

# DÉLIBÉRATION N°CR 2022-021

## DU 19 MAI 2022

### ROUTE DE DEMAIN

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 code de l'environnement ;

**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 37-14 du 19 juin 2014 relative à la politique régionale en matière de sécurité routière ;

**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** la délibération n° CR 2019-047 du 21 novembre 2019 relative à l'actualisation du plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route en faveur de l'électromobilité ;

**VU** la délibération CR 2019-060 du 21 novembre 2019 relative la stratégie régionale pour la biodiversité 2020-2030 ;

**VU** la délibération n° CR 2021-038 du 2 juillet 2021 portant délégations de pouvoir du conseil régional à sa Présidente ;

**VU** la délibération n° CR 2021-039 du conseil régional d'Île-de-France du 2 juillet 2021 relative aux délégations de pouvoir du conseil régional à sa commission permanente ;

**VU** la délibération CR 2021-055 du conseil régional du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier ;

**Vu** la délibération CP2021-332 relative à l'intégration d'une clause éthique dans les conventions passées par la région ;

**VU** le budget de la Région d'Île-de-France pour 2022 ;

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

**VU** l'avis de la commission des finances et des fonds européens ;

**VU** le rapport n°CR 2022-021 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

**Article n°1 : Réseau routier d'intérêt régional**

Adopte la mise à jour de la consistance du réseau routier d'intérêt régional cartographié en annexe 1 à la présente délibération.

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

**Article n°2 : Programme du plan « route de demain »**

Adopte la liste des opérations du plan « route de demain », jointe en annexe 2 à la présente délibération, précisant les conditions de financement de ces opérations de création, d'aménagement ou d'équipement d'infrastructures routières d'intérêt régional direct pour la période 2022-2027.

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

**Article n°3 : Objectifs de qualité de service**

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

Adopte le contrat-cadre type de mise en œuvre du plan « route de demain » présenté en annexe 3.1 à la présente délibération.

Adopte le protocole d'intention entre l'État et la Région de mise en œuvre du plan « route de demain » présenté en annexe 3.2 à la présente délibération.

Délègue à la Commission Permanente l'approbation des contrats-cadres avec les sept départements franciliens et avec l'Etat.

**Article n°4 : Soutien à l'innovation routière**

Adopte le dispositif de soutien à l'innovation joint en annexe 4 à la présente délibération.

**Article n°5 : Mieux partager la voirie**

Adopte le dispositif de soutien régional pour mieux partager la route joint en annexe 5 à la présente délibération.

**Article n°6 : Développement de l'électromobilité**

Adopte le dispositif de soutien régional au développement de l'électromobilité joint en annexe 6 à la présente délibération.

**Article n°7 : Intégration paysagère et environnementale du RRIR**

Adopte le dispositif relatif au soutien régional relatif à l'intégration paysagère et environnementale des infrastructures routières, joint en annexe 7 à la présente délibération.

**Article n°8 : Sécurité routière**

Adopte le dispositif relatif au soutien régional relatif à la sécurité routière joint en annexe 8 à la présente délibération.

Adopte la convention type pour les opérations de sécurité routière, jointe en annexe 9 à la présente délibération.

**Article n°9 :**

Délègue à la Commission Permanente l'approbation des conventions de financement des opérations résultant des précédents articles.

**Article n°10 :**

Décide que pour les dossiers de demande de subventions déposés (réceptionnés et déclarés complets) avant le 1er juillet 2022, les subventions sont attribuées sur fondement des dispositifs adoptés par la délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 relative au plan d'action régional en faveur de la mobilité durable.

Décide que pour les dossiers de demande de subventions déposés (réceptionnés et déclarés complets) avant le 1er juillet 2022, les subventions sont attribuées sur fondement des dispositifs adoptés par la délibération n° CR 2017-054 du 09 mars 2017 relative à la mise en œuvre du plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route.

Décide que pour les dossiers de demande de subventions déposés (réceptionnés et déclarés complets) avant le 1er juillet 2022, les subventions sont attribuées sur fondement des dispositifs adoptés par la délibération n° CR 2019-047 du 21 novembre 2019 relative à l'actualisation du plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route en faveur de l'électromobilité.

Décide que pour les dossiers de demande de subventions déposés à partir du 1er juillet 2022 et pour les dossiers déposés avant le 1er juillet et incomplets à cette date, les subventions sont attribuées sur fondement des dispositifs adoptés par les articles 4 à 8 de la présente délibération.

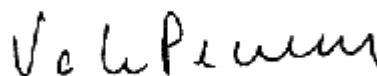
**Article n°11 :**

Abroge la délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 relative au plan d'action régional en faveur de la mobilité durable au 31 décembre 2022.

Abroge la délibération la délibération n° CR 2017-054 du 09 mars 2017 relative à la mise en œuvre du plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route au 31 décembre 2022.

Abroge les articles 1 à 4 de la délibération n° CR 2019-047 du 21 novembre 2019 relative à l'actualisation du plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route en faveur de l'électromobilité au 31 décembre 2022.

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



**VALÉRIE PÉCRESSÉ**

Acte rendu exécutoire le 20 mai 2022, depuis réception en préfecture de la région Île-de-France le 20 mai 2022 (référence technique : 075-237500079-20220519-lmc1145791-DE-1-1) et affichage ou notification le 20 mai 2022.

Dans les deux mois à compter de sa publication ou de sa notification, cet acte administratif est susceptible de recours devant le tribunal administratif territorialement compétent.

## **ANNEXES A LA DELIBERATION**

## **Annexe 1 : Carte RRIR**



1/390 000

# RÉSEAU ROUTIER D'INTÉRÊT RÉGIONAL EXISTANT ET PROJETÉ (2022)

État au 01.03.2022

## 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 route de demain

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

## Futur réseau routier d'intérêt régional : autres projets

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

## Fond de plan

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

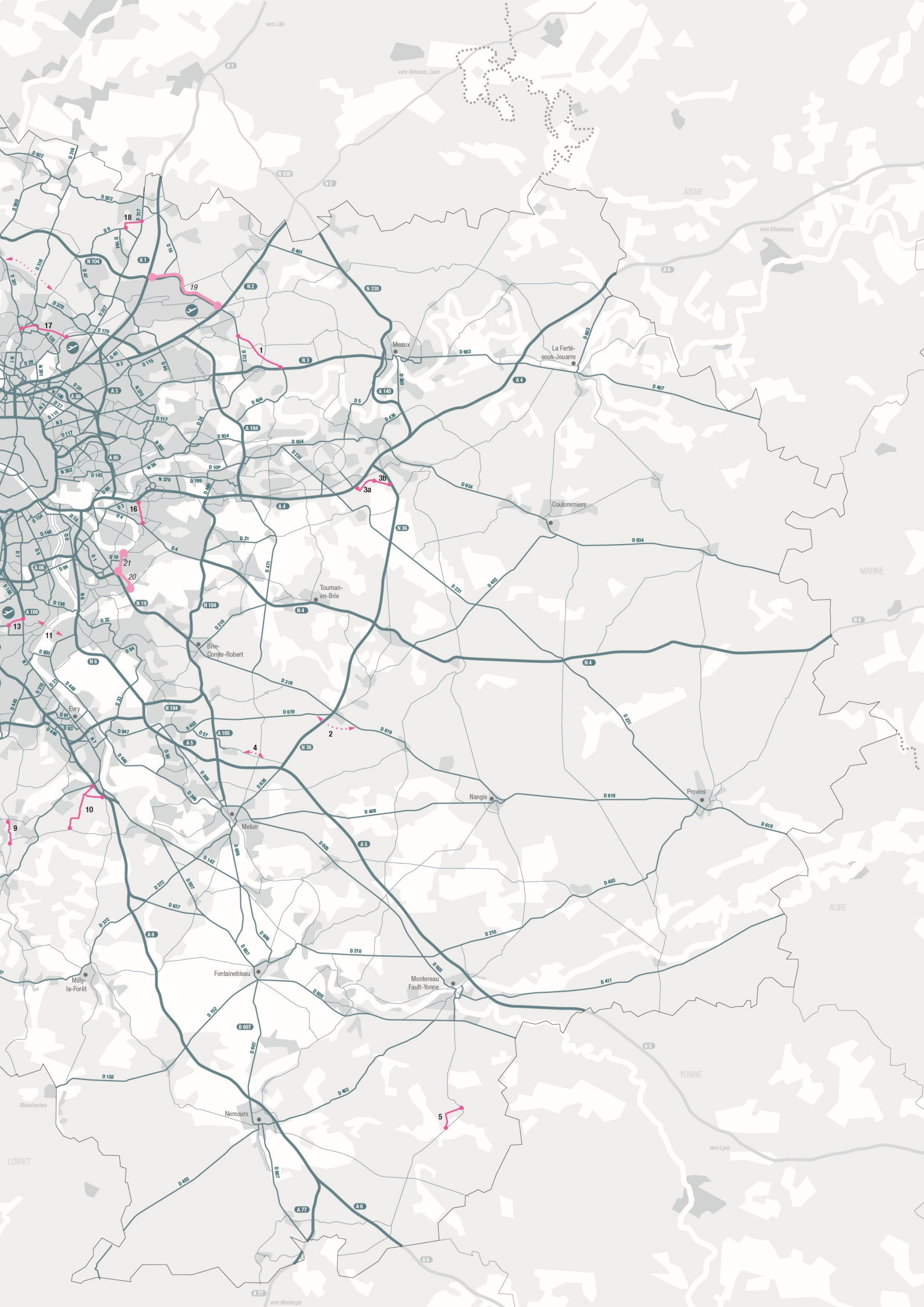
## Limites administratives

- 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







## Futur réseau routier d'intérêt régional : projets faisant l'objet d'un financement dans le cadre du plan route de demain

Certains projets ne sont pas représentés pour des raisons de lisibilité

### Seine-et-Marne

- 1 • Barreau RN 3-RN 2 Liaison Meaux-Roissy
- 2 • Contournement de Guignes (études et acquisitions foncières)
- 3a • Demi-Barreau A4-RD 96, sous réserve de validation de l'Etat (Phase 1)
- 3b • Demi-Barreau A4-RD 96, sous réserve de validation de l'Etat (Phase 2)
- 4 • Déviation de Montereau-sur-le-Jard
- 5 • Déviation de Voulx
- Non représenté • RN 2 - RD 401 - Dammartin-en-Goële - Réaménagement du carrefour
- Non représenté • A104 x RD 10p - Saint-Thibault-des-Vignes - Giratoire Ouest
- Non représenté • Etudes de contournements d'agglomération
- Non représenté • Créneaux de dépassement RN 36 et RN 4

### Yvelines

- 6 • Liaison RD 30/RD 190
- 7 • Liaison A13/RD 28
- 8 • Ponts de Villemorin
- Non représenté • Bretelle A13/RD 153- Dénivellation du carrefour Fauveau
- Non représenté • Siter - Etudes et déploiement sur le 78
- Non représenté • Aménagement du carrefour Pigozzi

### Essonne

- 9 • RD 31 : Liaison Nord/Sud (Itteville)
- 10 • Desserte du val d'Essonne
- 11 • Franchissement Seine
- 12 • RD 36 : Châteaufort
- 13 • Itinéraire Est-Ouest Contournement d'Orly - Déviation de Paray- RD 36
- Non représenté • Déviation et desserte des zones urbaines
- Non représenté • RN 7
- Non représenté • RN 20 : Décongestion de carrefours (hors station multimodale)
- Non représenté • BA 217
- Non représenté • Chilly Mazarin A6

### Hauts-de-Seine

- 14 • RD 914 Nanterre
- 15 • Avenue de la Liberté (ex BUCSO) - Clichy (en commun avec la Seine-Saint-Denis)
- Non représenté • Carrefour de la Manufacture de Sèvres (études)
- Non représenté • RD 7 : Suresnes Saint-Cloud
- Non représenté • RD 1 : Quai de Clichy à Clichy la Garenne et Quai Michelet à Levallois
- Non représenté • RD 911 - Gennevilliers - Giratoire route du port

### Seine-Saint-Denis

- 15 • Voie interdépartementale / Voie Bokawoski (en commun avec les Hauts-de-Seine)
- Non représenté • Gerfault II

### Val-de-Marne

- 16 • RD 10 nouveau barreau (Altival)
- Non représenté • RD 7
- Non représenté • Vidéosurveillance carrefours à feux (Parcival)

### Val-d'Oise

- 17 • Avenue du Parisis (section est)
- 18 • Fluidification Liaison RD 10-RD 9
- Non représenté • Réaménagement de la patte d'Oie d'Herblay A15/RD 14/RD 392/RD 106
- Non représenté • Echangeur RN 104/RD 10 Fontenay-en-Parisis

## Futur réseau routier d'intérêt régional : autres projets

- 19 • Contournement est de l'aéroport Charles-de-Gaulle (95 / 77)
- 20 • RN 19. Déviation de Boissy-Saint-Léger. Section sud et tranchée couverte (94)
- 21 • RN 406. Prolongement et desserte du port de Bonneuil (94)

## **Annexe 2 : Liste opérations**

Département	Opérations	Montant retenu (millions d'euros)	Clé proposée	Montant maximum subvention (millions d'euros)
77	Barreau RN3-RN2 Liaison Meaux-Roissy	65,0	50%	32,5
77	Contournement de Guignes (études, AF)	16,6	50%	8,3
77	Demi-Barreau A4-RD 96 sous réserve de validation de l'Etat (ph1)	5,9	15%	0,9
77	Demi-Barreau A4-RD 96 sous réserve de validation de l'Etat (ph2)	2,6	30%	0,8
77	Déviations de Montereau sur le Jard	6,2	30%	1,8
77	Déviations de Voulx	4,4	30%	1,3
77	RN2 - RD 401 - Dammartin-en-Goële - Réaménagement du carrefour	2,0	50%	1,0
77	A104 x RD10p - St Thibault des Vignes - Giratoire Ouest	2,0	50%	1,0
77	Etudes de contournements d'agglomération	3,0	30%	0,9
77	Créneaux dépassement RN 36 et RN4	8,5	50%	4,3
78	Liaison RD30/RD190	60,0	50%	30,0
78	Liaison A13/RD28	3,0	50%	1,5
78	Ponts de Villedieu	25,0	40%	10,0
78	Bretelle A13/RD153- dénivelation carrefour fauveau	12,0	30%	3,6
78	Siter - etudes et deploiment sur le 78	6,0	50%	3,0
78	Aménagement carrefour Pigozzi	7,5	30%	2,3
91	RN20 - Décongestion des carrefours	15,0	50%	7,5
91	Desserte de la base aérienne 217	6,5	50%	3,3
91	Aménagement de la liaison Centre Essonne : RD 31 déviation d'Itteville	7,0	50%	3,5
91	Aménagement de la liaison Centre Essonne : Desserte du val d'Essonne	7,0	50%	3,5
91	Aménagement de la liaison Nord-Essonne : Franchissement de Seine Athis-Mons/Vigneux	2,0	50%	1,0
91	RD 36 section Châteaufort – Saclay	5,0	50%	2,5
91	RN7 : Décongestion de carrefours	2,5	50%	1,3
91	Déviations de Paray-contournement sud d'Orly	20,0	50%	10,0
91	Déviations des zones urbaines impactées par le réseau routier d'intérêt régional	5,0	50%	2,5
91	Diffuseur A6 Chilly Mazarin / Longjumeau	2,0	50%	1,0
92	RD7 Suresnes Saint Cloud	29,0	50%	14,5
92	RD1 Quai de Clichy à Clichy la Garenne et Quai Michelet à Levallois	10,0	50%	5,0
92	RD914 Nanterre	30,3	30%	9,1
92	Carrefour de la Manufacture de Sèvres (études)	9,8	30%	2,9
92	Avenue de la Liberté (ex BUCSO) Clichy	16,0	50%	8,0
92	RD 911 - Gennevilliers-giratoire route du port	7,6	30%	2,3
93	Voie interdépartementale /Voie Bokawoski	20,0	50%	10,0
93	Gerfault II	3,0	50%	1,5
94	RD10 nouveau barreau (Altival)	11,0	50%	5,5
94	RD7	14,2	30%	4,3
94	Vidéosurveillance carrefours à feux (Parcival)	1,4	50%	0,7
95	Avenue du Parisis (section est)	6,0	50%	3,0
95	Réaménagement de la patte d'Oie d'Herblay A15/RD14/RD392/RD106	5,5	50%	2,8
95	Fluidification Liaison RD10-RD9	22,5	50%	11,3
95	Echangeur RN104/RD 10 Fontenay en Parisis	1,1	50%	0,6

## **Annexe 3.1 : Contrat cadre type département**

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

**La région Île-de-France** représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente du conseil régional d'Île-de-France, autorisée par la délibération n° CR 2022-021 du Conseil régional en date du 19 mai 2022,

Et

**le Département XXX** représenté par Monsieur/Madame XXX, Président/Présidente du conseil départemental XXX, autorisé/autorisée par la délibération \_\_\_\_\_ de l'assemblée départementale du \_\_\_\_\_

Convient ce qui suit :

Conformément au plan « route de demain » adopté par délibération CR 2022-021 du conseil régional en date du 19 mai 2022, la région Île-de-France et le conseil départemental XXX souhaitent développer un réseau routier d'intérêt régional (RRIR) qualitatif à travers une programmation financière portant sur la période 2022-2027, qui doit permettre la réalisation des projets prioritaires identifiés sur le territoire.

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

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

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

- engagement sur une qualité de service minimale offerte aux usagers sur les voiries du réseau routier d'intérêt régional ;
- recueil et partage des données relatives à l'état des voiries ainsi qu'à leur usage, notamment les données relatives au trafic observé ;
- déploiement d'un programme d'expérimentations et d'innovations portant sur les thématiques déclinées en annexe 2 de la présente convention, et susceptible d'être co-financé par la Région en vertu de la délibération n° CR 2022-021, approuvant le « plan route de demain ».

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

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

- XX
- XX
- XX

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

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

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

[si projets innovants déjà identifiés]

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

## 2. Le RRIR, un réseau routier qualitatif

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

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

Le Département s'engage à mettre à disposition les données de trafic à jour sur le réseau départemental dont il dispose, et en particulier sur le RRIR par l'intermédiaire de la plateforme « Données routières » hébergée sur la plateforme Île-de-France Smart Services dès qu'elle sera opérationnelle (financée et administrée conjointement par l'Etat et la Région).

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

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

- Une efficacité accrue dans la collecte et l'échange de données routières entre les partenaires franciliens.



- Une centralisation des données routières en un point d'accès unique avec des données facilement requêtables.
- Une mise à jour facilitée des modèles de déplacement avec les données les plus récentes.
- Une vision régionale du trafic routier.

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

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

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

## **2.2. La définition d'objectifs de performance**

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

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

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

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

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

Objectif de qualité de service sur le RRIR	Critère d'évaluation	itinéraire départemental de niveau 1	
		En agglomération*	Hors agglomération*
Entretien courant	Fréquence d'entretien des abords Campagnes d'enlèvement des déchets	- -	2/an 1/an
Viabilité hivernale	Fréquence d'intervention sur le RRIR  - Saumurage ou autres traitements préventifs  - Délais de retour aux conditions de référence ou retour au noir, hors phénomène exceptionnels ou de crise ( <i>les délais démarrent à la fin des épisodes de neiges</i> ) : <ul style="list-style-type: none"> <li>• neige</li> <li>• verglas</li> </ul>	selon indications météorologiques, pré-curatif intégral  4h 3h	selon indications météorologiques, pré-curatif intégral  6h 4h
Fonctionnement des équipements (éclairage, signalisation lumineuse tricolore)	Fréquence de la maintenance  Délai d'intervention de mise en sécurité en cas de panne ou de dégradation à partir du signalement	en fonction des usages locaux 2h dynamique 4h statiques	en fonction des usages locaux 3h dynamique 4h statiques
Viabilité	Fréquence de patrouille sur le RRIR Délai d'intervention en procédure d'urgence, de mise en sécurité en cas de détérioration du réseau ou d'incident détecté par le patrouilleur	1/sem immédiate	1/sem immédiate
Guidage et jalonnement sur le RRIR	Fréquence des campagnes de rénovation de la signalisation horizontale Vérification visuelle du bon état et de la bonne lisibilité de la signalisation verticale de police et directionnelle Délai d'intervention sur la signalisation de police ou la signalisation lumineuse à partir du signalement d'un dysfonctionnement	5 ans 1/an -	5 ans 1/an 1jour pour pose du panneau provisoire
Information des usagers en cas d'incident ou de travaux importants	Information des usagers du RRIR : - Délai de pose de panneaux en amont de la perturbation (ou d'affichage PMV le cas échéant) [idem procédure d'urgence] - Délai d'intervention pour mettre en sécurité les incidents avérés, signalés par les usagers [idem procédure d'urgence]	3h 3h	3h 3h

\*Au sens du Code de la route

### **2.3. Les modalités de suivi et d'évaluation**

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

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

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

### **3. Les principes contractuels**

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

- le contrat de mise en œuvre du plan route de demain porte sur un engagement global de X M€
- la participation de la Région est fixée entre 10% et 50% (cf. tableau en annexe)

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

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

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

Fait à \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_ 2022

Fait en deux exemplaires originaux,

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

**Le Président du conseil départemental  
XXX**

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

<b>Opération</b>	<b>Montant (M€)</b>	<b>Part 2022- 2027</b>	<b>Clé de financement régional</b>	<b>Crédits Région 2022- 2027 (M€)</b>
<b>Total</b>				

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

### **A. Thématiques liées à l'infrastructure routière**

- Mise en place d'enrobés de nouvelle génération présentant par exemple une faculté de résilience et/ou une résistance renforcée
- Structures de chaussée amovible facilitant l'accès aux réseaux
- Solutions de haute technologie permettant de faciliter l'entretien et la maintenance des infrastructures et des équipements, et d'en diminuer sensiblement le coût
- Eclairage modulable selon les besoins avec maîtrise des nuisances, efficacité énergétique et alimentation en énergie renouvelable
- Solutions d'assainissement à faible impact, notamment en termes d'inondation et de pollution des eaux
- Implantation d'équipements permettant la communication entre l'infrastructure et le véhicule.
- Récupération de l'énergie par la chaussée, permettant sa mise hors gel, voire de contribuer à alimenter les réseaux de chaleur à proximité
- Récupération de l'énergie par la chaussée, permettant d'alimenter des équipements, voire de contribuer à alimenter les réseaux de distribution d'électricité
- Expérimentation de dispositifs d'alimentation de véhicules à motorisation hybride par l'infrastructure en continu, par caténares ou par le sol en tenant compte de l'impact sur le réseau de distribution d'énergie
- Voies et parkings dédiés aux véhicules propres définis selon les bases légales en vigueur
- Produits et procédés usuels : s'ils contribuent à la réalisation d'une expérimentation de véhicules autonomes de niveau régional, ces travaux et aménagements pourront également être subventionnés sur tout l'itinéraire concerné par l'expérimentation.

### **B. Thématiques liées à l'exploitation**

- Solutions numériques permettant le recueil des données de trafic en temps réel
- Traitement de points de congestion par la gestion dynamique du trafic : carrefours, gestion des feux...
- Gestion dynamique des voies pour lutter contre la congestion (bandes d'arrêt d'urgence, voies réservées) et/ou pour faciliter les nouveaux usages, en particulier le covoiturage.
- Gestion dynamique des vitesses pour lutter contre la congestion
- Reconnaissance dynamique de certaines catégories d'usagers, par exemple les véhicules à fort taux d'occupation.
- Régulation d'accès
- Détections en temps réel d'incidents ou d'accidents de la circulation



- Outils de signalisation dynamique et dispositifs de répétition dynamique embarqués associés
- Équipement de véhicules du gestionnaire en unités embarquées permettant la communication inter-véhicules

### **C. Thématiques liées aux véhicules**

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

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

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

#### **Choix des projets éligibles au financement régional**

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

- De la pertinence des projets au regard des objectifs du plan régional « Route de demain » et « du plan régional pour la qualité de l'air ».

- De leur caractère prometteur au regard des évolutions en cours ou attendues.
- De leur capacité à anticiper ou intégrer les évolutions technologiques.
- De leur capacité à alimenter les programmes de recherche-innovation, ainsi que les adaptations nécessaires de politiques publiques.
- De leur potentiel de répliquabilité ou de généralisation, à court ou moyen terme.

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

## **Annexe 3.2 : Protocole avec l'Etat**

# **Protocole d'intention entre l'État et la Région pour la réduction de la congestion et pour l'évolution de la qualité du service par l'innovation, l'expérimentation et l'intégration environnementale sur le réseau routier national non concédé (RRN) en Île-de-France dans le cadre du plan « route de demain »**

**L'État** représenté par Monsieur Marc Guillaume, Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris, Préfet coordinateur des itinéraires routiers,

et

**La région Île-de-France** représentée par Madame Valérie PÉCRESSE, Présidente de la région Île-de-France, autorisée par la délibération n° CR 2022-021 du Conseil Régional en date du 19 mai 2022,

**Convient ce qui suit :**

## **1. Préambule**

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

La Région Île-de-France a décidé de s'engager pour réduire la congestion routière et faire évoluer la route. Elle a ainsi adopté par le vote de son Plan « route de demain » en conseil régional du 19 mai 2022 par délibération n° CR 2022-021. Les axes stratégiques de ce plan sont les suivants :

- 1) Pour une route plus fluide : poursuivre les investissements en faveur des opérations qui permettront de traiter les principaux points de dysfonctionnement du réseau, générateurs de congestions récurrentes et donc de pollution.
- 2) Pour une route plus moderne : poursuivre le soutien au développement de la route intelligente au service de la « smart région », comme support d'usages modernes, performants et respectueux de l'environnement.
- 3) Pour une route plus verte : favoriser les usages vertueux de la route et soutenir l'insertion environnementale des infrastructures.
- 4) Pour une route plus sûre : donner à la région un rôle central en termes de sécurité routière.

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

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

## **2. Objet du présent protocole d'intention**

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

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

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

Dans ce cadre, l'État et la Région confirment leur volonté commune de mener à bien des actions répondant aux thématiques du présent protocole d'intention. L'État, opérateur du RRN Île-de-France, en assure seul la maîtrise d'ouvrage et l'évaluation, en s'appuyant notamment sur l'expertise de son réseau scientifique et technique. La Région s'engage à soumettre à son assemblée délibérante les conventions afin de soutenir financièrement ces actions conformément aux principes fixés par la délibération n° CR 2022-021. Chaque action menée dans ce cadre fait l'objet d'une convention spécifique qui arrête notamment les conditions de financement, établie sur la base des principes énoncés ci-après.

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

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

### **3. Les principes contractuels**

Les annexes au présent protocole listent les thématiques sur lesquelles la Région souhaite intervenir dans le cadre de son plan route de demain.

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

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

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

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

Cette programmation annuelle fait l'objet de conventions annuelles de financement spécifiques conformément aux modalités arrêtées par la délibération CR 2022-021, qui est soumise à la commission permanente.

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

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

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

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

L'État et la Région conviennent qu'une gestion optimale du réseau routier offre de nombreux avantages tels que le meilleur niveau de sécurité des infrastructures, un niveau de service attractif grâce à l'amélioration de la fluidité et de la régularité des déplacements. Cette gestion optimale garantit le bon fonctionnement des dispositifs de lutte contre les nuisances produites par l'usage de la route. Elle permet également de préserver le patrimoine et de soutenir l'économie locale ainsi que le tourisme.

##### **4.1 Le recueil et la mise à disposition des données de trafic sur le réseau Etat**

L'Etat s'engage à mettre à disposition les données de trafic à jour sur son réseau dont il dispose, et en particulier sur le RRIR par l'intermédiaire de la plateforme « Données routières » hébergée sur la plateforme Île-de-France Smart Services dès qu'elle sera opérationnelle (financée et administrée conjointement par l'Etat et la Région).

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

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

- Une efficacité accrue dans la collecte et l'échange de données routières entre les partenaires franciliens.
- Une centralisation des données routières en un point d'accès unique avec des données facilement requêttables.
- Une mise à jour facilitée des modèles de déplacement avec les données les plus récentes.
- Une vision régionale du trafic routier.

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

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

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



## 4.2 La définition d'objectifs de performance

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

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

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

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

Objectif de qualité de service sur le RRN Île-de-France	Critère d'évaluation	Réseau urbain		Autre réseau
		Niveau 1	Niveau 2	
Entretien courant	Fréquence de nettoyage des chaussées (y compris BAU/BDD et BDG <sup>1</sup> ) : balayage complet et ramassage ponctuel des déchets en fonction de l'impact immédiat potentiel sur l'assainissent : <ul style="list-style-type: none"> <li>• sections courantes</li> <li>• bretelles des diffuseurs</li> </ul>	1x/an À définir	1x/an À définir	1x/an À définir

Objectif de qualité de service sur le RRN Île-de-France	Critère d'évaluation	Réseau urbain		Autre réseau
		Niveau 1	Niveau 2	
Entretien courant	Fréquence d'entretien des abords (TPC entre dispositifs de retenue et zone de sécurité de 1,5 m en rives) : fauchage et élagage de la végétation masquant la signalisation de police sans définition de niveau de service pour le ramassage des déchets : <ul style="list-style-type: none"> <li>• sections courantes</li> <li>• bretelles des diffuseurs</li> </ul>	1x/an 1x/an	1x/an 1x/an	1x/an 1x/an
	Fréquence d'enlèvement des déchets sur les dépendances vertes au-delà de la zone de sécurité de 1,5 m : <ul style="list-style-type: none"> <li>• sections courantes</li> </ul>	À définir	À définir	À définir

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

Objectif de qualité de service sur le RRN Île-de-France	Critère d'évaluation	Réseau urbain		Autre réseau
		À définir	À définir	À définir
	<ul style="list-style-type: none"> <li>bretelles des diffuseurs</li> </ul>	À définir	À définir	À définir
Viabilité hivernale	<p>Intervention sur le RRN Île-de-France en cas de gel et neige (salages préventifs et curatifs, déneigement) : délai de retour aux conditions nominales de circulation (C1) à partir de la fin du phénomène ayant provoqué des conditions délicates de circulation (C2)</p> <p>Veille qualifiée pour les situations de crise (DIR de zone)</p>		4h	
				H24 7j/7
Fonctionnement des équipements (éclairage, signalisation lumineuse tricolore)	<p>En tunnel de plus de 300 m :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>délai d'intervention pour la maintenance d'urgence afin d'éviter la fermeture du tunnel à la circulation pour mise en cause rédhitoire des conditions de sécurité des usagers</li> <li>délai d'intervention pour la maintenance accélérée pour corriger un défaut qui ne conduit pas à la fermeture du tunnel à la circulation</li> </ul> <p>Hors tunnels de plus de 300 m :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>délai d'intervention pour la maintenance ordinaire</li> </ul>		3h	
				3 jours
				au plus rapide suivant programme des fermetures d'axes à la circulation, coordonnées au niveau régional
Viabilité	Fréquence de patrouille sur le RRN Île-de-France			2x/sem
	Délai d'intervention sur événement aléatoire (incident/accident) en procédure d'urgence (mise en sécurité, assistance aux usagers...)			1h en moyenne
Guidage et le jalonnement sur le RRN Île-de-France	Fréquence des campagnes de rénovation des marquages (signalisation horizontale) :			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>axes à fort trafic (lignes d'axe / lignes de rive)</li> <li>autres axes (lignes d'axe / ligne de rive)</li> <li>bretelles de diffuseurs et îlots</li> </ul>			4 ans / 8 ans
				6 ans / 8 ans
				8 ans
	Fréquence de renouvellement de la signalisation verticale de police (réflectométrie des panneaux)			12 ans
Guidage et le jalonnement sur le RRN Île-de-France	Fréquence de renouvellement de la signalisation verticale de direction			15 ans
Informers les usagers en cas d'incident ou de travaux	Information des usagers du RRN Île-de-France :			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>délai de mise à disposition des événements confirmés auprès des réseaux d'information (médias, applications, sites web, ...)</li> <li>délai d'affichage PMV</li> </ul>			15 min
				15 min
Intervention en cas d'accident	Délai d'intervention en cas d'accident sur le RRN Île-de-France			1h en moyenne

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

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

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

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

#### 4.3. Les modalités de suivi et d'évaluation

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

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

Région. Dans ce cas, l'État et la Région se rapprochent pour établir l'évolution des modalités de financement des projets.

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

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

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

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

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

Fait à Paris, le \_\_\_\_\_ 2022, en deux exemplaires originaux,

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

**La Présidente de la région Île-de-France**

**Marc Guillaume**

**Valérie PÉCRESSE**

## **Annexe 1 : thématiques pouvant faire l'objet d'un financement par la Région Île-de-France au titre de l'expérimentation et de l'innovation sur le RRN Île-de-France**

### **A. Thématiques liées à l'infrastructure routière**

- Mise en place d'enrobés de nouvelle génération présentant par exemple une faculté de résilience et/ou une résistance renforcée
- Structures de chaussée amovible facilitant l'accès aux réseaux
- Solutions de haute technologie permettant de faciliter l'entretien et la maintenance des infrastructures et des équipements, et d'en diminuer sensiblement le coût
- Eclairage modulable selon les besoins avec maîtrise des nuisances, efficacité énergétique et alimentation en énergie renouvelable
- Solutions d'assainissement à faible impact, notamment en termes d'inondation et de pollution des eaux
- Implantation d'équipements permettant la communication entre l'infrastructure et le véhicule.
- Récupération de l'énergie par la chaussée, permettant sa mise hors gel, voire de contribuer à alimenter les réseaux de chaleur à proximité
- Récupération de l'énergie par la chaussée, permettant d'alimenter des équipements, voire de contribuer à alimenter les réseaux de distribution d'électricité
- Expérimentation de dispositifs d'alimentation de véhicules à motorisation hybride par l'infrastructure en continu, par caténares ou par le sol en tenant compte de l'impact sur le réseau de distribution d'énergie
- Voies et parkings dédiés aux véhicules propres définis selon les bases légales en vigueur
- Produits et procédés usuels : s'ils contribuent à la réalisation d'une expérimentation de véhicules autonomes de niveau régional, ces travaux et aménagements pourront également être subventionnés sur tout l'itinéraire concerné par l'expérimentation.

### **B. Thématiques liées à l'exploitation**

- Solutions numériques permettant le recueil des données de trafic en temps réel
- Traitement de points de congestion par la gestion dynamique du trafic : carrefours, gestion des feux...
- Gestion dynamique des voies pour lutter contre la congestion (bandes d'arrêt d'urgence, voies réservées) et/ou pour faciliter les nouveaux usages, en particulier le covoiturage.
- Gestion dynamique des vitesses pour lutter contre la congestion
- Reconnaissance dynamique de certaines catégories d'usagers, par exemple les véhicules à fort taux d'occupation.
- Régulation d'accès
- Détections en temps réel d'incidents ou d'accidents de la circulation

- Outils de signalisation dynamique et dispositifs de répétition dynamique embarqués associés
- Équipement de véhicules du gestionnaire en unités embarquées permettant la communication inter-véhicules

### **C. Thématiques liées aux véhicules**

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

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

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



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

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

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

De leur capacité à anticiper ou intégrer les évolutions technologiques

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

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

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

## **Annexe 4 : Innovation**

# Dispositif de soutien à l'innovation routière

### Article 1 : Critères d'éligibilité

Sont éligibles aux subventions régionales les innovations routières visant à réduire les externalités négatives de la route mises en œuvre sur le RRIR ou relevant d'une des thématiques ci-dessous :

#### A. Thématiques liées à l'infrastructure routière

- Mise en place d'enrobés de nouvelle génération présentant par exemple une faculté de résilience et/ou une résistance renforcée
- Structures de chaussée amovible facilitant l'accès aux réseaux
- Solutions de haute technologie permettant de faciliter l'entretien et la maintenance des infrastructures et des équipements, et d'en diminuer sensiblement le coût
- Eclairage modulable selon les besoins avec maîtrise des nuisances, efficacité énergétique et alimentation en énergie renouvelable
- Solutions d'assainissement à faible impact, notamment en termes d'inondation et de pollution des eaux
- Implantation d'équipements permettant la communication entre l'infrastructure et le véhicule.
- Récupération de l'énergie par la chaussée, permettant sa mise hors gel, voire de contribuer à alimenter les réseaux de chaleur à proximité
- Récupération de l'énergie par la chaussée, permettant d'alimenter des équipements, voire de contribuer à alimenter les réseaux de distribution d'électricité
- Expérimentation de dispositifs d'alimentation de véhicules à motorisation hybride par l'infrastructure en continu, par 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.

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

- « Nouveaux services de mobilité » visant à utiliser la route de façon plus efficace. Ces derniers comprennent : les solutions de covoiturage, les solutions d'autopartage, mais aussi des ensembles de solutions regroupées au sein de « bouquets de services », ciblant des publics variés (étudiants, salariés, habitants...) et/ou des territoires situés hors de la zone dense et mal desservis par les transports en commun. La Région participera au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement relatives au déploiement des « Nouveaux services de mobilité » sur un territoire.
- Développement et déploiement d'outils numériques permettant d'alimenter en temps réel la connaissance et la diffusion des données de trafic, de stationnement, de localisation d'évènements (accidents, chantiers...) qui permettront d'informer les usagers, de faciliter ou de rationaliser leurs déplacements, de lutter contre la

congestion ou de permettre d'en diminuer l'impact, en particulier en termes de pollution.

- Nouvelles approches visant au report modal ou l'augmentation des taux de remplissage (mise en relation des véhicules individuels/ petit logistique, logistique dernier kilomètre, etc.)

### **Choix des projets éligibles au financement régional**

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

- De la pertinence des projets au regard des objectifs du plan régional « Route de demain » et « du plan régional pour la qualité de l'air ».
- De leur caractère prometteur au regard des évolutions en cours ou attendues
- De leur capacité à anticiper ou intégrer les évolutions technologiques
- De leur capacité à alimenter les programmes de recherche-innovation, ainsi que les adaptations nécessaires de politiques publiques
- De leur potentiel de répliquabilité ou de généralisation, à court ou moyen terme.

### **Article 2 : Bénéficiaires**

Collectivités locales, Etat, établissements publics, universités et organismes de recherche, entreprises au sens du droit européen, associations.

### **Article 3 : Modalités de financement**

#### Pour les collectivités locales et l'Etat

Toutes les dépenses d'investissements liées au projet sont éligibles au dispositif.

Le taux de financement est de 50% des dépenses subventionnables, non plafonnées.

#### Pour les entreprises

Le calcul de l'aide sera établi selon la réglementation en vigueur à la date d'attribution, relative aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation, prise notamment sur la base du règlement général d'exemption par catégorie (régime cadre n°SA.58995 à la date de vote du présent dispositif). Le taux de financement maximum est de 50% des dépenses subventionnables, non plafonnées.

### **Article 4 : Modalité de versement et de suivi des conventions**

Les aides attribuées au titre du présent dispositif font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres co-financeurs).

## **Annexe 5.1 : Pour mieux partager la route**

# Dispositif de soutien régional aux Pôles d'Échanges Multimodaux Routiers (PEMR), aux aires de covoiturage, aux voies réservées et à la maîtrise de la mobilité.

## Article 1 : Pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR) et aires de covoiturage

Ce dispositif vise à soutenir les projets de création de Pôles d'Échanges Multimodaux Routiers et les aires de covoiturage avec 5 places minimum.

Un pôle d'échanges multimodal routier (PEMR) est un pôle permettant des correspondances entre les modes de transport routiers individuels vers des modes collectifs ou partagés. Le PEMR doit être rattaché à un axe de desserte massifié du réseau routier d'intérêt régional (voies réservées de bus ou de covoiturage, ligne de transport en commun existante ou en projet, etc).

### Article 1.1 : Critères d'éligibilité

Les aménagements éligibles sont les suivants :

#### 1. Pôles d'échange multimodaux routiers :

Les pôles d'échanges multimodaux routiers sont des équipements dont l'objectif est d'organiser les flux routiers sur un axe de desserte, afin d'augmenter le partage de l'usage de la route. Accessibles localement à pied, à vélo, desservis par les bus locaux et équipés éventuellement de parking relais, ils permettent le rabattement sur des services de type bus express ou de covoiturage, existants ou à développer.

En mars 2021, la Région a commandé à l'Institut Paris Région une étude relative aux pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR) sur le réseau routier d'intérêt régional (RRIR) d'Île-de-France.

Cette étude a permis d'identifier des sites correspondant potentiellement à la définition ci-avant et pertinents à l'échelle régionale pour répondre à l'objectif poursuivi.

Cet exercice de prospective a permis d'identifier 35 sites potentiels priorités (l'implantation et noms des sites en annexe 5.2), sans préjuger de leur éligibilité au dispositif qui devra être examinée au cas par cas, dans le cadre d'une demande de subvention.

Huit (8) sites sont priorités « d'intérêt fort » et sont listés ci-dessous :

- Fontenay-Trésigny (77)
- Serris (77)
- Poissy-La Maladrerie (78)
- Avrainville (91)
- Le Coudray-Montceaux (91)
- Linas (91)
- Sainte-Geneviève-des-Bois (91)
- Cléry-en-Vexin (95)

D'autres sites situés à proximité directe du RRIF sont susceptibles d'être également financés par la Région en fonction des critères suivants :

- Localisation du site à proximité d'un diffuseur ou d'un carrefour d'un axe du Réseau Routier Intérêt Régional (RRIR) **en Grande Couronne** ;
- Existence d'équipement ou de projet d'équipement de l'axe par une voie réservée (« à aménager en priorité » selon les schémas directeurs des voies réservées 2014-2022 et 2022-2030) ;
- Existence d'une ligne de bus ou de covoiturage organisé d'ores et déjà opérationnelle sur l'axe en question et à destination d'un grand pôle générateur de déplacements en frange de l'agglomération centrale, c'est-à-dire :
  - Gare multimodale RER, Transilien, GPE ;
  - Centralité urbaine ;
  - Pôle d'activités majeur.
- Disponibilité foncière avérée sur le site, en privilégiant la reconversion d'espace déjà urbanisé ou imperméabilisé ;
- Forte population à 15 mn (à pied, à vélo, en bus, en voiture) autour du site ;
- Situation à l'écart d'un corridor ferroviaire.

**2. Aires de covoiturage** : avec 5 places minimum.

Les aménagements qui ne répondent pas à la définition des PEMR seront considérés comme des aires de covoiturage.

<b>Article 1.2 : Modalités de financement</b>
---

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

**Nature des dépenses subventionnables :**

- Les études de faisabilité et d'avant-projet au PEMR incluant les modes de déplacement multiusages ;
- Les travaux liés directement à la réalisation de l'aménagement des sites, y compris les acquisitions foncières nécessaires ;
- Les aménagements associés (stationnement vélo, abris voyageurs, etc.).



**Taux de financement maximum :**

- Pour les aires de covoiturage :
  - o 50% des dépenses d'investissement dans la limite d'une subvention de 1 000 € par place (soit un plafond de 2000 € HT de dépenses subventionnables par place).
- Pour les PEMR :
  - o 50% des dépenses d'investissement.

**Article 1.3 : Bénéficiaires**

L'Etat, les Départements, les EPCI, les Communes, les Syndicats mixtes, la Ville de Paris.

**Article 1.4 : Modalités de versement et de suivi/conventions**

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres co-financeurs).

## **Article 2 : Voies réservées**

### **Article 2.1 : Critères d'éligibilité**

La création d'une voie dédiée sur le RRIR aux transports en commun et/ou au covoiturage sans suppression de voie de circulation générale est éligible au dispositif.

### **Article 2.2 : Modalités de financement**

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

#### **Nature des dépenses subventionnables :**

- Les études de faisabilité et d'avant-projet;
- Les travaux liés directement à la réalisation de l'aménagement, y compris les acquisitions foncières nécessaires ;

#### **Taux de financement maximum :**

Le taux de financement est de 50% des dépenses subventionnables, non plafonnées.

### **Article 2.3 : Bénéficiaires**

L'Etat, les Départements, les EPCI.

### **Article 2.4 : Modalités de versement et de suivi/conventions**

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres co-financeurs).

## **Article 3 : Maîtrise de la mobilité**

### **Article 3.1 : Critères d'éligibilité**

Sont éligibles au dispositif les études ou les travaux relevant d'un des points suivants :

- 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, études et enquêtes, y compris 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, réduire l'impact environnemental des déplacements et améliorer la connaissance de la mobilité en Île-de-France. La Région participera au financement des dépenses d'investissement relatives aux études de faisabilité, à l'investissement initial et aux dépenses de fonctionnement des bénéficiaires et 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 ;

- Plans Locaux de Mobilités (PLM): La Région soutient les études permettant de décliner le Plan de Mobilités d'Île-de-France (PMIF). 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 PLM.

### **Article 3.2 : Modalités de financement**

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

Le taux de financement est de 50% des dépenses subventionnables, non plafonnées.

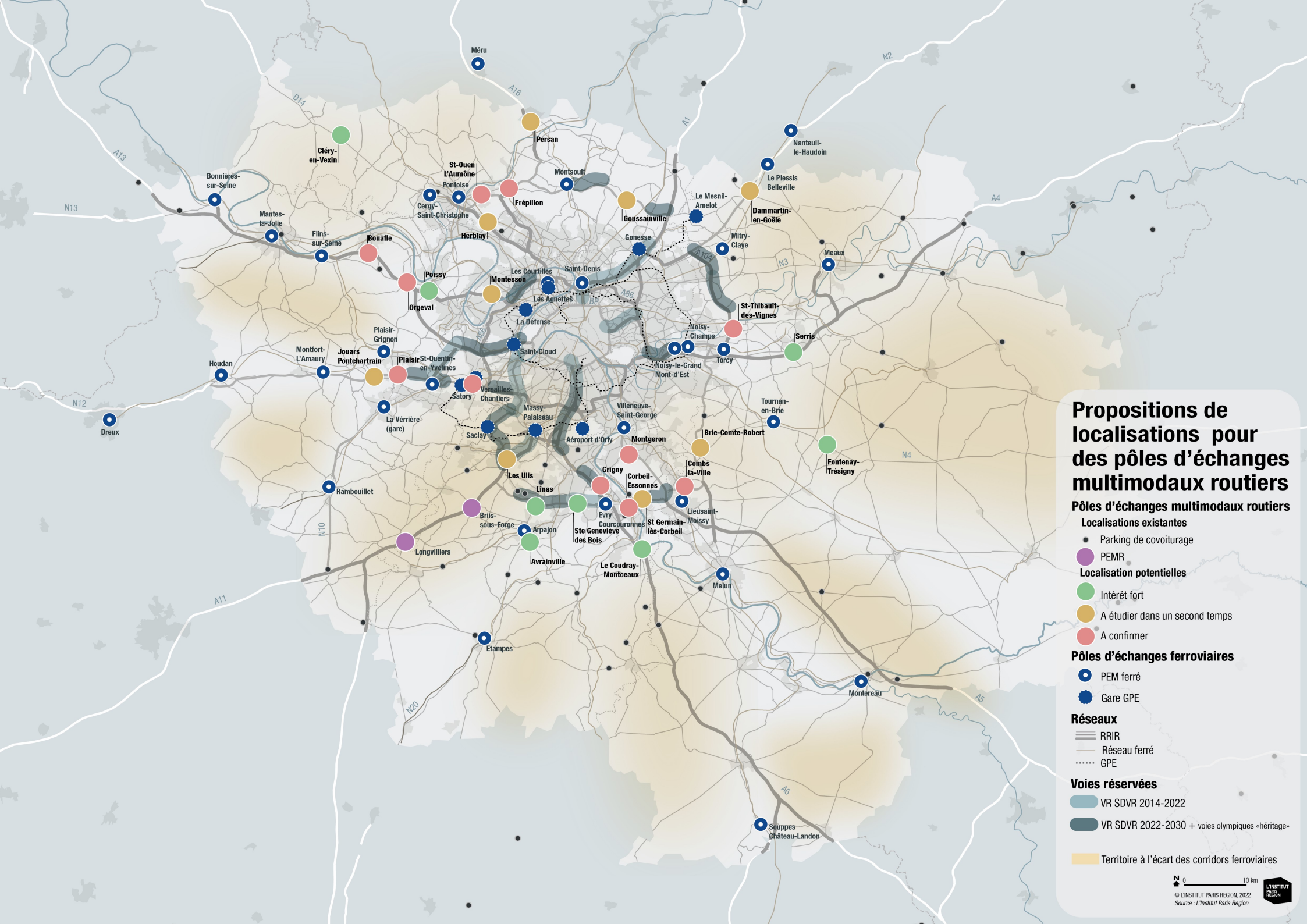
### **Article 3.3 : Bénéficiaires**

Collectivités locales, Etat, établissements publics, universités et organismes de recherche, entreprises au sens du droit européen, associations.

### **Article 3.4 : Modalités de versement et de suivi/conventions**

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres co-financeurs).

**annexe 5.2 : Carte des 35 sites potentiels PEMR**



# Propositions de localisations pour des pôles d'échanges multimodaux routiers

## Pôles d'échanges multimodaux routiers

- Localisations existantes**
- Parking de covoiturage
  - PEMR
- Localisation potentielles**
- Intérêt fort
  - A étudier dans un second temps
  - A confirmer

## Pôles d'échanges ferroviaires

- PEM ferré
- Gare GPE

## Réseaux

- RRIR
- Réseau ferré
- ..... GPE

## Voies réservées

- VR SDVR 2014-2022
- VR SDVR 2022-2030 + voies olympiques «héritage»

● Territoire à l'écart des corridors ferroviaires

## **Annexe 6 : Soutien au développement de l'électromobilité**

### Dispositif de soutien à 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.

#### Article 1 : Label régional 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.

##### Article 1.1 : Critères d'éligibilité

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



## **A. Critères techniques**

Les IRVE labellisées devront :

- être situées en Île-de-France ;
- être sur le domaine public ou être physiquement accessibles au public ;
- 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. Critères « Services et itinérance 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. Critères « Disponibilité 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 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. Critères « Communication des données »**

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.

#### **Article 1.2 : Bénéfices et respect du label**

En octroyant le label, la Région offre de la visibilité aux bénéficiaires en référencant 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 labellisées 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.

#### **Article 1.3 : 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 de subvention 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 sur chaque point de charges des IRVE labellisées le logo régional.

## **Article 2 : Dispositif d'aides financières**

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, ces subventions ont pour objectif d'amorcer la mise en place et le renforcement d'un véritable réseau d'infrastructures de recharge pour véhicule électrique (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 2.1 : 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, piloté par l'Avere. 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 permet le déploiement de nouvelles IRVE et la mise à niveau des IRVE existantes.

Toutes les IRVE subventionnées par ce dispositif doivent respecter les critères du label régional pour les IRVE, et obtenir ce label une fois mises 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 IRVE labellisées.

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 2.2 : Nature des dépenses subventionnables**

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

### **A. Le document stratégique**

**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 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.

### **B. Les IRVE**

**Sont subventionnables, la fourniture, 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.

#### 2. / Inscription dans un plan d'actions

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.

### **Article 2.3 : 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,
- l'Etat et ses délégataires,
- les établissements publics.

## Article 2.4 : 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, pourront être financées dans ce cadre.

TABLEAU 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 2.5 : 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 7 : Intégration environnementale des infrastructures**

# Dispositif de soutien régional à l'intégration environnementale du Réseau Routier d'Intérêt Régional.

Ce dispositif vise à favoriser l'insertion paysagère et environnementale des infrastructures, la lutte contre les nuisances, et l'adaptation au changement climatique

### **Article 1 : Critère d'éligibilité**

Les aménagements doivent être situés sur le domaine public routier du RRIR.

### **Article 2 : Nature des dépenses subventionnables**

- **Les alignements d'arbres**

- Les nouveaux alignements doivent longer la voirie sur un minimum de 100 ml, dans le respect des préconisations en matière de sécurité routière.
- Le renouvellement des alignements particulièrement remarquables ou inscrits.

Les essences choisies devront être adaptées au changement climatique. Il est recommandé de privilégier les végétaux locaux, originaires du bassin parisien. Mais, les arbres reconnus invasifs en Île-de-France ainsi que les espèces exotiques ne seront pas subventionnés.

- **Intégration paysagère et environnementale**

- Les Etudes d'intégration paysagère

La participation financière de la Région s'applique aux **études** qui ont pour objectif de définir un programme d'action global d'aménagements visant à améliorer l'intégration paysagère et environnementale d'une section d'un axe du RRIR (préservation de la biodiversité, continuité écologique, etc.), de même que son adaptation aux effets du changement climatique.

- Les travaux d'intégration paysagère et environnementale

Les travaux issus d'une étude d'intégration paysagère et environnementale répondant aux mêmes objectifs que les études définies ci-dessus.

- **Réduction des externalités négatives de la route**

- Enrobés phoniques :

Toutes les couches de roulements du RRIR situées à proximité d'habitations

- Enrobés à fort taux de recyclage :

La mise en œuvre d'enrobés quelle que soit la couche de la route utilisant un taux d'agrégats recyclés de plus de 40 %.



### **Article 3 : Bénéficiaires**

L'Etat, les départements, les EPCI, la ville de Paris.

### **Article 4 : Modalités de financement**

- **Les alignements d'arbres**

Pour les nouveaux alignements : le taux de financement est 30 % des dépenses subventionnables.

Pour les renouvellements d'alignement particulièrement remarquables ou inscrits : le taux de financement est 30 % des dépenses subventionnables.

Le plafond des dépenses éligible est fixé à 500 €/arbre.

- **Intégration paysagère**

- Les études d'intégration paysagère d'un axe :

Le taux de financement est 50 % des dépenses subventionnables.

Le plafond de la dépense éligible est fixé à 25 000 €/étude.

- Les travaux d'intégration paysagère :

Le taux de financement est 50 % des dépenses subventionnables.

Le plafond des dépenses éligible est fixé à 200 000 €/axe.

- **Les revêtements :**

50 % des dépenses subventionnables, non plafonné.

### **Article 5 : Modalités de versement et de suivi des conventions**

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire.

## **Annexe 8 : Sécurité routière**

# Dispositif de soutien régional relatif à la sécurité routière

## Article 1 : Dispositif « Etudes de sécurité routière »

Ce dispositif vise à prévenir les accidents en identifiant et traitant les anomalies des infrastructures par la réalisation d'études globales de tous les usages de la route.

### Article 1.1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région s'applique aux **études** qui ont pour objectif l'identification, à partir d'une lecture en tant qu'usager, des particularités de la route et de ses abords sous forme d'événements ou d'incohérences pouvant influencer sur le comportement de l'usager et en conséquence entraîner des répercussions sur la sécurité routière, et sous les conditions d'éligibilités suivantes :

- Prise en compte tous les usagers (VL, PL, cyclables, piétons...);
- Porter sur une section routière d'au moins 850 mètres linéaires ou sur un carrefour complexe ;
- Préconisation des opérations permettant de corriger le comportement de l'usager ;
- Proposition d'une évaluation des opérations proposées.

### Article 1.2 : Bénéficiaires

L'Etat, les Départements, les EPCI, les Syndicats mixtes et les communes.

### Article 1.3 : Modalités de financement

Toutes les dépenses d'investissements liées aux études sont éligibles au dispositif.  
Le taux de financement est de 50% des dépenses subventionnables, non plafonnées.

### Article 1.4 : Modalité de versement et de suivi des conventions

Les aides attribuées au titre du présent dispositif font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres co-financeurs).

## Article 2 : Actions portant sur l'infrastructure

Ce dispositif vise à mettre en œuvre des travaux d'aménagements et d'équipements d'infrastructures destinés à traiter des sites dangereux avérés.

### Article 2.1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région s'applique aux actions suivantes répondant aux priorités régionales sur l'ensemble du territoire francilien :

- 1) Les opérations visant à sécuriser les **zones d'accumulation d'accidents répertoriées**, où se sont produit au moins 5 accidents corporels sur une section de moins de 850m sur une période de 5 ans ;
- 2) Les **opérations issues d'une étude de sécurité** tout mode telles que définies dans l'article 1 financées ou non par la Région ;
- 3) Le traitement **des zones de transition** en entrée d'agglomération concernées par une réduction des vitesses autorisées de 30 km/h au moins ;
- 4) **L'atténuation de la gravité** des accidents liés à la présence d'obstacles latéraux : les musoirs autoroutiers ou de voies rapides, les têtes de ponts, les arbres, les murets, les poteaux électriques et les coins de bâtiment, ainsi que la création d'écrans de protection basse pour les deux-roues motorisés ;
- 5) La **sécurisation des carrefours à visibilité insuffisante** en rase campagne.

### Article 2.2 : Bénéficiaires

#### Pour les points 1 et 2 :

L'Etat, les Départements, les EPCI, les Syndicats mixtes et les Communes.

#### Pour les points 3 et 4 :

Les Départements, les EPCI, les Syndicats mixtes et les Communes.

#### Pour le point 5 :

Les Départements.

### Article 2.3 : Modalités de financement

#### • Nature des dépenses subventionnables :

Les dépenses subventionnables correspondent aux dépenses d'investissement relatives aux travaux et études de réalisation contribuant directement à améliorer la sécurité routière. Sont éligibles :

- Les études et les dépenses liées aux procédures, aux acquisitions foncières, aux travaux de toute nature indissociable de l'opération ;
- L'évaluation du dispositif.

Les opérations sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat sont financées toutes taxes comprises. Les opérations des autres bénéficiaires sont financées hors taxes ;

Ne sont pas subventionnables les surcoûts imputables au maître d'ouvrage, en raison d'un non-respect des procédures légales et/ou réglementaires ou de non-respect de ses engagements contractuels vis-à-vis des tiers ou des entreprises.

- **Taux de financement maximum :**

- Points 1 et 2 : 50 % des dépenses subventionnables du projet, non plafonnées ;
- Point 3 : 50 % des dépenses subventionnables du projet dans la limite de 800 000 € soit une subvention maximale de 400 000 € par zone de transition ;
- Point 4 : 50 % des dépenses subventionnables du projet dans la limite de 800 000 € soit une subvention maximale de 400 000 € par programme de protection ou de suppression des obstacles ;
- Point 5 : 50 % des dépenses subventionnables du projet dans la limite de 800 000 € soit une subvention maximale de 400 000 € par aménagement.

Ce taux est susceptible d'être porté à hauteur de 70% dès lors qu'une opération du dispositif se situe dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placé en dispositif de veille active conformément à la Loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine.

#### **Article 2.4 : Evaluation**

Les aides attribuées au titre des **points 1, 2 et 3** feront l'objet d'une **évaluation** par le bénéficiaire.

Les dispositions relatives à cette évaluation doivent être précisées par le bénéficiaire au moment du dépôt du dossier. Elles comportent à minima l'objectif de l'aménagement (réduction de la vitesse, amélioration de la lisibilité de la route, etc.) et un état zéro (V85, % d'usagers sortant de la trajectoire, etc.).

L'évaluation complète sera issue d'une nouvelle campagne de mesures réalisée dans les **2 ans** après la mise en service de l'aménagement et d'une analyse de l'aménagement.

Ces résultats seront communiqués à la Région lors de la demande de solde.

#### **Article 2.5 : Modalité de versement et de suivi des conventions**

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres co-financeurs).

Pour les points 1, 2 et 3, les acomptes de la subvention régionale sont plafonnés à 80% dans l'attente du dossier d'évaluation.

## **Article 3 : Développement des actions visant à renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables et à limiter les comportements à risque**

Ce dispositif vise à mettre en œuvre des travaux d'aménagement et d'équipements visant à renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables, ainsi que des mesures de communication et d'incitation à caractère préventif à l'attention de différentes catégories d'usagers.

### **Article 3.1 : Critères d'éligibilité**

La participation financière de la Région s'applique à :

- 1) La sécurisation des traversées de voies routières par les usagers les plus vulnérables aux abords immédiats des établissements recevant du public (ERP). Sont considérés comme tels les aménagements visant à sécuriser la première traversée pour les ERP classés de la 1<sup>ère</sup> à la 4<sup>ème</sup> catégorie en application de l'arrêté du 25 juin 1980 portant règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans ces établissements.
- 2) La sensibilisation et la formation du grand public aux enjeux de la sécurité routière par la mise en œuvre d'actions de communication et de formation visant à réduire l'importance du facteur comportemental dans la survenue d'accidents. Les actions éligibles sont les suivantes :
  - L'organisation d'assises annuelles de la sécurité des véhicules à deux roues (motorisés ou non) à l'attention de tous les usagers de la route ;
  - Campagnes de sensibilisation aux règles de base et aux dangers de la route à l'attention des usagers les plus vulnérables en particulier les seniors et les enfants ;
  - Programmes pédagogiques dans le cadre d'un cursus scolaire dirigé vers les lycéens ou les collégiens, visant à renforcer l'éducation par des actions de :
    - o Sensibilisation aux notions techniques et aux conduites à risque ;
    - o Soutien à l'apprentissage de la conduite ;
    - o Campagnes d'information et de communication visant à sensibiliser aux règles de base et aux dangers que présente l'usage du véhicule à deux-roues motorisés ;
    - o Campagnes d'information et de communication visant à sensibiliser aux règles de base et aux dangers que présente l'usage du vélo ;
    - o Formation des intervenants entreprenant des actions de sensibilisation auprès des lycéens.
  - La rédaction et la diffusion d'une charte des bonnes pratiques des véhicules à deux roues (motorisés ou non) à l'attention de l'ensemble des usagers de la route.

### **Article 3.2 : Bénéficiaires**

L'Etat, les Départements, les Communes, les EPCI et les Syndicats mixtes.

### **Article 3.3 : Modalités de financement**

- 1) La sécurisation des traversées aux abords immédiats des établissements recevant du public
  - **Nature des dépenses subventionnables** : études, et interventions sur voirie réalisées sur le réseau dont les bénéficiaires ont la charge et dont l'objectif est la sécurisation des zones de croisement des flux d'usagers aux abords immédiats des établissements recevant du public (dans un rayon de 300m), définis à l'article 1.

- **Taux de financement maximum** : 30% des dépenses subventionnables du projet, porté à 70% pour les travaux concernant :
  - Etablissements Publics Locaux d'Enseignement (EPL : lycées d'enseignement général, technologique et professionnel et établissements d'éducation spéciale) ;
  - Les zones de dépôt des gares routières ainsi que les arrêts de bus situés à proximité des EPL ;
  - Les opérations du dispositif se situant dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placé en dispositif de veille active conformément à la Loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine.
- **Plafond des dépenses subventionnables** : Pas de plafond.

## 2) La sensibilisation et la formation du grand public aux enjeux de la sécurité routière

- **Nature des dépenses subventionnables** : La participation financière de la Région s'applique aux études, aux programmes et aux actions de communication et d'éducation à l'attention du grand public définies à l'article 1. Les études et les programmes devront obligatoirement prévoir la mise en place d'outils de suivi et d'évaluation. Toutes les dépenses sont calculées en euros HT.
- **Taux de financement maximum** : 30% des dépenses subventionnables du projet, sauf pour les projets concernant les Etablissements Publics Locaux d'Enseignement (EPL : lycées d'enseignement général, technologique et professionnel et établissements d'éducation spéciale) pour lesquels le taux est porté à 50%.
- **Plafond des dépenses subventionnables** : 100 000€ HT.

### Pour l'ensemble des points du dispositif :

- **Mode de calcul de l'aide régionale** : Les dépenses subventionnables correspondent à la part financière de l'opération affectée à des aménagements techniques et des prestations intellectuelles relevant uniquement de la sécurité routière et contribuant à son application.

### **Article 3.4 : Modalité de versement et de suivi des conventions**

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres co-financeurs).

## Article 4 : Soutien à la sécurisation des passages à niveau

Ce dispositif vise d'une part à la suppression de passages à niveau (PN) par la réalisation de franchissements routiers dénivelés du réseau ferré et d'autre part à la sécurisation des abords des PN existants.

### Article 4.1 : Critères d'éligibilité

La participation financière de la Région s'applique aux passages à niveau, identifiés comme préoccupants par l'instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité aux PN et SNCF Réseau, et restant à traiter.

Cette liste est issue du programme national de sécurisation des passages à niveau et fait l'objet d'une actualisation régulière par le ministère de la transition écologique en fonction de l'évolution de la dangerosité des différents PN. A titre d'information, la liste actuelle (Mars 2022) contient les passages à niveau franciliens suivants :

- PN 34 à Esmans (77)
- PN 38 à La Brosse Montceaux (77)
- PN 19 à Mitry-Mory (77)
- PN 26 à Rouvres (77)
- PN 8 à Saint-Pierre-lès-Nemours (77)
- PN 24 à Ballancourt-sur-Essonne (91)
- PN 30 à Breuillet (91)
- PN 4 à Deuil- Montmagny (95)

### Article 4.2 : Bénéficiaires

L'Etat, SNCF Réseau, les Départements, les Communes et leurs groupements, les syndicats mixtes.

### Article 4.3 : Modalités de financement

- **Nature des dépenses subventionnables :**

- Etudes de suppression de PN identifiés comme préoccupants ;
- Travaux de suppression de PN identifiés comme préoccupants notamment par la réalisation de franchissements du réseau ferré par des aménagements routiers dénivelés intégrant les autres modes de déplacements comme les cheminements piétonniers, cyclables ;
- Travaux de sécurisation des abords des PN portant sur l'infrastructure et la signalisation de ces équipements ferroviaires situés sur le réseau de voirie dont les bénéficiaires ont la charge.

Toutes les dépenses sont calculées en € HT.

- **Taux de financement maximum :**

- **au titre du réseau ferré du projet de suppression de PN :**
  - pour **les études** : 50% du montant subventionnable HT, non plafonné ;
  - pour **les aménagements routiers** : 35% du montant subventionnable HT de la partie de projet concerné plafonné à 4.000.000 €.
- **au titre de la sécurisation des abords des PN et la signalisation de ces équipements ferroviaires** : 50% du montant subventionnable HT, non plafonné.

### Article 4.4 : Modalité de versement et de suivi des conventions

Les aides attribuées au titre du présent règlement font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres co-financeurs).



## **Annexe 9 : Convention type sécurité routière**

# CONVENTION N°

Entre

La région Île-de-France dont le siège est situé au 2, rue Simone Veil, 93400 Saint-Ouen-sur-Seine, représentée par sa présidente, Madame Valérie PÉCRESSE,  
En vertu de la délibération **N° CP xx-xxx du DATE DE VOTE DE LA SUBV**,  
ci-après dénommée « la Région »

d'une part,

et

Le bénéficiaire dénommé : **NOM BENEFICIAIRE (signataire de la convention)**

dont le statut juridique est : **FORME JURIDIQUE DU TIERS**

N° SIRET : **xxxxx xxx**

Code APE : **xx.xxx** (SI RENSEIGNE SUR LE TIERS)

dont le siège social est situé au : **ADRESSE ADMINISTRATIVE DU TIERS**

ayant pour représentant : **CIVILITE, PRENOM, NOM, FONCTION** (représentant signataire convention)

ci-après dénommé « le bénéficiaire »

d'autre part,

## **PREAMBULE :**

Le bénéficiaire a sollicité la Région afin d'obtenir son soutien financier au titre du dispositif « **Politique régionale de sécurité routière** » ou « **Politique régionale en faveur de l'action territoriale** » adopté par délibération de l'Assemblée délibérante CR2022-21 du 19 mai 2022 relatif à la route de demain.

L'attribution par la Région d'une subvention et son versement se font dans le respect des règles fixées par son règlement budgétaire et financier approuvé par délibération du conseil régional n° CR 2021-055 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée, et des conditions suivantes.

## **ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION**

Par délibération **N°xx-xxx** du **DATE DU VOTE DE LA SUBVENTION**, la Région Île-de-France a décidé de soutenir **NOM BENEFICIAIRE** pour la réalisation de l'opération suivante dont le descriptif complet figure dans l'annexe dénommée « fiche projet » de la présente convention : « **OBJET DU DOSSIER** » (**référence dossier n°xxxxxxx**).

Dans cet objectif, elle accorde au bénéficiaire une subvention correspondant à **TAUX DE SUBVENTION** % de la dépense subventionnable dont le montant prévisionnel s'élève à **MONTANT DE BASE €**, soit un montant maximum de subvention de **MONTANT DE SUBVENTION €**.

Le plan de financement prévisionnel de l'opération, précisant les montants HT et/ou TTC, est détaillé dans l'annexe dénommée « fiche projet » de la présente convention.

## **ARTICLE 2 : OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE**

### **ARTICLE 2.1 : OBLIGATIONS RELATIVES AU PROJET SUBVENTIONNE**

Le bénéficiaire s'engage à réaliser, à son initiative et sous sa responsabilité, les investissements dont le contenu est précisé dans l'annexe dénommée « fiche projet ».

## ARTICLE 2.2 : OBLIGATIONS EN MATIERE D'ETHIQUE

Le Bénéficiaire s'engage à respecter tout droit applicable ayant pour objet la prévention et la répression des atteintes à la probité : corruption, trafic d'influence, prise illégale d'intérêts, concussion, favoritisme et détournement de fond public et, le cas échéant, mettre en place et maintenir ses propres politiques et procédures relatives à l'éthique et à la lutte contre la corruption et autres atteintes à la probité conformément aux bonnes pratiques en la matière.

La Région est amenée à collecter des données publiques relatives à la probité du demandeur dans le cadre de son dispositif d'évaluation des tiers. En fonction de l'analyse de ces données et/ou de manquement constaté et motivé en matière d'atteinte à la probité, la Région se réserve la possibilité de ne pas attribuer la subvention demandée, de suspendre son versement ou de demander son remboursement.

Toute autre source d'information type voie de presse pourra également être prise en compte par la Région.

## ARTICLE 2.3 : OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES ET COMPTABLES

Le bénéficiaire s'engage à :

Informers la Région dans les deux mois de la survenance de l'évènement, par écrit et documents à l'appui, de toute modification survenue dans son organisation : changements de personnes chargées d'une part des instances de décision et d'autre part de l'administration, nouveaux établissements fondés, changement d'adresse du siège social, nom et coordonnées de la ou des personnes chargées de certifier les comptes, changement de domiciliation bancaire.

Informers la Région des autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

Informers la Région par écrit, documents à l'appui, de toutes difficultés liées à sa situation juridique ou financière susceptible de perturber la bonne exécution de ses engagements dans la présente convention.

Conservers pendant dix ans les documents comptables et les pièces justificatives.

Faciliter tout contrôle par la Région, ou par toute personne habilitée à cet effet, sur pièces ou sur place, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Tenir une comptabilité analytique relative au projet subventionné.

## ARTICLE 2.4 : OBLIGATIONS EN MATIERE DE COMMUNICATION

Afin de participer à la notoriété et à la lisibilité de l'action de la Région Île-de-France, le bénéficiaire s'engage à faire apparaître la contribution régionale pour toutes les actions de communication liées à l'objet de la présente convention.

L'information relative à ce soutien prend la forme de la mention « action financée par la Région Île-de-France » et de l'apposition du logo régional conformément à la charte graphique régionale.

Le bénéficiaire 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.

Les services concernés de la Région sont chargés de contrôler la bonne réalisation des obligations ci-dessus et de conseiller le bénéficiaire dans sa démarche.

## ARTICLE 3 : DISPOSITIONS FINANCIERES

### ARTICLE 3.1 : CADUCITE

Si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale de demande de versement, la

subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci-avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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

### ARTICLE 3.2 : MODALITES DE VERSEMENT

Le versement de la subvention régionale est effectué sur demande du bénéficiaire. Chaque demande de versement de subvention est complétée, datée et signée par le représentant légal du bénéficiaire qui certifie la réalité de la dépense et son affectation à l'opération subventionnée. Elle est revêtue du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

#### ARTICLE 3.2.1: VERSEMENT D'AVANCES **SI COCHE SUR DOSSIER**

*Le bénéficiaire peut effectuer une demande d'avance à valoir sur les paiements prévus dans les trois mois, en proportion du taux de la subvention, s'il justifie ne pas disposer de trésorerie. Toutefois les paiements prévus ne peuvent être pris en compte que dans la limite de 30% du montant de la subvention.*

**SI TIERS PMD PRIVE** : *Pour les personnes morales de droit privé, le besoin de trésorerie doit être démontré par la présentation d'un plan de trésorerie daté et signé par le représentant légal. Il est revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.*

Dans le cas d'une demande d'avance, un état récapitulatif des dépenses n'a pas à être produit.

#### ARTICLE 3.2.2 : VERSEMENT D'ACOMPTES

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes à valoir sur les paiements déjà effectués, en proportion du taux de la subvention, et dans la limite de 80 % du montant total de la subvention prévisionnelle.

Dans le cas d'une demande d'acompte, un état récapitulatif des dépenses doit impérativement être produit. Il précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'action, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

Le cumul des avances et d'acomptes et ne peuvent excéder 80 % du montant prévisionnel de la subvention.

Pour les aides attribuées au titre des zones d'accumulations d'accidents répertoriés, des opérations issues d'une étude de sécurité et du traitement des zones de transition en entrée d'agglomération (points 1, 2 et 3 de l'article 2 du dispositif de soutien régional relatif à la sécurité routière) doivent faire l'objet d'une évaluation par le bénéficiaire, les acomptes de la subvention régionale sont plafonnés à 80% dans l'attente du dossier d'évaluation.

#### ARTICLE 3.2.3 : VERSEMENT DU SOLDE

La subvention ne peut être versée en totalité qu'après justification par le bénéficiaire de l'achèvement et du paiement complet de l'opération subventionnée, ou de la tranche d'opération si l'opération s'exécute par tranche.

Pour les aides attribuées au titre des zones d'accumulations d'accidents répertoriés, des opérations issues d'une étude de sécurité et du traitement des zones de transition en entrée d'agglomération (points 1, 2 et 3 de l'article 2 du dispositif de soutien régional relatif à la sécurité routière) doivent faire l'objet d'une évaluation par le bénéficiaire, les résultats de l'évaluation réalisée par le bénéficiaire seront à communiquer à la Région lors de la demande de solde.

**SI TIERS PMD PUB** : Pour les personnes morales de droit public, le versement du solde est subordonné à la production d'un état récapitulatif des dépenses qui précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire, revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme, doit comporter en outre la signature du comptable public qui certifie la prise en charge des dépenses dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.

**SI TIERS PMD PRIVE** : Pour les personnes morales de droit privé, le versement du solde est subordonné à la production des documents suivants :

- un état récapitulatif des dépenses qui précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme,
- un compte rendu financier de l'opération ou de la tranche d'opération subventionnée. Ce document comporte la signature du représentant légal du bénéficiaire. La signature de l'expert-comptable ou du commissaire aux comptes est requise lorsque l'organisme en est doté ou si les dispositions légales le prévoient, à défaut elle est remplacée par celle du trésorier de l'organisme subventionné.

Le comptable assignataire est le Directeur Régional des Finances Publiques d'Île-de-France et du Département de Paris.

### **ARTICLE 3.3 : REVISION DU MONTANT SUBVENTIONNE**

Le montant de la subvention, tel qu'indiqué à l'article 1 de la présente convention, constitue un plafond.

Dans le cas où la dépense réelle engagée par le bénéficiaire s'avère inférieure au montant total initialement prévu, la subvention régionale attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application du taux indiqué à l'article 1 de la présente convention. Elle fait l'objet d'un versement au prorata de la dépense réalisée, effectivement justifiée, voire d'un reversement à la Région en cas de trop perçu.

**SI AVANCE** : Les avances perçues par le bénéficiaire et pour lesquelles ce dernier n'a pas produit les pièces justificatives mentionnées au 3.2.3 (versement du solde) dans le délai de 4 années indiqué à l'article 3.1 de la présente convention donnent lieu à l'émission d'un titre de recettes par la Région.

### **ARTICLE 3.4 : ELIGIBILITE DES DEPENSES SUBVENTIONNABLES**

Les dépenses subventionnables sont prises en compte à compter du **DATE D'ELIGIBILITE SINON DATE DE VOTE** et jusqu'à la date de la demande de versement du solde ou jusqu'à la date d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 3.1 de la présente convention.

### **ARTICLE 4 : DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention prend effet à compter de la date d'attribution par l'assemblée régionale de la subvention au bénéficiaire, à savoir le **DATE DE VOTE**.

Elle prend fin lors du versement du solde de la subvention régionale ou à défaut en cas d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 3.1 de la présente convention.

### **ARTICLE 5 : RESILIATION DE LA CONVENTION**

La Région peut prononcer la résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme du délai, qui ne peut être inférieur à quinze jours, indiqué par la décision notifiée par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal par la Région.

La Région peut en outre prononcer la résiliation en cas d'inexécution d'une ou plusieurs de ses obligations par le bénéficiaire de l'aide régionale. Dans ce cas, la Région adresse au bénéficiaire une mise en demeure de remplir les obligations inexécutées dans un délai fixé. Si, au terme de ce délai, les

obligations mentionnées dans la mise en demeure restent en tout ou partie inexécutées, la Région adresse au bénéficiaire la décision de résiliation. Cette décision prend effet à la date de réception de la lettre recommandée avec avis de réception notifiant la décision, sauf s'il en est disposé autrement par cette décision.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire par la Région.

La résiliation de la convention implique la réalisation d'un arrêté définitif des comptes, et la restitution de tout ou partie de la subvention versée par la Région.

#### **ARTICLE 6 : RESTITUTION DE LA SUBVENTION**

La Région se réserve le droit d'exiger la restitution de tout ou partie de la subvention versée au regard de la qualité des actions réalisées.

**SI TIERS PMD PUB** : La Région se réserve le droit d'exiger la restitution de l'intégralité de la subvention versée en cas de non-respect des obligations relatives au recrutement de stagiaires ou alternants.

**SI TIERS PMD PRIVE** : La Région se réserve le droit d'exiger la restitution de l'intégralité de la subvention versée en cas d'absence de production par le bénéficiaire du compte rendu financier de l'action subventionnée.

Si la résiliation repose sur l'hypothèse du non respect de l'affectation des biens subventionnés ou d'un changement de propriétaire tel que prévu à l'article 2 de la présente convention, cette résiliation implique la restitution d'une partie de la subvention versée par la Région, restitution calculée de la façon suivante :

Subvention restituée = subvention versée x ((durée de la convention – durée d'affectation des biens subventionnés réalisée conformément à la convention) / durée de la convention)

Avant toute demande de restitution de tout ou partie de la subvention, le bénéficiaire est invité à présenter ses observations écrites sur les conditions d'exécution du projet subventionné et le cas échéant, sur sa demande, ses observations orales dans un délai de quinze jours.

Tous les frais engagés par la Région pour recouvrer les sommes dues par le bénéficiaire sont à la charge de ce dernier.

#### **ARTICLE 7 : MODIFICATION DE LA CONVENTION**

Toute modification de la convention fait l'objet d'un avenant dont la signature est autorisée par l'assemblée délibérante régionale.

#### **ARTICLE 8 : PIECES CONTRACTUELLES**

Les pièces contractuelles comprennent la convention proprement dite et l'annexe dénommée « fiche projet » adoptée par délibération **N°CP XX-XXX** du **DATE DE VOTE**.

Fait à Paris en 2 exemplaires originaux

Le

La Présidente  
du Conseil Régional d'Île-de-France

Le

Le bénéficiaire  
NOM DU BENEFICIAIRE (signataire de la convention)  
TITRE, FONCTION

« fiche projet – dossier n° xxxxxxxxxxxxxx »