'accorder sur une vision partagée de l'avenir du site de Paris-Villaroche, dans le respect des principes suivants :

- garantir durablement, d'une part, la vocation aéronautique et tournée vers les activités de haute technologie du site et permettre, d'autre part, la diversification des activités économiques, en complément des pôles de développement des deux intercommunalités ;
- rechercher, dans le phasage des opérations, une mobilisation équilibrée et concertée du foncier entre le territoire de la CAMVS et celui de GPS SES ;
- porter une politique foncière adaptée, participant de cette ambition ;
- encourager le développement des déplacements en transports en commun ;
- viser l'exemplarité en matière de développement durable et de stratégie environnementale ;
- minimiser le besoin de subvention publique pour permettre le bouclage financier des opérations concourant au futur schéma d'aménagement ;
- viser à un développement équilibré entre les deux Agglomérations.

Le protocole d'accord précise ainsi le programme de cinq études à conduire pour aboutir à un schéma d'aménagement partagé pour le site de Paris – Villaroche :

1. Étude de positionnement stratégique du site,
2. Étude de desserte du site,
3. Élaboration d'un schéma global d'aménagement,
4. Établissement de l'état initial de l'environnement,
5. Étude sur les conditions d'attractivité pour l'accueil des salariés.

Au terme de 18 mois de conduite du protocole d'accord, les 4 premières études ont été finalisées en juin 2019 après une validation lors du comité de pilotage du 21 mai. La 5^e étude sera finalisée à l'automne 2019. Par ailleurs, une étude complémentaire non prévue par ledit protocole visant à définir les perspectives de

développement de l'aérodrome - conduite par le SYMPAV en associant la DGAC - sera finalisée pour janvier 2020.

Les conclusions de ces différentes études démontrent que le projet de développement de Paris-Villaroche peut trouver un équilibre (en termes d'aménagements) qui lui est propre, mais qu'il ne peut se faire sans la prise en compte des études et du financement spécifique de la mise à niveau des infrastructures des transports routiers et des transports collectifs qui assurent les connexions aux réseaux extérieurs au périmètre étudié. Deux phases de développement ont été identifiées, correspondant à des temps d'aménagement de 10 à 30 ans, permettant de prendre en compte le développement des infrastructures et de phaser la desserte du périmètre.

Les différentes études conduites dans le cadre du protocole d'accord, et notamment l'étude de positionnement stratégique sous maîtrise d'ouvrage de la CCI de Seine-et-Marne, conduisent à retenir un scénario de développement du secteur de Villaroche, basé sur une hypothèse plancher de 30 emplois à l'hectare, apportant près de 15 000 nouveaux emplois sur les secteurs à développer, portant à terme le nombre d'emplois sur le site Paris-Villaroche à plus de 23 000 emplois.

Ainsi le comité de pilotage du 21 mai 2019 a identifié quatorze études complémentaires à conduire, nécessaires en tant qu'études pré opérationnelles, d'opportunité ou de faisabilité pour la réalisation du projet de développement de Paris-Villaroche, dont la maîtrise d'ouvrage et le financement font l'objet du présent avenant.

Celui-ci intègre des études faisant écho aux compétences de la Région. Le pôle d'activités de Paris-Villaroche est identifié par celle-ci comme un site à fort potentiel en matière de développement économique. Le principe de son développement a ainsi été inscrit dans le Schéma Directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de même qu'au sein de la Stratégie régionale pour la croissance, l'emploi et l'innovation de la région Ile-de-France (SRDEII) approuvé en décembre 2016. C'est pourquoi, membre du comité de pilotage depuis la mise en œuvre du protocole des études, la Région devient également signataire du présent avenant au protocole d'études.

Les partenaires signataires du protocole initial et de l'avenant n°1 sont convenus de compléter le protocole d'accord comme suit :

Article 1 – Signataires de l'avenant n°2 au protocole des études

La Région est signataire du présent avenant n°2 et accepte les termes du protocole des études signé le 6 avril 2018. La Région devient co-financeur des études présentées dans le cadre de cet avenant n°2 et à compter de son entrée en vigueur, dans les conditions précisées à l'article 7 du présent avenant.

Article 2 – Etudes complémentaires

Quatorze études complémentaires, nécessaires en tant qu'études pré opérationnelles, d'opportunité ou de faisabilité pour la réalisation du projet de développement de Paris-Villaroche, sont à réaliser et à prendre en charge. Elles sont les suivantes:

1. Restructuration du diffuseur A5b / RD 57 (échangeur 13) – Etude d'opportunité

2. Aménagement de la première partie de la future RD 57 – Etude de faisabilité
3. Aménagement de l'intersection RD57xRD471 - Etude de faisabilité
4. Redimensionnement de la RD 57 entre RD471 et RN 36 et aménagement de l'intersection RD57xRN36 – Etude de faisabilité
5. Réaménagement de la RD471 jusqu'à la RD619 (hors barreau d'accès ZAC Nord) - Etude de faisabilité
6. Création d'un accès sud depuis l'A5 - Etude d'opportunité
7. Rabattement TC vers RER D + Station + PSR - Etude de faisabilité
8. Dessertes en bus - Etude de faisabilité
9. Signalétiques - Etude de faisabilité et pré-opérationnelle
 - a- Signalétiques directionnelles -
 - b- Signalétiques locales
10. Aide à mise en conformité des PLU : Réau, Montereau sur le Jard et Limoges Fourches études et procédures amont
11. Sondages géotechniques - (maille large - phases 1 et 2)
12. Diagnostic pyrotechnique (phases 1 et 2)
13. Complément et mise à jour des études trafic
14. Mission d'accompagnement sur la mise en œuvre de la stratégie économique du site (plan d'actions commercial et marketing)

Sur la base du schéma global d'aménagement, l'EPA Sénart est en charge de la pré-programmation de la première phase , ainsi que du schéma des liaisons douces et du schéma directeur d'assainissement.

Ces études doivent être menées à partir du second semestre 2019 et finalisées en 2020.

Article 3 - Désignation des maîtres d'ouvrage des études du présent avenant et gouvernance

Les maîtrises d'ouvrage de chacune des études sont les suivantes :

		Maître d'ouvrage
1	Restructuration du diffuseur A5b / RD 57 (échangeur 13) – Etude d'opportunité	ETAT / APRR
2	Aménagement de la première partie de la future RD 57 – Etude de faisabilité	CD 77

3	Aménagement de l'intersection RD57xRD471 - Etude de faisabilité	CD 77
4	Redimensionnement de la RD 57 entre RD471 et RN 36 et aménagement de l'intersection RD57xRN36 – Etude de faisabilité	CD 77
5	Réaménagement de la RD471 jusqu'à la RD619 (hors barreau d'accès ZAC Nord) - Etude de faisabilité	CD 77
6	Création d'un accès sud depuis l'A5 - Etude d'opportunité	ETAT / APRR
7	Rabatement TC vers RER D + Station + PSR - Etude de faisabilité	IDF Mobilités
8	Dessertes en bus - Etude de faisabilité	IDF Mobilités
9a	Signalétiques directionnelles - Etude de faisabilité et pré-opérationnelle	CD77
9b	Signalétiques locales - Etude de faisabilité et pré-opérationnelle	EPA Sénart
10	Aide à mise en conformité des PLU : Réau, Montereau sur le Jard et Limoges Fourches – études et procédures amont	ETAT
11	Sondages géotechniques - (maille large - phases 1 et 2)	EPA Sénart
12	Diagnostic pyrotechnique (phases 1 et 2)	EPA Sénart
13	Complément et mise à jour des études trafic	CD 77
14	Mission d'accompagnement sur la mise en œuvre de la stratégie économique du site (plan d'actions commercial et marketing)	EPA Sénart

Le maître d'ouvrage est chargé d'assurer l'ensemble des missions inhérentes à la passation puis à l'exécution du marché public relatif à cette étude.

Toutes les missions administratives seront menées en accord et en partenariat étroit avec les services des contributeurs financiers, à savoir les services de l'État, la Région Île-de-France, le Département, la CAMVS et GPSSES.

Article 4 - Modalités de financement par les collectivités contributrices des études du présent avenant

Le financement des études et la contribution de chacun des partenaires financiers est précisé dans le tableau de financement annexé au présent avenant.

Le maître d'ouvrage désigné acquittera l'ensemble des factures correspondant au marché public ou de la commande dans le cas d'un accord cadre, passé pour la réalisation de l'étude, et fera les avances nécessaires.

Une fois les factures acquittées, il sollicitera le versement des quotes-parts des contributions de chacun des partenaires financiers, selon le tableau de financement annexé.

Ainsi, au terme du marché ou de la commande dans le cas d'un accord cadre constaté par la remise de l'étude et la validation de ses conclusions par les instances de pilotage, il sollicitera la participation des partenaires financiers par le biais d'un mémoire récapitulant les sommes dues.

Cette participation sera payée dans un délai de 30 jours après l'émission du titre de recettes correspondant auprès des trésoriers payeurs référents.

L'État verse sa participation à l'Epa Sénart, qui reversera le montant dû par l'État à chaque maître d'ouvrage concerné suivant les spécifications ci-dessus. En plus, chaque maître d'ouvrage remettra une note de synthèse présentant les études réalisées (objectifs, livrable(s) associé(s), type de diffusion), le montant définitif des marchés ou bons de commande, le bilan des co-financements, précisant les écarts de réalisation par rapport au programme prévisionnel le cas échéant, et expliquant les motifs de non réalisation ou de report d'exécution.

La Région verse sa participation dans le cadre de conventions particulières à conclure avec le Département.

Article 5 – Durée

Le protocole initial est entré en vigueur le 6 avril 2018.

Le deuxième alinéa de l'article 6 du protocole initial est abrogé et remplacé par : Ce présent protocole est conclu pour une durée de trois ans, à compter de sa date d'entrée en vigueur.

Article 6 – Projet partenarial d'aménagement Paris-Villaroche

Les présents signataires s'engagent à examiner la faisabilité d'un projet partenarial d'aménagement de Paris-Villaroche en 2020. Il pourrait porter notamment sur :

- la mise en œuvre du schéma global d'aménagement,
- l'évolution des compétences du SYMPAV,
- la définition des emprises foncières du schéma global d'aménagement,
- les engagements financiers pour la réalisation de la première phase, dont le programme des investissements hors bilan des programmes d'aménagement de la première phase.

Article 7- Dispositions générales et Date d'effet

Toutes les dispositions du protocole d'accord du 6 avril 2018 et celles de son avenant n°1 du 15 mars 2019 non expressément modifiées par le présent avenant demeurent inchangées et intégralement applicables entre les parties.

Le présent avenant prend effet à la date de signature par l'ensemble des parties.

Fait à

Le

Pour l'Etat

Madame Béatrice ABOLLIVIER
Préfète de Seine-et-Marne

**Pour le Conseil Départemental
de Seine-et-Marne**

Monsieur Patrick SEPTIERS
Président

Pour la Région Ile-de-France

Madame Valérie Pécresse
Présidente

Pour Île-de-France Mobilités

Monsieur Laurent PROBST
Directeur Général

**Pour la Communauté d'Agglomération
Grand Paris Sud - Seine-Essonne-Sénart**

Monsieur Michel BISSON
Président

**Pour la Communauté d'Agglomération
Melun Val de Seine**

Monsieur Louis VOGEL
Président

ANNEXES

Annexe 1 : tableau de financement

Annexe 2 : protocole d'accord du 6 avril 2018

Annexe 3 : avenant au protocole n°1 du 15 mars 2019

Protocole des études – Avenant n°2 - Paris-Villaroche – annexe
Plan de financement des études 2019 et répartition des maîtrises d'ouvrage

n°	Intitulé de l'étude	Coût total étude en € HT		Maître d'ouvrage	Etat		CA MVS		CA GPSSSES		CD 77		RIF		IDFM		APRR		Observations
					€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	
1	Restructuration du diffuseur A5b / RD 57 (échangeur 13) – Etude d'opportunité	160 000,00 €	100,0%	ETAT / APRR	- €	0,00 %	40 000,00 €	25,00 %	40 000,00 €	25,00 %	40 000,00 €	25,00 %	- €	0,00 %	- €		40 000,00 €	25,00 %	
2	Aménagement de la première partie de la future RD 57 – Etude de faisabilité	800 000,00 €	100,0%	CD 77	240 000,00 €	30,00 %	40 000,00 €	5,00 %	40 000,00 €	5,00 %	240 000,00 €	30,00 %	240 000,00 €	30,00 %	- €		- €	0,00 %	
3	Aménagement de l'intersection RD57xRD471 - Etude de faisabilité																		
4	Redimensionnement de la RD 57 entre RD471 et RN 36 et aménagement de l'intersection RD57xRN36 – Etude de faisabilité																		
5	Réaménagement de la RD471 jusqu'à la RD619 (hors barreau d'accès ZAC Nord) - Etude de faisabilité																		
6	Création d'un accès sud depuis l'AS - Etude d'opportunité	160 000,00 €	100,0%	ETAT / APRR	- €	0,00 %	55 000,00 €	34,38 %	55 000,00 €	34,38 %	10 000,00 €	6,25 %	- €	0,00 %	- €		40 000,00 €	25,00 %	
7	Rabattement TC vers RER D + Station + PSR - Etude de faisabilité	60 000,00 €	100,0%	IDFM	- €	0,00 %	- €	0,00 %	- €	0,00 %	- €	0,00 %		0,00 %	60 000,00 €	100,00 %	- €	0,00 %	
8	Dessertes en bus - Etude de faisabilité	70 000,00 €	100,0%	IDFM	- €	0,00 %	- €	0,00 %	- €	0,00 %	- €	0,00 %		0,00 %	70 000,00 €	100,00 %	- €	0,00 %	
9	a - Signalétiques directionnelles - Etude de faisabilité et pré-opérationnelle	100 000,00 €	100,0%	CD77	30 000,00 €	30,00 %	20 000,00 €	20,00 %	20 000,00 €	20,00 %	30 000,00 €	30,00 %		0,00 %	- €		- €	0,00 %	
9	b - Signalétiques locales - Etude de faisabilité et pré-opérationnelle	110 000,00 €	100,0%	EPA Sénart	55 000,00 €	50,00 %	27 500,00 €	25,00 %	27 500,00 €	25,00 %	- €	0,00 %	- €	0,00 %	- €		- €	0,00 %	
10	Aide à mise en conformité des PLU : Réau, Montereau sur le Jard et Limoges Fourches – Etudes et procédures amont	270 000,00 €	100,0%	ETAT	123 500,00 €	45,74 %	73 250,00 €	27,13 %	73 250,00 €	27,13 %	- €	0,00 %		0,00 %	- €		- €	0,00 %	
11	Sondages géotechniques - (maille large - phases 1 et 2)	240 000,00 €	100,0%	EPA Sénart	108 000,00 €	45,00 %	66 000,00 €	27,50 %	66 000,00 €	27,50 %	- €	0,00 %		0,00 %	- €		- €	0,00 %	
12	Diagnostic pyrotechnique (phases 1 et 2)	230 000,00 €	100,0%	EPA Sénart	103 500,00 €	45,00 %	63 250,00 €	27,50 %	63 250,00 €	27,50 %	- €	0,00 %		0,00 %	- €		- €	0,00 %	
13	Complément et mise à jour des études trafic	200 000,00 €	100,0%	CD 77	70 000,00 €	35,00 %	- €	0,00 %	- €	0,00 %	65 000,00 €	32,50 %	65 000,00 €	32,50 %	- €		- €	0,00 %	
14	Mission d'accompagnement sur la mise en œuvre de la stratégie économique du site (plan d'actions commercial et marketing)	200 000,00 €	100,0%	EPA Sénart	50 000,00 €	25,00 %	50 000,00 €	25,00 %	50 000,00 €	25,00 %	50 000,00 €	25,00 %	- €	0,00 %	- €		- €	0,00 %	
TOTAL		2 600 000,00 €	100,0%	-	780 000,00 €	30,00 %	435 000,00 €	16,73 %	435 000,00 €	16,73 %	435 000,00 €	16,73 %	305 000,00 €	11,73 %	130 000,00 €	5,00 %	80 000,00 €	3,08 %	- €

PROTOCOLE D'ACCORD

**Relatif à l'aménagement du site de Paris-Villaroche sur les communes de
Montereau-sur-le-Jard, Limoges-Fourches, Lissy et Réau.**

ENTRE

L'État, représenté par Madame Béatrice ABOLLIVIER, Préfète du Département de Seine-et-Marne,

ET

La Communauté d'Agglomération Melun - Val de Seine, représentée par Monsieur Louis VOGEL, Président de la Communauté d'Agglomération Melun - Val de Seine,

Ci-après dénommée la « CAMVS »,

ET

La Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine - Essonne - Sénart, représentée par Monsieur Francis Chouat, Président de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine - Essonne – Sénart,

Ci-après dénommée « GPS SES»,

ET

Le Conseil Départemental de Seine-et-Marne, représenté par Monsieur Jean-Louis Thiériot, Président du Conseil Départemental de Seine-et-Marne,

Ci-après dénommée le « Conseil Départemental »,

Préambule

Le pôle d'activités de Paris\Villaroche est un site à fort potentiel en matière de développement économique, situé sur les communes de Montereau-sur-le-Jard, Limoges-Fourches, Lissy et Réau, soit sur les territoires de la CAMVS et de GPS SES.

Ce pôle s'est construit autour de l'aérodrome de Villaroche, qui a une histoire particulièrement riche. Celui-ci a été construit très tôt dans l'histoire de l'aéronautique, dès 1938, et devient notamment le centre d'essais en vol de l'État-major des forces aériennes françaises, puis de Dassault-Aviation. Il est à noter à ce titre que la SNECMA – aujourd'hui dépendant du groupe SAFRAN et spécialisée dans la construction de moteurs pour l'aéronautique - s'installe sur le site dès 1947.

L'aérodrome, qui dispose de deux pistes (de 1,3 km et 2 kms), est à nouveau ouvert à la circulation aérienne publique depuis le 23 octobre 2014.

Aujourd'hui, Paris\Villaroche est un centre aéronautique de tout premier plan : la SNECMA y emploie plus de 6 000 personnes sur un site qui s'étend sur plus de 100 ha. L'industriel y a installé ses bureaux d'études, ses bancs d'essais, le hall de montage des turboréacteurs, l'après-vente de ses moteurs civils. En outre, de nombreuses PME en lien avec l'aéronautique, mais aussi des entreprises en lien avec la mécanique et les matériaux composites ont trouvé à s'installer sur ce pôle, qui concentre plus de 7 000 emplois. Ce pôle d'excellence est intégré au pôle de compétitivité « AsTech Paris Région » (100 000 emplois dans la région), qui vise à renforcer les positions de l'Île-de-France comme leader européen de l'industrie des secteurs Lancement spatial, Aviation d'affaires, Propulsion et Équipements par l'innovation :

- en donnant une impulsion nouvelle à la Recherche Francilienne, dans son rôle de soutien à l'Industrie Aéronautique et Spatiale ;
- en offrant aux PME de nouvelles opportunités d'innovation ;
- en préparant les ruptures technologiques de demain en partenariat avec les PME, les Organismes de Recherche et les Établissements d'Enseignement Supérieur.

Ainsi, l'ambition partagée pour ce site par les signataires du présent protocole est qu'il devienne un site majeur pour l'industrie aéronautique et les hautes technologies aux échelles régionale, nationale et internationale, comme en atteste sa dénomination complète « Paris\Villaroche Aeronautics and Technology Park ».

Cette ambition est explicitement inscrite dans le Schéma Directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) approuvé en décembre 2013. Ainsi, au sein du fascicule 2 du SDRIF relatif aux « défis, projet spatial régional et objectifs », il est précisé que « le territoire de Sénart-Melun est valorisé par le développement de Villaroche pour des activités de hautes technologies en lien avec le pôle de compétitivité Astech » (p. 123). En outre, dans le fascicule intitulé « Propositions pour la mise en œuvre / Annexe », il est indiqué que « [ce] pôle aéronautique de Villaroche autour de la SNECMA a vocation à être un des moteurs économiques du territoire » (p.114). Plus encore, en page 115 de ce fascicule, le SDRIF précise que « le parc d'activités de l'aérodrome de Villaroche et ses abords concentrent des enjeux en matière de développement économique

pour le territoire, orientés vers les activités aéronautiques et spatiales. Le développement de ce parc aéronautique et technologique doit permettre de renforcer les atouts économiques du territoire de Sénart-Melun et réduire son déficit d'emplois. Il devra préférentiellement proposer une urbanisation sur les terrains disponibles autour du site même de l'aérodrome. L'urbanisation du potentiel foncier situé au sud et à l'ouest de l'aérodrome est tributaire de sa desserte en transports collectifs et de la mise en œuvre d'un aménagement écologiquement durable ».

De même, cette ambition se retrouve au sein de la « Stratégie régionale pour la croissance, l'emploi et l'innovation de la région Île-de-France » (dit SRDEII) approuvé en décembre 2016 par le Conseil Régional. Ainsi, s'agissant du secteur « Bassin Centre 77 » englobant la CAMVS et de celui de la « Porte Sud du Grand Paris » englobant pour sa part le territoire de Sénart, le SRDEII retient notamment comme orientation celle de soutenir et de développer la filière aéronautique / mécanique existante autour de la présence du pôle aéronautique de Villaroche et de l'implantation de la SAFRAN.

Le SDRIF prévoit d'importantes capacités d'urbanisation autour de l'aérodrome, avec 21 « pastilles » d'urbanisation conditionnelle. Ainsi, à l'horizon de 2030, le SDRIF permet d'étendre le site sur pas moins de 525 ha, répartis globalement à égalité entre les deux intercommunalités. Toutefois, la mobilisation de ce potentiel est conditionnée à l'amélioration de la desserte du site par les transports en commun. Le site de Paris\Villaroche tel que désigné au présent protocole comprend l'aérodrome, le site de Safran et la zone d'urbanisation répartie sur les deux territoires de la CAMVS et de GPSES. La « plateforme » gérée par le SYMPAV (Syndicat Mixte du Pôle d'Activités de Villaroche) est composée de l'aérodrome, du PAE Nord et du site de Safran, elle représente 450 ha de foncier et un patrimoine immobilier de 40 000 m².

Le développement et l'aménagement de la plateforme est aujourd'hui porté par les deux communautés d'agglomération et le Syndicat Mixte du Pôle d'Activités de Villaroche (SYMPAV), dont la gouvernance est partagée entre la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine, GPS SES et le Département de Seine-et-Marne.

La CAMVS a confié l'aménagement de la ZAC des Tertres de Montereau et du marché des grés à la SPL Melun Val de Seine.

La partie urbanisable au SDRIF, sur la commune de Réau, fait partie de l'OIN (EPA Sénart).

Afin de répondre à l'ambition exposée ci-avant, le présent protocole traduit l'engagement commun des signataires du présent protocole à s'accorder sur une **vision partagée** de l'avenir du site de Paris\Villaroche, dans le respect des principes suivants :

- garantir durablement, d'une part, la vocation aéronautique et tournée vers les activités de haute technologie du site et permettre, d'autre part, la diversification des activités économiques, en complément des pôles de développement des deux intercommunalités ;
- rechercher, dans le phasage des opérations, une mobilisation équilibrée et concertée du foncier entre le territoire de la CAMVS et celui de GPS SES ;
- Porter une politique foncière adaptée, participant de cette ambition ;
- Encourager le développement des déplacements en transports en commun ;
- viser l'exemplarité en matière de développement durable et de stratégie environnementale ;

- minimiser le besoin de subvention publique pour permettre le bouclage financier des opérations concourant au futur schéma d'aménagement ;
- viser à un développement équilibré entre les deux Agglomérations.

ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE D'ACCORD

Le présent protocole d'accord concerne le programme d'études à conduire pour aboutir à un schéma d'aménagement partagé pour le site de Paris\Villaroche, à l'horizon d'échéance du SDRIF, soit 2030.

Les signataires du présent protocole s'accordent sur la nécessité de réaliser, dans les meilleurs délais , les études et actions suivantes :

1. **Une étude de positionnement stratégique** du site, déterminant les zones à urbaniser et leur affectation selon un plan de développement pluriannuel. Elle devra se fonder sur les perspectives de développement économique du site en spécifiant les typologies d'activités susceptibles de s'y implanter. Une attention particulière devra être portée aux potentialités de développement envisageables pour la filière aéronautique. Sur la base de ces typologies, elle devra quantifier, dans une approche prospective et partagée par les acteurs concernés, les besoins fonciers envisagés pour les différentes activités retenues, et émettre des hypothèses clairement énoncées et justifiées. Cette étude devra également estimer le rythme de commercialisation, le phasage, et les projections en termes d'emplois et de richesse fiscale.

Sa réalisation s'appuiera utilement sur les études antérieures, et proposera actualisation et complément.

2. **Une étude de desserte du site** : cette étude vise à définir un schéma prospectif de desserte du site pour tous les modes. Elle permettra notamment :
 - o d'identifier les points de blocages actuels et de préparer un schéma d'accessibilité au secteur, au regard tant de la situation actuelle que de la situation projetée en lien avec la préparation du schéma d'aménagement ;
 - o de proposer les aménagements du réseau viaire ou les services de mobilité permettant d'assurer un niveau de fluidité du trafic routier compatible avec les perspectives de développement du site, et dans le respect de l'objectif de renforcer la pratique des modes actifs et l'usage des transports en commun ;
 - o de chiffrer ces aménagements ou services, et d'identifier leurs maîtres d'ouvrage pressentis.

Cette étude correspond à celle d'accessibilité et de circulation engagée par le SYMPAV fin 2017, dont le périmètre sera étendu au secteur délimité par la RN36 à l'Est, la gare de Lieusaint-Moissy à l'Ouest, le Parc de l'A5 au Nord et la gare de Melun au Sud. Pour autant, le champ de cette étude

sera étendu de sorte à apprécier les besoins du site en matière de renforcement de sa desserte en transport en commun, en lien avec les dispositions du SDIF.

A la demande du Conseil Départemental, cela devra être complété d'une vision multimodale.

Les conclusions de l'étude de positionnement économique viendront alimenter l'étude de desserte.

3. Un schéma global d'aménagement

Une étude visant à arrêter un parti d'aménagement à l'échelle du périmètre défini par le potentiel d'extension offert par le SDRIF à l'horizon 2030. Cette étude s'appuiera utilement sur les études d'aménagement élaborées préalablement. Dans son déroulé, cette étude s'organisera en trois phases :

- o une phase de diagnostic, pour identifier les enjeux et contraintes relatifs au site. Ce diagnostic sera structuré, suivant les thématiques, autour de la prise en compte de quatre échelles : l'échelle régionale, l'échelle locale englobant le territoire de la CA GPS SES et celui de la CAMVS, le périmètre retenu pour l'étude de mobilités présentée ci-dessus, et enfin le périmètre du schéma d'aménagement en tant que tel ;
- o Une approche géographique et quantitative : traduire géographiquement, en scénario, avec un phasage à l'horizon 2030 et au-delà, les objectifs retenus dans l'étude de positionnement stratégique.

Cette approche visera à un développement équilibré entre les deux opérations et prendra en compte les opérations d'aménagement en cours.

- o Une approche financière : un premier bilan prévisionnel sommaire des opérations devra être produit.

4. L'état initial de l'environnement

Une étude visant à arrêter un état initial de l'environnement à l'échelle du périmètre retenu pour l'étude du schéma d'aménagement. Les thématiques abordées par cette étude concerneront : l'environnement physique (climat, relief, géologie, hydrologie), l'environnement biologique (espaces naturels remarquables, zones humides, boisements, trame verte et bleue, inventaire faune flore), le milieu humain (démographie, équipements et activités, activité agricole), les réseaux techniques de génie urbain (assainissement eaux usées, assainissement eaux pluviales, adduction d'eau potable, gestion des déchets), les risques, pollutions et nuisances (risques naturels et technologiques, qualité de l'air, ambiance sonore), les énergies (notamment énergies renouvelables), les mobilités et les déplacements (générateurs actuels de déplacements, réseaux d'infrastructures et leur niveau d'utilisation, accidentologie, stationnement, offre de transports collectifs, modes actifs), le diagnostic paysager, l'analyse des documents d'urbanisme. Cette étude constitue un socle cohérent réalisé par anticipation des futures études d'impact des opérations d'aménagement.

5. **Une étude sur les conditions d'attractivité** à réunir pour favoriser l'accueil des salariés, dont la maîtrise d'ouvrage sera attribuée ultérieurement.

ARTICLE 2. GOUVERNANCE

La gouvernance sera assurée par l'État et les 3 collectivités territoriales signataires du protocole. Elles appuieront leurs prises de décision sur l'avis d'un Comité de Pilotage dont elles seront membres de droit et qu'elles co-présideront avec Madame la Préfète de Seine-et-Marne. Ce Comité de Pilotage sera constitué des 3 collectivités territoriales, de l'Etat, des maîtres d'ouvrage des études, du Conseil Régional, des représentants des communes composant le site. D'autres membres pourront y être adjoints par cooptation.

ARTICLE 3. MAÎTRISE D'OUVRAGE ET COORDINATION

La maîtrise d'ouvrage des prestations liées à l'étude de positionnement stratégique sera assurée par la CCI.

La maîtrise d'ouvrage des prestations liées à l'étude de desserte du site est assurée par le SYMPAV, par décision de son Conseil Syndical.

La maîtrise d'ouvrage des prestations liées à l'étude sur le schéma d'aménagement et sur l'état initial de l'environnement sera assurée par l'EPA. L'EPA s'appuiera sur les compétences de la SPL Melun Val de Seine Aménagement et d'Aménagement⁷⁷ dans des conditions ultérieurement définies.

La maîtrise d'ouvrage des prestations liées à l'étude sur les conditions d'attractivité à réunir pour favoriser l'accueil des salariés, sera déterminée par le comité de pilotage.

ARTICLE 4. FINANCEMENT ET VERSEMENT DE LA CONTRIBUTION FINANCIÈRE

Les signataires du présent protocole s'engagent à soutenir la réalisation des prestations prévues à l'article 1 sur la base des modalités exposées ci-dessous.

Une convention de financement sera établie en tant que de besoin, entre les membres de la gouvernance et chaque pilote d'étude.

Le financement de l'étude multimodale de desserte du site est considéré comme réuni, sur la base des clés de répartition suivantes :

- CAMVS : 33 %
- GPS SES: 33 %
- Conseil Départemental : 33 %

S'agissant de l'étude relative à l'aménagement du site, le financement sera réuni sur la base des clés de répartition suivante :

- État (CIN) : 25 %
- CAMVS : 25 %
- GPS SES : 25 %
- Conseil Départemental : 25 %

S'agissant de l'étude relative au positionnement stratégique économique, de l'étude sur l'état initial de l'environnement et de l'étude sur les conditions d'attractivité à réunir pour favoriser l'accueil des salariés, le financement sera réuni sur la base des clés de répartition suivantes :

- CAMVS : 33 %
- GPS SES : 33 %
- Conseil Départemental : 33 %

Les financements de chacune des parties sont inscrits sous réserve de la contrepartie des financements apportés par chacune des autres parties, en application de sa quote-part exposée ci-dessus.

Cette clé de répartition pourra être revue si l'Etat apporte une contribution, dans le cadre du CIN.

Les signataires du protocole s'engagent à assurer le financement des études nécessaires à la réalisation des prestations prévues à l'article 1, sur la base des dispositions exposées au présent article. Toute nouvelle demande de financement pour assurer la continuité des prestations prévues à l'article 1. fera l'objet d'un examen en Comité de Pilotage.

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXÉCUTION DU PROTOCOLE

Le suivi de l'exécution du présent protocole sera assuré par les membres de la gouvernance selon les dispositions de l'article 2.

S'agissant des prestations prévues au présent protocole, le Comité de Pilotage validera le cahier des charges des études programmées.

Le Comité de Pilotage se réunira ensuite autant que de besoin, à l'initiative d'un des signataires du protocole ou d'un des maîtres d'ouvrage. A minima à chaque étape stratégique (diagnostic, enjeux/scénarios, conclusion).

Les livrables réalisés donneront lieu à une présentation et à un débat en Comité de Pilotage, en vue de leur validation par ce dernier. Une phase d'étude ne sera considérée comme terminée que lorsque le livrable

correspondant aura été validé par les membres de la gouvernance.

Les membres du Comité de Pilotage seront destinataires du rendu final de toutes les études et livrables réalisés au titre du présent protocole d'accord.

Un suivi technique aura lieu tout au long de l'exécution du présent protocole d'accord pour s'assurer de la cohérence du contenu des études, de leur avancement, de la tenue du calendrier initial, de l'engagement des financements et pour préparer les réunions du Comité de Pilotage.

Les parties signataires du présent protocole s'engagent à coordonner le suivi de l'exécution du protocole et à organiser les réunions du Comité de Pilotage. Dans un objectif d'efficacité opérationnelle, chacune des parties signataires du protocole désignera en son sein un correspondant qui constituera le point de contact privilégié pour les maîtres d'ouvrage ou leurs prestataires dans le cadre du suivi technique.

ARTICLE 6. ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE

Les mesures prévues dans le présent protocole prendront effet à compter de la date de sa signature par l'ensemble des parties qui en sont signataires. La date initiale correspond à la date d'entrée en vigueur du protocole.

Ce protocole d'accord est conclu pour une durée de deux ans, à compter de sa date d'entrée en vigueur.

Les mesures de préservation de la faisabilité de la mise en œuvre du schéma d'aménagement, en particulier les mesures foncières, pourront être prises dès l'adoption du cahier des charges de l'étude relative au schéma d'aménagement.

Toute action de communication au titre des prestations prévues au présent protocole devra faire l'objet d'un accord préalable de chacune des parties signataires : de même en ce qui concerne les modalités de concertation auprès des organisations professionnelles agricoles et des associations agréées pour l'environnement.

En outre, les supports de communication devront mentionner explicitement le concours de chacune des parties.

L'éventuel lancement d'une opération d'aménagement fera l'objet de stipulations particulières.

Les dispositifs opérationnels suite à la validation du schéma d'aménagement pourront faire l'objet d'un avenant prorogeant la durée de ce protocole.

ARTICLE 7. AVENANTS

Ce protocole d'accord pourra faire l'objet d'avenants, après accord des parties qui en sont signataires.

ARTICLE 8. DIFFERENDS ET LITIGES

Les parties devront mettre tout en œuvre pour la résolution à l'amiable de tout différend susceptible de survenir à l'occasion de l'application du présent protocole. Toutefois, dans l'hypothèse où aucune solution n'est envisageable, le droit français est seul applicable. L'instance compétente est le Tribunal Administratif de Melun.

Melun, le 6 Avril 2018

Pour l'Etat

Madame Béatrice ABOLLIVIER
Préfète de Seine-et-Marne



Pour la Communauté d'Agglomération

Melun Val de Seine
Monsieur Louis VOGEL
Président



**Pour la Communauté d'Agglomération
Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart**
Monsieur Francis CHOUAT
Président



**Pour le Conseil Départemental
de Seine-et-Marne**

Monsieur Jean-Louis THIERIOT
Président



**AVENANT N°1 AU
PROTOCOLE D'ACCORD DU 6 AVRIL 2018**

**Relatif à l'aménagement du site de Paris-Villaroche sur les communes de Montereau-sur-le-Jard,
Limoges-Fourches, Lissy et Réau**

Le présent avenant est établi

ENTRE

L'État, représenté par Madame Béatrice ABOLLIVIER, Préfète du Département de Seine-et-Marne,

ET

La Communauté d'Agglomération Melun - Val de Seine, représentée par Monsieur Louis VOGEL, Président de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine,

Ci-après dénommée la « CAMVS »,

ET

La Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine - Essonne - Sénart, représentée par Monsieur Francis Chouat, Président de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud - Seine-Essonne-Sénart,
En vertu d'une délibération du bureau communautaire du 11 décembre 2018,

Ci-après dénommée « GPS SES»,

ET

Le Département de Seine-et-Marne, représenté par Monsieur Patrick Septiers, Président du Conseil Départemental de Seine-et-Marne,

Ci-après dénommée le « Département »,

Vu le code général des collectivités territoriales

Vu le protocole d'accord signé le 6 avril 2018 par l'ensemble des partenaires ci-dessus

Préambule

Le pôle d'activités de Paris-Villaroche est un site à fort potentiel en matière de développement économique, situé sur les communes de Montereau-sur-le-Jard, Limoges-Fourches, Lissy et Réau, soit sur les territoires de la CAMVS et de GPS SES.

L'ambition partagée pour ce site par les signataires du protocole d'accord est qu'il devienne un site majeur pour l'industrie aéronautique et les hautes technologies aux échelles régionale, nationale et internationale.

Afin de répondre à cette ambition, le protocole d'accord traduit l'engagement commun des signataires à s'accorder sur une vision partagée de l'avenir du site de Paris-Villaroche, dans le respect des principes suivants :

- garantir durablement, d'une part, la vocation aéronautique et tournée vers les activités de haute technologie du site et permettre, d'autre part, la diversification des activités économiques, en complément des pôles de développement des deux intercommunalités ;
- rechercher, dans le phasage des opérations, une mobilisation équilibrée et concertée du foncier entre le territoire de la CAMVS et celui de GPS SES ;
- porter une politique foncière adaptée, participant de cette ambition ;
- encourager le développement des déplacements en transports en commun ;
- viser l'exemplarité en matière de développement durable et de stratégie environnementale ;
- minimiser le besoin de subvention publique pour permettre le bouclage financier des opérations concourant au futur schéma d'aménagement ;
- viser à un développement équilibré entre les deux Agglomérations.

Le protocole d'accord précise ainsi le programme de cinq études à conduire pour aboutir à un schéma d'aménagement partagé pour le site de Paris - Villaroche.

Les partenaires signataires du protocole sont convenus de préciser le protocole d'accord comme suit :

Article 1 - Désignation du maître d'ouvrage de l'étude relative aux conditions d'attractivité à réunir pour favoriser l'accueil des salariés

La maîtrise d'ouvrage de l'étude relative aux conditions d'attractivité à réunir pour favoriser l'accueil des salariés est confiée à la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud - Seine-Essonnes-Sénart qui est ainsi chargée d'assurer l'ensemble des missions inhérentes à la passation puis à l'exécution du marché public relatif à cette étude.

Toutes les missions administratives seront menées en accord et en partenariat étroit avec les services des contributeurs financiers, à savoir la CAMVS et le Département, ainsi qu'avec les services de l'Etat.

Article 2 - Modalités d'appels de fonds entre les collectivités contributrices à l'étude relative aux conditions d'attractivité à réunir pour favoriser l'accueil des salariés

Le maître d'ouvrage désigné acquittera l'ensemble des factures correspondant au marché public passé pour la réalisation de l'étude relative aux conditions d'attractivité pour favoriser l'accueil des salariés, et fera les avances nécessaires.

Une fois les factures acquittées, il sollicitera le versement des quotes-parts des contributions de chacun des partenaires financiers, à savoir à hauteur de 33% pour la CAMVS et de 33% pour le Département, conformément à l'article 4 du protocole d'accord.

Ainsi, au terme du marché constaté par la remise de l'étude et la validation de ses conclusions par les instances de pilotage, il sollicitera la participation des deux partenaires financiers par le biais d'un mémoire récapitulant les sommes dues.

Cette participation sera payée dans un délai de 30 jours après l'émission du titre de recettes correspondant auprès des trésoriers payeurs référents.

Article 3 - Modalités, pour les quatre autres études inscrites au protocole d'accord, des flux financiers entre les différents maîtres d'ouvrage et les collectivités contributrices

Les différents maîtres d'ouvrage désignés, à l'article 1 du protocole d'accord, pour la réalisation des quatre autres études inscrites au dit protocole (à savoir la CCI pour l'étude de positionnement stratégique du site ; le SYMPAV pour l'étude de desserte et l'EPA de Sénart pour la réalisation du schéma global d'aménagement du site et l'état initial de l'environnement) acquitteront l'ensemble des factures ou prestations correspondant aux marchés conclus pour la réalisation de chacune des quatre études.

Une fois les prestations finalisées et les conclusions validées, les maîtres d'ouvrage solliciteront, par le biais d'un titre de recettes ou d'une facture, le versement des contributions de chacun des partenaires financiers selon les quotes-parts définies au protocole d'accord, à savoir :

1. Etude relative au positionnement stratégique du site / étude sur la desserte du site/ étude sur l'état initial de l'environnement :
 - CAMVS : 33%
 - GPS SES : 33%
 - Département : 33%

2. Etude relative au schéma global d'aménagement du site :
 - Etat (CIN) : 25%
 - CAMVS : 25%
 - GPS SES : 25%
 - Département : 25%

Article 4 - Toutes les dispositions du protocole d'accord du 6 avril 2018 non expressément modifiées par le présent avenant demeurent inchangées et intégralement applicables entre les parties.

Fait à Melun

Le 15 MARS 2019

Pour l'Etat

Madame Béatrice ABOLLIVIER
Préfète de Seine-et-Marne



Pour la Communauté d'Agglomération

Melun Val de Seine

Monsieur Louis VOGEL
Président



**Pour la Communauté d'Agglomération
Grand Paris Sud - Seine-Essonne-Sénart**

Monsieur Francis CHOUAT
Président



**Pour le Conseil Départemental
de Seine-et-Marne**

Monsieur Patrick SEPTIERS
Président

