

Rapport d'activité 2008

de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France



Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

www.ile-de-france.equipement.gouv.fr

Sommaire

Missions et composition de la DREIF	4
Améliorer l'accessibilité des territoires franciliens	5
Plan de mobilisation pour les transports	5
Le volet aménagement de l'étude arc-express : l'étude urbaine	6
Le volet « transports » du Plan Espoir Banlieues	6
La nouvelle politique routière	6
Le transport de marchandises	6
Études et projets techniques sur les déplacements	8
Réguler et contrôler le transport routier	10
Favoriser la sécurité routière	10
Accélérer l'amélioration de la desserte en transports collectifs : inaugurations etancements de projets.....	11
Œuvrer à la cohérence territoriale dans un souci d'aménagement durable	12
Les territoires de projets en Ile-de-France, une stratégie d'accompagnement du développement	13
Aménagement durable : les prémices de la territorialisation du Grenelle.....	15
Pour une approche « carbone » locale	16
Favoriser la transversalité des services.....	18
Le « Grand Paris ».....	18
Publications et études relatives à l'aménagement.....	18
L'étude « Densification autour des pôles et axes de transport en commun »	21
Colloques sur l'aménagement.....	22
Favoriser la solidarité et la cohésion sociale.....	23
La production de logements en Ile-de-France : de très bons résultats en 2008.....	23
Les États généraux du logement.....	24
Animation et coordination de la mise en œuvre du Droit au Logement Opposable (DALO).....	24
Prévenir des risques et nuisances	24
Projet AIRTURIF	24
Préservation des sols en milieu urbain et routier : sources, infiltration et transfert de polluants	24
Contribution aux études amont A 104 Cergy Orgeval.....	25
La mission Sécurité Défense	26
Le Bureau Interdépartemental des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés Nord-Ouest.....	26
Gérer la vie internes des services.....	29
Ressources humaines et formation.....	29
Domaine budgétaire et comptable.....	29
Pilotage des budgets régionaux.....	30
La réalisation du Bilan carbone TM de la DREIF et l'élaboration d'un Plan énergie climat.....	30
Action de communication.....	31
La documentation	32
Organigramme de la DREIF	33
Lexique des sigles	34

Missions de la DREIF

La DREIF est un service du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, placé sous l'autorité du Préfet de région d'Ile-de-France, Préfet de Paris. Elle exerce des fonctions techniques, de prospectives, d'observation et d'études afin de favoriser et de contribuer au développement durable du territoire francilien. Outre ses services « support », elle est composée de :

Un pôle Aménagement :



La DREIF, à travers son pôle Aménagement, est chargée de l'observation des dynamiques régionales et des études liées à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire. Elle est associée à la révision du Schéma Directeur Régional d'Ile-

de-France. Elle veille à la prise en compte des enjeux environnementaux dans les stratégies d'aménagement et les documents de planification. Par ailleurs, elle définit la politique régionale de l'habitat dont elle veille à la mise en oeuvre à travers la programmation des crédits et le suivi des politiques contractuelles. La Mission pour l'égalité des chances, quant à elle, met en oeuvre la politique urbaine de cohésion sociale, sous l'autorité du Préfet.

Un pôle Déplacements :



L'ancienne Division des Infrastructures de Transports de la DREIF est chargée de la conception, de la mise en oeuvre, du contrôle et de l'évolution de la politique de l'État dans la région Ile-de-France. Elle pilote et mène des

études sur l'évolution des systèmes de transport et assure une mission d'observation des déplacements et de la sécurité routière en région. La DREIF organise la maîtrise d'ouvrage du réseau routier national pour les projets neufs. Elle assure le contrôle et la régulation du transport routier de marchandises.

Un pôle Réseau scientifique et technique :



Ce pôle constitue un bureau public d'études et d'ingénierie pour les acteurs de l'aménagement et de la gestion des territoires, des infrastructures et des réseaux de transports. Ses prestations sont réalisées au sein du

Laboratoire Régional de l'Est Parisien (LREP), du Laboratoire Régional de l'Ouest Parisien (LROP) et de la Division des Prestations Informatiques. C'est le CETE d'Ile-de-France.

Une Direction de la Stratégie et du Développement durable :



Cette direction, créée en 2007, a vocation à répondre de manière transversale aux exigences d'aménagement durable du territoire francilien. Elle vise notamment à impulser et

développer, au sein de la DREIF mais aussi dans le réseau régional des méthodes, des savoir-faire et une culture du développement durable.

En tant que chef de service de défense de zone pour l'équipement et les transports,



le Préfet, Directeur Régional de l'Équipement est assisté d'un Adjoint Sécurité Défense qui, placé sous son autorité, coordonne l'action en matière de prévention des risques et des menaces, organise la

connaissance des moyens mobilisables en situation de crise ou de défense et des conditions de leur mobilisation. L'Adjoint Sécurité Défense dirige également le Bureau Interdépartemental des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés.

Améliorer l'accessibilité des territoires franciliens

Plan de mobilisation pour les transports

En 2008 la DREIF a contribué à la réflexion et à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports.

Dès juin 2008, la Région Ile-de-France a proposé de répondre aux besoins d'investissement pour les transports en commun franciliens en procédant en deux étapes :

- l'identification de projets structurants dont la réalisation devrait être accélérée par rapport au calendrier retenu dans les documents de programmation ;
- le lancement d'un véritable plan de mobilisation, en association avec l'État et les départements.

Le 12 juillet 2008, à la suite de cette proposition, une réunion officielle a eu lieu en présence de M. Jean-Louis Borloo, Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, de Jean-Paul Huchon, Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, et des grandes collectivités franciliennes, et a abouti à un accord de principe.

Parallèlement aux réflexions conduites par le secrétaire d'État chargé du Développement de la région capitale, l'État a souhaité explorer avec méthode les conditions dans lesquelles un tel plan pourrait être lancé. Pour l'État, la DREIF a assuré le pilotage technique de cette démarche.

Trois groupes de travail ont été constitués à cet effet. Associant la Région, le STIF, RFF, la SNCF et la RATP, ces groupes ont traité respectivement du contenu opérationnel du plan, des ressources financières, existantes ou nouvelles, mobilisables au service des projets concernés et des pistes d'amélioration des procédures pouvant permettre l'accélération de ces projets. Le 24 octobre 2008, une séance de restitution des conclusions des groupes de travail, réunis à plusieurs reprises, a permis aux parties prenantes de s'accorder sur plusieurs points de convergence.



Un accord sur les projets prioritaires

Devant le constat commun d'un certain nombre de points de saturation du réseau de transport collectif francilien, entraînant une dégradation du service rendu à l'utilisateur, il est apparu nécessaire de répondre à deux défis : faire face aux besoins de transport immédiats et anticiper sur les besoins prévisibles, d'une part et d'autre part, équiper les grands pôles régionaux de croissance démographique et économique. Dans cette double perspective, l'urgence de lancer ou d'accélérer une série de projets a rencontré un large consensus. La liste ainsi établie comprend :

- les opérations en travaux de l'actuel Contrat de Projets État-Région 2007-2013 (notamment la tangentielle Nord et les prolongements de lignes du réseau métropolitain) ;
- les opérations inscrites en études au CPER 2007-2013 et dont, selon un phasage réaliste, la réalisation est envisageable à l'horizon 2020 ;
- certaines opérations complémentaires particulièrement urgentes, telles que la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau (CCR) sur le réseau ferré national ou le renouvellement du matériel roulant du RER A ;
- de grands projets structurants, comme les deux arcs prioritaires (Nord-Ouest et Sud-Est) de la rocade de métro automatique Arc Express, le prolongement d'EOLE à l'Ouest, et le prolongement de la ligne 14 au Nord.

Une réflexion sur les gisements de ressources financières

La mise en œuvre du plan de mobilisation ainsi défini requérant un effort financier exceptionnel, l'exploration de nouvelles pistes, au-delà des modalités actuelles de financement, a été au centre des réflexions menées par le groupe de travail spécifique créé à cet effet.

Ce groupe a notamment proposé une évolution des ressources existantes, par la redéfinition des zonages et l'actualisation des tarifs pour :

- le versement transport ;
- la redevance pour création de bureaux et de locaux de recherche ;
- la taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux et les locaux de stockage et d'autres taxes diverses.

Plusieurs scénarios d'évolution de ces taxes ont été testés, afin d'évaluer aussi précisément que possible les gisements de ressources potentiels.

Dans cette perspective, la DREIF a étudié le scénario d'une majoration du taux intermédiaire du versement transports, couplée à une refonte du zonage liée à la desserte des communes. D'autres pistes de financement, comme la participation des opérations d'aménagement intéressées par le tracé des nouvelles grandes infrastructures, ont également été explorées.

Propositions du secrétariat d'État chargé du développement de la région capitale

Dans le cadre des propositions formulées par Christian Blanc, Secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, plusieurs scénarios de desserte en transports collectifs à l'horizon 2030 ont été testés à l'aide du modèle de déplacements conçu par la DREIF, permettant une évaluation de la pertinence respective des projets et une comparaison des familles de tracés.

Ces tests ont aussi été révélateurs en matière d'impact financier, démontrant notamment que, quels que soient les projets envisagés, un haut niveau d'investissement était impératif pour une réelle modernisation du réseau existant.

Le volet « aménagement » de l'étude arc-express : l'étude urbaine

La rocade de métro « Arc Express » trouve son origine dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 1994, notamment marqué par la volonté de développer la zone centrale de l'agglomération et la prise de conscience de la nécessité de créer une armature de transports pour une bonne organisation de ce développement. Le projet de rocade dite « orbitale », alors envisagé, n'a pas été mis en œuvre, l'idée plus économe d'un anneau de tramway reliant centralités et quartiers enclavés lui ayant succédé en 2000. C'est ainsi que ce nouveau projet, intitulé « Grand Tram », a été en partie réalisé dans sa moitié nord. Il n'a pu, en revanche, être poursuivi au sud, la réalisation des supports routiers nécessaires s'avérant impossible du fait de l'étroitesse des voies disponibles.



Tramway, Bd du G^{al} Valin, Paris 15^e - DREIF / Gauthier

Dans le cadre de la révision du SDRIF, le nouveau schéma directeur, conduit par la Région avec l'association de l'État, a repris cette idée-force d'une rocade urbaine de métro, avec le souci de concilier :

- les impératifs fonctionnels liés aux problématiques de déplacements et de réseaux ;
- les impacts d'aménagement les plus pertinents pour le cœur des banlieues de Paris.

Celle-ci demeure une des pièces maîtresses du Plan de mobilisation pour les transports, son principe, tout comme une bonne part de son tracé, se retrouvant tant dans le schéma de transports imaginé par le Secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale que dans les propositions des dix équipes d'architectes qui ont travaillé sur le Grand Paris.

Début 2008, l'État et la Région ont chargé le STIF de lancer les études nécessaires à la préparation d'un débat public sur ce projet. La partie « études urbaines » a été confiée à l'IAU d'Ile-de-France. Une analyse approfondie des territoires concernés, incluant une partie de la grande couronne, a été effectuée.

Elle intègre les hypothèses démographiques, sociales et économiques de développement partagées par l'État et par la Région, avec une vision prospective à l'horizon 2030. Cette réflexion a été conduite en liaison avec les DDE, pour tenir compte des enjeux locaux et des capacités de mutabilités territoriales.

Certains principes préconisés par la DREIF ont rencontré un consensus :

- le choix d'une bonne distance de Paris, pour desservir à la fois certains territoires en devenir et les territoires à forte densité en habitants et en emplois de la première couronne, et ce même si la rentabilité de l'infrastructure peut en être affectée à court terme ;
- la nécessité d'une liaison entre les centralités importantes, et d'une prise en compte des polarités économiques existantes ou potentielles ;
- la recherche d'un désenclavement des quartiers des grands ensembles les plus en difficulté.

Le volet « transports » du Plan Espoir Banlieues

Dans le cadre du plan Espoirs Banlieues, initié par l'État au début de 2008, un important volet transports vise le désenclavement des quartiers relevant de la politique de la ville. La Région Ile-de-France, qui œuvre déjà dans cette direction, en particulier au travers des opérations du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF), a souhaité s'associer à cette démarche. Un protocole État-Région, signé le 13 octobre 2008, a défini les deux directions de cette action commune, financée à parité entre l'État et la Région.

Un premier axe vise l'accélération de quatre projets structurants, inscrits au contrat de projet État-région 2007-2013, pour un montant total de 440 M€, ainsi répartis :

- la tangentielle nord (1^{re} phase entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget), avec une enveloppe de 100 M€ ;
- le débranchement du T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil, pour un montant de 140 M€ ;
- le tram-train Massy-Evry, avec une enveloppe de 150 M€ ;

- le transport en commun en site propre (TCSP) préfigurant le futur barreau de Gonesse (liaison entre les RER B et D), pour un montant de 50 M€.



Inauguration du projet de Tangentielle Nord - M^{me} F. Amara - DREIF / Gobry

Le second axe, doté d'une enveloppe de 40 M€, concerne des opérations à plus court terme, permettant l'amélioration de la desserte en bus des quartiers et notamment l'accès de leurs habitants aux zones d'emploi. Un travail de recensement des projets éligibles dans ce cadre, notamment au sein des opérations étudiées au titre du PDUIF, a été entrepris en liaison avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

Associé à l'élaboration d'une convention entre l'État, la Région et l'AFITF pour régir les modalités de mise en œuvre des crédits de l'État auprès de la Région, ce travail a permis de préparer le premier comité de pilotage du dispositif global fixé au premier trimestre 2009.

La nouvelle politique routière

Après une pause due aux travaux du Grenelle de l'Environnement, la démarche d'élaboration du PDMI (Programme de Modernisation des Itinéraires) a été relancée en 2008. Intégrant les orientations ainsi définies pour le secteur des transports, la Nouvelle Politique Routière de l'État en Ile-de-France a fait l'objet de nombreuses réflexions, menées avec le concours actif du Pôle déplacements et notamment de la DESD.

À l'issue de ces réflexions, trois priorités ont été retenues :

- l'optimisation du réseau existant (modernisation de l'exploitation, voies dédiées, solutions innovantes de gestion du trafic) ;
- l'insertion environnementale des routes ;
- la desserte des territoires présentant un intérêt majeur pour des développements de la région francilienne.

La DREIF a travaillé en liaison respectivement avec la DIRIF, pour les opérations de modernisation du réseau, et avec les DDE, pour l'analyse des enjeux croisés territoires-transports. Elle a participé à la programmation des opérations routières en Ile-de-France pour les cinq années à venir dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires et a également proposé un programme de protections phoniques nouvelles ou complémentaires pour le réseau routier national.

L'avancement des projets routiers

En parallèle, certains projets ont connu des avancées significatives :

- les études préliminaires d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine) ont été réalisées et ont pu être présentées par le Préfet de région aux élus concernés lors d'un comité de pilotage tenu à l'automne 2008 ;
- l'obtention des financements pour la couverture de l'A6b au Kremlin-Bicêtre (Val-de-Marne) a permis de lancer l'appel d'offres auprès des entreprises en vue d'un démarrage des travaux au 2^{ème} semestre 2009 ;
- le réaménagement du Ring des Ullis (Essonne) a été déclaré d'utilité publique le 10 mars 2008 ;
- Les travaux de couverture de l'A3 à Romainville (Seine-Saint-Denis) ont démarré en juillet 2008.



Neuilly/Seine, Courbevoie, La Défense, RN 13 - DREIF / Gauthier

Le transport de marchandises

Logistique urbaine et transport alternatif à la route

La Mission Marchandises du Pôle déplacements de la DREIF est en charge de l'expertise technique et de la définition de la stratégie de l'État en matière de transport de marchandises ferroviaire, fluvial et routier, ainsi que des problématiques de logistique et de livraison de marchandises en ville à l'échelle régionale.

Elle assure à cet effet des fonctions d'observation, de synthèse, d'analyse et de modélisation, d'études amont ou d'études pré-opérationnelles, ainsi que l'animation de la politique des déplacements fret.

L'année 2008 a été l'occasion de participer à l'élaboration, au suivi et au financement de projets inscrits au Contrat de projets État-Région 2007-2013, et tout particulièrement :

- la réactivation de la ligne ferrée Flamboin-Montereau (Seine-et-Marne), dont une première partie a été ouverte à l'été 2008 ;
- les études sur l'autoroute ferroviaire atlantique, dont un des terminaux pourrait se trouver à Brétigny (Essonne) et le lancement d'un appel à manifestation d'intérêt à l'automne 2008, afin de connaître les préférences techniques des opérateurs ;
- le projet de Train Fret à Grande Vitesse (CAREX) sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy (Val d'Oise), avec le lancement de l'étude de raccordement de la future plate-forme de Goussainville (Essonne) ;
- dans le cadre de la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, la Mission Marchandises a procédé en 2008 à une étude de l'impact, en terme de reports de trafics, de

la taxation pour les Poids Lourds de l'usage du réseau routier national pour les Poids Lourds. Elle a également été en charge de la mise en œuvre de la mesure N°7 du Plan de Protection de l'atmosphère, qui vise à l'harmonisation des réglementations portant sur les livraisons en Ile-de-France et à l'intégration en leur sein de paramètres environnementaux. L'objectif est de parvenir à la publication, en 2009, d'une plaquette de communication à destination des élus et à la réalisation d'un site Internet didactique en complément de cette plaquette.



Zone d'activités de l'aéroport C. de G. - DREIF / Gobry

La DREIF a par ailleurs poursuivi son action de soutien au développement de modes de transport de fret alternatifs à la route en participant à différentes études sur la logistique urbaine, en soutenant la conservation des plates-formes logistiques en zone dense embranchées sur fer ou sur voie d'eau et en développant les grands sites logistiques multimodaux.

Des avancées décisives pour Canal Seine-Nord Europe

L'année 2008 a été particulièrement marquée par l'avancement du Canal Seine-Nord Europe. Ce projet de liaison fluviale à grand gabarit est en effet entré dans une phase opérationnelle, avec trois étapes significatives : sa déclaration d'utilité publique le 12 septembre 2008, sa double inscription dans le projet de loi Grenelle de l'Environnement adopté en première lecture par l'Assemblée Nationale le 21 octobre 2008 et dans le projet de loi de finances pour 2009, enfin la notification, le 15 décembre 2008, du financement européen d'un montant de 333 M€ prévu pour sa mise en œuvre. Le coup d'envoi du projet, avec le lancement de l'avis d'appel public à la concurrence, doit intervenir au printemps 2009.

La DREIF a accompagné ces différentes étapes, tout en préparant, dans le cadre de son action en faveur du développement des ports et du réseau fluvial d'Ile-de-France, les conditions pour répondre à la croissance du trafic attendue de cette infrastructure de transport de fret alternative à la route et de dimension européenne.



Chargement de containers à Gennevilliers - DREIF / Gobry

Études et projets techniques sur les déplacements

Dénivellation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine - Études géotechniques et assistance technique à la maîtrise d'ouvrage

Dans le cadre de l'opération de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine, la DREIF a réalisé une étude de trafic, de fonctionnalités, de contraintes et de faisabilité et d'une première phase de l'avant-projet sommaire (étude préliminaire d'ouvrage d'art), confiée à un maître d'œuvre privé.

Le groupe Géologie Mécanique des Sols (GMS) du LREP (Laboratoire de l'Est Parisien) a assisté en 2008 le pôle déplacements de la DREIF sur les aspects géotechniques de cette étude.

En premier lieu, une étude géotechnique préliminaire de site a été réalisée. Comprenant une synthèse bibliographique des données géologiques existantes et les principes généraux d'adaptation du projet au site, cette étude a été remise au maître d'œuvre dès sa désignation en mai 2008.

Cette analyse a également abouti à la définition des besoins complémentaires de reconnaissance de sols.

La passation du marché de sondages correspondant a ainsi pu être effectuée.

Le groupe GMS du LREP a ensuite réalisé l'étude géotechnique d'avant projet (mission G12) comprenant le contrôle de la campagne de sondages et son interprétation et qui a été remise, comme convenu, au maître d'œuvre au cours de sa mission (octobre 2008).

Dans un second temps, le GMS a assuré l'assistance au maître d'ouvrage sur les aspects géotechniques pour le pilotage du marché de maîtrise d'œuvre, au sein d'une équipe projet d'AMO incluant également la DOAT et la DESD de la DREIF et le CETU.

Cette assistance a consisté à participer aux réunions périodiques du comité de pilotage des études et produire des avis sur les documents élaborés par le maître d'œuvre à chacune des 3 étapes de sa mission, avis qui appréciaient la faisabilité, les incidences financières et techniques et le réalisme des variantes proposées.

Les points particuliers examinés pour la géotechnique sont notamment : la nappe phréatique (contraintes et analyse des enjeux), les interactions du projet avec les fondations des bâtiments et les ouvrages avoisinants, le choix du mode de soutènement, l'option tranchée couverte ou « tunnel foré » ?, la réutilisation des déblais du site ...etc

Le Projet BALI : vitesse limitée sur le réseau routier

L'objectif de la Base de données nationale des Limites de vitesse (BALI) est d'alimenter en données numériques les systèmes embarqués qui exploitent les limites de vitesse présentes sur le réseau routier.

Après avoir fait l'étude de faisabilité de cette base de données (conditions, modalités techniques, procédures), le PST a

poursuivit ce projet en initiant un dispositif opérationnel à l'échelle du département pendant une année, avec une expérimentation dans le département des Yvelines.

En 2008, le PST a continué la démarche d'implication de tous les acteurs au niveau local (préfet, Conseil Général, maires, exploitants de la route, techniciens). Il a créé un outil de collecte et de publication pour la constitution de la base, et a réalisé une première version de cette base de données des limites de vitesse.

Pour réaliser cette 1^{re} version sur le département des Yvelines, le PST a utilisé les données existantes (communes, DDE, LROP ...), a vérifié ces données, et a effectué des contrôles sur le terrain (implantation du panneau, ...etc.). BALI sera accessible pour les participants par un portail d'accès sur Internet. L'expérimentation « grandeur nature » commence en 2009.

Le Projet INDUIT

Le programme INDUIT (Infrastructures Durables Intégrées pour Transports collectifs de surface) est un projet du PREDIT (Programme national de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres). Les deux premiers sous-programmes sont achevés. L'un portait notamment sur l'état de l'art, la compréhension des phénomènes explicatifs des pathologies dans les liaisons entre le rail et le revêtement. L'autre concernait en particulier les dispositions constructives pour remédier aux pathologies des liaisons rail-revêtement et l'identification des techniques innovantes les plus prometteuses. Ils ont fait l'objet de rapports pour le PREDIT et de présentation pour la communauté technique nationale (manifestation de Clermont-Ferrand, journées techniques de la route du LCPC, etc.). L'expertise recueillie à la faveur du projet INDUIT a fortement nourri une littérature technique renouvelée, concrétisée notamment par des guides techniques de conception-réalisation édités sous le double timbre du CERTU et de la DREIF (PST/LROP).

Le Projet CDG Express : Diagnostic environnemental de l'état des sols et gestion des terres excavées

Dans le cadre du projet « CDG Express » de liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy CDG, le groupe Géologie Mécanique des sols du LREP a réalisé en 2008 un diagnostic environnemental des sols au droit du projet, destiné à alimenter le dossier des pièces techniques fournies au concessionnaire. Cette étude a été réalisée à la demande de RFF (Réseau Ferroviaire de France) -Direction Régionale Ile-de-France, chargé d'une mission AMO auprès du pôle déplacements de la DREIF (DESD), maître d'ouvrage technique de l'opération.

À l'origine de cette demande, un premier diagnostic environnemental pour le projet CDG Express qu'a réalisé, en 2006, le groupe GMS du LREP, associé au LROP et au CETE de LYON, à l'occasion de l'étude géotechnique d'avant projet (G12) au niveau de la tranchée couverte traversant le secteur CAP18 (Paris 18^e). Cette étude a conclu à la présence de sols pollués au droit de cette zone d'activités, anciennement occupée par des gazomètres.

Le diagnostic réalisé en 2008 concerne les zones du projet en tranchée et situées aux abords de la première zone d'étude (CAP18) pour y rechercher la présence d'une éventuelle pollution des sols et des eaux souterraines, due à une migration de la pollution de CAP18 ou à une autre source.

Cette étude s'est déroulée en plusieurs étapes :

- en premier lieu, une étude historique sur les zones concernées (hors secteur CAP 18). L'objectif de cette première phase est d'identifier les zones "potentiellement" contaminées, c'est-à-dire celles ayant été le support d'activités industrielles. Cette phase d'étude est réalisée à partir de bases de données existantes et à l'aide des couvertures photo-aériennes de l'IGN et de la collecte de documents d'archives. Cette phase permet de positionner au mieux les points de sondages ;
- le groupe GMS du LREP a ensuite assuré la définition, le suivi et l'interprétation du programme des reconnaissances de terrain (ouverture de fosses à la pelle mécanique ou reconnaissance par sondages), et des analyses sur les échantillons prélevés ;
- enfin, établissement de recommandations pour la gestion des terres excavées sur les zones concernées du projet ; cette dernière phase permet de caractériser la qualité environnementale des terres excavées dans le cadre du projet et d'identifier des filières viables tant au niveau économique qu'écologique (réutilisation en génie civil, élimination, stockage).



Le Projet FURET (chantiers furtifs)

FURET (Furtivité Urbaine Réseaux Et Travaux – chantiers furtifs urbains) est un projet labellisé par l'Agence Nationale de la Recherche (ANR) dans la thématique de la Ville durable. Il vise à produire des modèles et des outils d'aide à la décision multicritères pour anticiper sur des options d'organisations et de techniques de chantiers capables d'atténuer significativement l'impact sur la qualité de vie des citoyens.

L'année 2008 a été consacrée à la conception de la proposition avec l'ensemble des 10 partenaires du projet et des acteurs de l'acte de construction et d'intervention en co-activité sur les territoires urbains en chantier. La proposition a été finalisée et négociée avec les instances du pôle de compétitivité Advancity et celles de l'ANR, ce qui a permis la labellisation par ces 2 organismes et la décision d'aide financière de l'ANR.

Sans attendre la date officielle du démarrage du projet fixée au 1^{er} janvier 2009, les groupes en charge des différents volets du projet se sont organisés pour s'approprier les sujets et lancer les travaux de recherche dans les meilleures conditions. Quelques manifestations associant la communauté des praticiens et des chercheurs ont déjà permis de partager autour des centres d'intérêts majeurs du projet FURET (journée ANR du 8 janvier 2009).

Réguler et contrôler le transport routier

La Division du Transport Routier (DTR) est en charge au sein du Pôle déplacements de la DREIF de la mise en oeuvre des compétences de l'État en matière de régulation et de contrôle des activités de ce secteur professionnel. Sa mission concerne principalement l'organisation des examens de capacité professionnelle, les inscriptions au registre des transporteurs et les opérations de contrôle des véhicules.

Examen annuel de capacité professionnelle

753 candidats se sont présentés aux épreuves annuelles de l'examen de capacité professionnelle, qui se sont déroulées le 1er octobre 2008 à la Maison des Examens à Arcueil (Val-de-Marne), contre 730 en 2007. Les résultats ont été rendus publics le 1er décembre suivant. La répartition des candidats selon les options a été de :

- 443 pour l'option marchandises, représentant un quart des reçus et 25,42 % des candidats en 2007 ;
- 249 pour l'option voyageurs (246 en 2007), avec 54 reçus, soit 21,69 % (contre 21,95 % en 2007) ;
- 61 pour l'option commissionnaires (71 en 2007), avec 29 reçus, soit 47,54 % (contre 35,21 % en 2007).

Inscription des entreprises au Registre des transporteurs

On comptait au total en 2008 11 442 entreprises inscrites au Registre des transporteurs en 2008, contre 10 431 l'année précédente :

- 8 998 entreprises de transport de marchandise (contre 8 178 en 2007) ;
- 1 525 entreprises de transport de voyageurs (contre 1 367 en 2007) ;
- 919 entreprises de transport commissionnaires (contre 886 en 2007).

2 346 nouvelles inscriptions ont été enregistrées en 2008, contre 1 672 en 2007 : 1 844 en transport de marchandises, 394 en transport de voyageurs et 108 en commissionnaires de transport, contre, respectivement 1 382, 228 et 62 en 2007. Dans le même temps, 1 442 radiations ont été opérées, contre 971 en 2007, dont 1 230 en transport de marchandises, 132 en transport de voyageurs et 80 en commissionnaires de transport, contre, respectivement, 853, 78 et 40 en 2007.

Enfin, 2 646 *justificatifs et attestations de capacité professionnelle* ont été délivrés, contre 2365 l'année précédente, dont 1 164 attestations, soit un nombre beaucoup plus important qu'en 2007, traduisant une évolution du secteur. Le justificatif de capacité professionnelle est en effet délivré aux futurs chefs d'entreprises souhaitant exploiter des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de Poids Maximal Autorisé, l'attestation étant requise pour toute entreprise exploitant des véhicules d'un poids supérieur. Les attestations ont été délivrées, pour 191 d'entre elles, sur examen, pour 913 d'entre elles, par équivalence de diplômes et pour les 60 restantes, sur la base de l'expérience professionnelle.



Opération de contrôle de poids lourds à Paris - DREIF / Gauthier

Opérations de contrôle

Selon qu'elles ont lieu sur route ou en entreprise, les opérations de contrôle se déroulent dans le cadre d'une programmation mensuelle ou trimestrielle au niveau régional. Les contrôles portent sur le respect de l'ensemble de la réglementation, qu'il s'agisse du poids et des dimensions des véhicules, des conditions d'exercice de la profession ou des conditions de travail des conducteurs. Pour ce qui est du contrôle sur route, les opérations privilégient les axes les plus importants en terme de trafic de poids lourds et disposant d'aires adaptées. À ce titre, 3 341 véhicules de transport routier ont été contrôlés en 2008, dont 3 041 sur route.

Les opérations de contrôle en entreprise sont déclenchées sur la base des données recueillies en matière de respect des différentes réglementations. 300 entreprises ont ainsi fait l'objet d'un contrôle en 2008. Le constat d'infractions multiples a conduit à la convocation de cinq d'entre elles devant la Commission régionale des sanctions administratives. Cette commission prononce, selon les cas, le retrait des autorisations d'exercer, l'immobilisation des véhicules, voire la radiation du registre professionnel.

Mission d'accueil et d'information

La DTR remplit une importante mission d'accueil et d'information des professionnels du transport routier. En 2008, son service de renseignements téléphoniques a ainsi répondu à plus de 23 000 appels, soit mille de plus qu'en 2007.

Favoriser la sécurité routière

La Mission cohérence et sécurité des réseaux (MCSR) de la DREIF a notamment en charge de veiller sur la sécurité routière en Ile-de-France et, de rechercher, avec toutes les parties concernées, des moyens de faire baisser l'insécurité routière notamment par l'identification des itinéraires à risques.

Statistiques de la sécurité routière en Ile-de-France

Le bilan provisoire de l'année 2008 est marqué par une diminution conjointe du nombre d'accidents corporels et du nombre de personnes blessées sur les routes d'Ile-de-France par rapport à l'année précédente. Le nombre d'accidents corporels est notamment en diminution pour la première fois depuis 2004. En revanche, le nombre de personnes tuées est supérieur à 2007 (+ 6 %), même si, au niveau départemental, les Yvelines et la Seine-Saint-Denis se démarquent des statis-

tiques régionales en présentant une amélioration de l'indicateur de mortalité. Le bilan de l'année 2008 au niveau national étant favorable pour ces trois indicateurs, la situation en Ile-de-France est donc particulièrement préoccupante pour cet indicateur de mortalité.

La région concentre en effet plus du quart (27,5 %) des accidents corporels qui se produisent au niveau national, sachant que ce poids francilien est en augmentation depuis trois ans. La région enregistre aussi une augmentation du nombre d'accidents, alors que les chiffres nationaux sont à la baisse. Enfin, le quart des victimes d'accidents en France sont à déplorer sur le réseau francilien (25,2 %) et parmi ces dernières, l'Ile-de-France concentre 7,7 % des tués recensés sur le territoire national, ce poids de l'Ile-de-France dans l'accidentalité nationale ne cessant d'augmenter.

Identification des itinéraires à risque

Les indices de risques routiers moyens (nombre d'accidents pour 100 millions de km parcourus) ont diminué en 2008 pour les différents types de voies du réseau routier national francilien par rapport aux périodes 1999/2003 et 2002/2006, de 8 à 7 pour les autoroutes de dégagement, de 18 à 14 pour les voies rapides urbaines, de 13 à 10 pour les routes interurbaines et de plus de 50 à 44 pour les routes nationales urbaines, dont la majorité a été transférée aux départements.

Les documents généraux d'orientation départementaux (DGO) ont été réactualisés pour la période 2008/2012. À cette occasion et dans la perspective d'actions interministérielles, des études d'approfondissement des enjeux franciliens identifiés dans ces documents ont été menées par la DREIF à partir des quatre thèmes retenus au niveau national : l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés.

Des réflexions ont par ailleurs été lancées en 2008 à l'initiative de la Préfecture de Police, en vue d'établir un nouveau document général d'orientation qui serait décliné en fonction des axes structurants de la région, avec la participation de l'ensemble des observatoires départementaux et de l'observatoire régional de la sécurité routière, ainsi que de la Direction Interdépartementale des Routes d'Ile-de-France (DIRIF).

Dans le même esprit, la DREIF a réalisé en 2008 en relation avec la DIRIF une étude dans le cadre de la démarche entreprise au niveau national dite SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes), afin de définir les enjeux majeurs au niveau régional.

Sécurité routière sur l'A104 :

Le PST a étudié l'impact de la réalisation du projet A 104 en terme de sécurité routière sur un réseau d'études totalisant plus de 500 km. Après une analyse des enjeux actuels de sécurité routière (nombre d'accidents, nombre de victimes), ceux-ci ont été comparés à l'horizon 2020 pour différents scénarios d'aménagement, sans la réalisation du projet (scénario de référence) et avec le projet réalisé (scénario de base). Les résultats alimenteront notamment l'évaluation socio-économique du projet.

Signalisation – Exploitation :

Une étude a été réalisée par le PST sur la signalisation verticale, notamment en rapport aux ouvrages, ainsi qu'une étude sur l'exploitation (recueil automatique de données de trafic,

détection incendie, bornes d'appel d'urgence, ...) et tous les éléments de sécurité liés aux nombreuses tranchées couvertes. Des sondages de trafic afin d'évaluer l'impact du report de trafic ont également été réalisés.

Requalification de la RN184 :

Pour préparer l'étude de requalification de la RN184, le PST a conduit un diagnostic de sécurité de cet axe entre l'A15 et la RN13. Cette analyse fine a permis de préciser la nature des problèmes d'insécurité et la répartition géographique, et de proposer des pistes d'action pour améliorer la sécurité routière du futur aménagement.

Une étude préliminaire a été réalisée pour la traversée d'Eragny-sur-Oise. Les objectifs sont d'améliorer les conditions de vie des riverains, d'inciter à la modération des vitesses, d'adapter les caractéristiques de la route à un trafic essentiellement local en prenant en compte les modes doux de déplacements ainsi que les transports en commun. Il s'agit enfin d'employer au mieux les potentialités foncières notamment pour compléter l'offre de logements.

Accélérer l'amélioration de la desserte en transports collectifs : Inaugurations etancements de projets



Station métro "Les Agnettes" Asnières / Gennevilliers. M^e ligne 13 - DREIF / Gauthier

14 juin 2008 mise en service de la branche nord ouest de la ligne 13

Parmi les événements emblématiques de l'année 2008 en matière de transports en commun, il faut citer la mise en service du prolongement de la branche nord-ouest de la ligne 13.

Anciennement terminus à la station Gabriel Peri, la ligne 13 compte aujourd'hui 1,9 km de ligne supplémentaire et deux nouvelles stations : les Agnettes et les Courtilles, son nouveau terminus. Les gares ont fait l'objet d'un traitement spécifique pour en assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Cette mise en service a permis la desserte des quartiers Nord d'Asnières et du Luth à Gennevilliers (Hauts-de-Seine). À la fin de 2011, le prolongement du T1, de Saint-Denis aux Courtilles, confortera le maillage de ce prolongement de métro avec les autres modes de transport en commun. À travers le Contrat de Plan État-Région 2000-2006, l'État a financé un quart, soit 39 M€ des 158 M€ nécessaires à cette opération.

25 juin 2008 lancement de la première phase du prolongement de la ligne 12

À terme, trois nouvelles stations, Proudhon-Gardinoux, Pont de Stains et Mairie d'Aubervilliers, desserviront le Sud-Est de la Plaine-Saint-Denis. La première phase (perçement du tunnel jusqu'à Mairie d'Aubervilliers, construction de la station Proudhon-Gardinoux et d'un accès à Porte de la Chapelle) était inscrite au CPER 2000-2006. La participation de l'État est de 54,5 M€, soit 27,5 % pour un montant de 198,5 M€.

30 juin 2008 lancement de la première phase des travaux de la Tangentielle Nord

Au lendemain de la déclaration d'utilité publique, a été organisée une découverte du projet à bord d'un train spécial, en présence de Fadela Amara, secrétaire d'État chargée de la Politique de la Ville, pour marquer la volonté du Gouvernement de désenclaver les quartiers concernés du département de la Seine-Saint-Denis. À terme, un réseau ferroviaire en rocade. Pour la première phase, d'Epinay-sur-Seine au Bourget, soit un engagement de 299 M€ du CPER 2007-2013, dont une participation de l'État de 98 M€, complétée par 50 M€ sur un total de 100 M€ au titre de la Dynamique Espoir Banlieues. La mise en service est prévue pour fin 2014.

3 juillet 2008 lancement du prolongement de la ligne 8

À cette date, une visite du "saut de mouton" assurant la continuité de la route départementale RD1 au-dessus des voies a concrétisé le prolongement d'une interstation, de Créteil-Préfecture à Créteil-Parc des Sports (Val-de-Marne). Ce projet inscrit aux CPER 2000-2006 et 2007-2013 (2) a bénéficié d'une participation de l'État de 22,5 %, soit 18,6 M€ sur 83 M€.

7 novembre 2008 lancement des travaux de prolongement de la ligne 4

Ce prolongement de 1,5 km et la création d'une station «Mairie de Montrouge» sont des opérations inscrites au CPER 2000-2006, avec une part État de 24 %, soit 41 M€ sur 169 M€.

(1) M€ : million d'euro

(2) CPER 2000-2006 contrat de plan État-Région

(3) CPER 2007-2013 contrat de projets État-Région

Une année marquée par des avancées majeures

Dans le cadre du Contrat de Projets État-Région (CPER) 2007-2013, relais du contrat de Plan État-Région 2000-2006, la DREIF suit, pour le compte de l'État, l'ensemble des projets de transports collectifs financés en Ile-de-France. À cet égard, 2008 a été une année décisive. L'État a en effet soldé sa participation sur de nombreuses opérations et des avancées majeures ont eu lieu, avec la mise en service et le lancement de travaux de plusieurs projets sur le réseau métropolitain et

le réseau ferroviaire, renforçant le maillage régional en transports collectifs au service des Franciliens, dont :

- la signature des protocoles des études sur l'amélioration de la ligne 13, le prolongement d'Eole à l'ouest et le métro automatique Arc Express ;
- la conduite de la concertation sur le prolongement du T1 à l'Est ;
- l'engagement de la phase travaux de tous les tramways, en cohérence avec les projets déjà en travaux, comme le T2 à Paris et le T1 aux Courtilles : travaux préparatoires pour les tramways : Villejuif-Athis-Mons, Saint-Denis-Garges-Sarcelles (RN1/RN16), le Tram'Y Châtillon-Vélizy-Viroflay ; travaux d'infrastructures pour le T2 à Bezons ;
- le démarrage des travaux de la 2^e phase (quais et signalisation) du RER Nord+ ;
- l'intensification des travaux des prolongements des lignes de métro 4, 12 et 8 ;
- la mise en service du prolongement de la ligne 13 à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles en juin 2008.



Allocution de M^{me} Fadela Amara - DREIF / Gobry

Ouvrer à la cohérence territoriale le dans un souci d'aménagement durable

La révision du Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)

L'actuel Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) date de 1994. sa procédure de révision est en cours. L'État, associé à la procédure de révision du SDRIF, comme le prévoit l'article L141-1 du code de l'urbanisme a émis en 2007 plusieurs avis réservés tant sur l'évaluation environnementale telle qu'elle est prévue par les textes, que sur l'ensemble du projet de SDRIF.

Le Gouvernement a mandaté le Préfet de région pour discuter avec la Région des évolutions à apporter au schéma : le rendre juridiquement lisible et fiable, ménager une plus grande place à la subsidiarité, développer les capacités d'urbanisation et réduire les divergences de fond entre l'État et la Région, portant notamment sur les opérations d'intérêt national, la compétitivité économique et les infrastructures de transport.

De janvier à avril 2008, une phase de négociation s'est donc ouverte entre l'État et la Région. Des convergences ont été obtenues (amélioration de la lisibilité et de la fiabilité juridique du document, augmentation de 15 à 20 % des espaces urbanisables, accords sur le réseau routier, CDG Express, les LGV, Arc Express ainsi que sur les OIN et grandes opérations d'urbanisme,...), mais des divergences ont persisté (limitation du trafic aérien et du développement du territoire de Roissy, logement locatif social, respect du principe de subsidiarité, manque d'ambition économique du document, etc...).

Parallèlement, les travaux de la commission d'enquête sur le projet adopté en février 2007 se sont poursuivis. Le 11 juin 2008, la commission d'enquête a rendu son rapport et donné un avis favorable au projet de SDRIF, assorti de réserves qui devront être obligatoirement levées (corrections de toutes les erreurs matérielles observées, modification de l'échelle de la carte de destination générale des territoires, levée de toutes les réserves régionales sur les projets de l'État, regroupement de tous les éléments normatifs à la fin de chaque chapitre ou partie de SDRIF).

Le nouveau projet de SDRIF tenant compte de l'ensemble des avis a été achevé par la Région en juillet 2008 et transmis à l'État. Il a été adopté par l'assemblée régionale le 25 septembre 2008. La Région transmettra ensuite à l'État son projet pour approbation par décret en Conseil d'État.

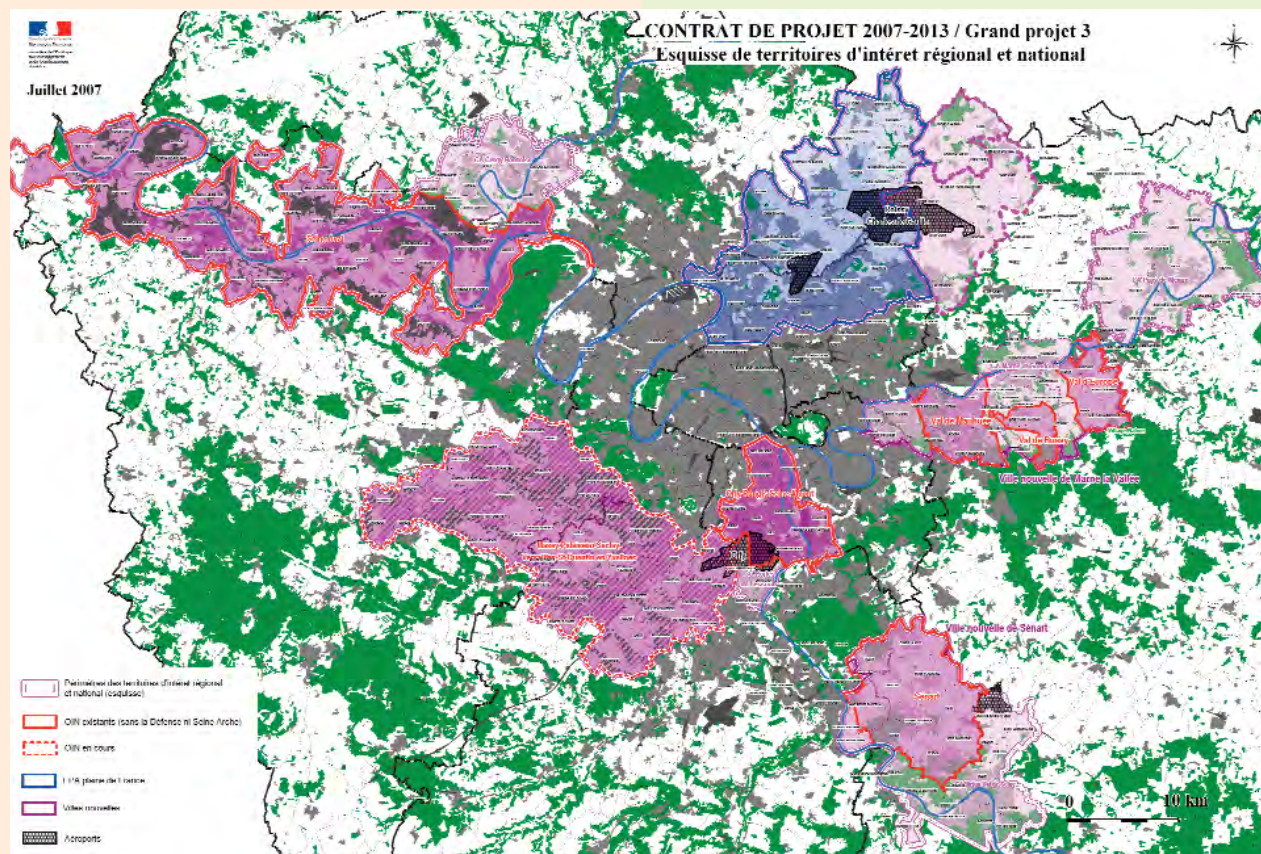
Un premier examen du nouveau document montre que les divergences entre l'État et la Région se sont très nettement réduites. Une nouvelle phase de discussions devait permettre d'identifier les amendements nécessaires.

Les territoires de projets en Ile-de-France, une stratégie d'accompagnement du développement

Le Contrat de Projets 2007-2013, partagé par l'État et la Région, a identifié 6 territoires d'intérêt régional et national (TIRN) :

- l'ensemble de Seine-Aval à Cergy ;
- la Plaine de France et l'aire d'influence de Roissy ;
- l'ensemble de Marne-la-Vallée à Meaux ;
- l'ensemble d'Orly-Rungis Seine Amont ;
- l'ensemble de Sénart ;
- Massy-Palaiseau/Saclay/Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines.

Sur ces territoires, ainsi que sur le territoire de Nanterre La Défense, la mission territoires de projets (MTP) créée en 2008 au sein du pôle aménagement, assure, par sa fonction intégratrice, la définition de la stratégie pour l'accompagnement du développement opérationnel des territoires, en lien avec les autres services de la DREIF et en partenariat avec la DUSD. Elle participe au pilotage des opérateurs présents sur ces territoires, notamment les EPA. Elle assiste les territoires dans la mise en œuvre opérationnelle des projets notamment en mobilisant les financements du Grand Projet 3 du CPER dont elle a la charge, avec les partenaires institutionnels et locaux, en particulier le Conseil Régional interlocuteur privilégié du Contrat de Projets.



Les Établissements Publics d'Aménagement, acteurs du développement territorial

Les grands territoires de l'Ile-de-France sont les lieux d'une gouvernance spécifique, assurée par les Conseils d'Administration des Établissements Publics d'État où la DREIF assure le rôle d'administrateur. Ces instances sont les lieux de la coopération territoriale. En 2008, la DREIF a ainsi participé aux groupes de travail relatifs : à l'élaboration du protocole Plaine de France, à la convention d'objectifs de Marne-La-Vallée et au projet de Plan Stratégique Directeur d'Orly-Rungis-Seine-Amont.

Le protocole Plaine de France

Le vendredi 3 mai 2008, le Préfet de la Région Ile-de-France, préfet de Paris, le Président de la Région Ile-de-France, et les deux Présidents des Conseils Généraux de Seine Saint Denis et du Val d'Oise ont signé, avec le Directeur général de l'EPA, le Protocole de la Plaine de France 2007-2013.

Celui-ci précise les engagements réciproques des signataires et prévoit la réalisation d'opérations de développement économique, le renforcement de la construction de logements, la réalisation de projets de transport (tangentielle Nord, amélioration de la ligne B du RER, lancement des études pour la réalisation du "Barreau de Gonesse" et de "Arc express"...) et d'opérations d'aménagement structurantes pour le territoire (opération de renouvellement urbain, d'extension urbaine, et d'aménagement urbain autour des gares ou enfin d'aménagement d'espaces publics valorisant le territoire).

La convention d'objectifs de Marne- La-Vallée

L'année 2008 a vu l'élaboration du projet de territoire et d'une convention d'objectifs au sein d'un groupe de travail réunissant l'ensemble des collectivités locales, le Département de Seine-et-Marne, l'EPA, la Région et l'État.

Le document fixe pour 2007-2013 les principaux objectifs de développement et d'aménagement de l'agglomération de Marne-La-Vallée, définit leurs conditions de financement dans le cadre du CPER et donne des éléments principaux de réalisation. Cette réflexion a notamment permis de faire émerger plusieurs projets d'écoquartiers, dont deux dont l'objet à ce stade de contrat-cadre avec l'État (voir supra).

Le projet de Plan Stratégique Directeur d'Orly-Rungis-Seine Amont

Dans la lignée du protocole Orly-Rungis-Seine-Amont signé par la gouvernance le 19 novembre 2007, le Plan Stratégique Directeur doit exprimer les volontés et ambitions partagées du territoire pour les 20 ans qui viennent. Support technique et politique de l'action opérationnelle autour de 3 grands objectifs majeurs que sont une ville plus compacte et plus mixte, moins vulnérable et qui favorise le retour sur investissement pour la population locale. Il est conçu autour de quatre entités géographiques aux problématiques de développement contrastées :

- le secteur « Confluences » directement influencé par la diffusion de la dynamique de projet parisienne au nord ;
- le secteur « Cœur ORSA » qui combine la présence de la Seine, d'une autoroute, du réseau ferré régional structurant et d'un foncier potentiellement mutable important ;

- le pôle Orly-Rungis, au projet d'envergure métropolitaine, dont l'effet levier est constitué notamment par l'opération Cœur d'Orly conduite par Aéroport De Paris ;
- le secteur Seine-Amont sud-est, fortement contraint par le PEB de l'aéroport d'Orly et le PPRI de la Seine, engagé quant à lui dans une politique volontariste de revitalisation des quartiers habités.

Le Plan stratégique Directeur, qui devrait être validé au Conseil d'Administration d'avril 2009, doit préparer la phase d'enclenchement opérationnel de la Grande Opération d'Urbanisme à l'été 2009.

La gouvernance en Seine-Aval

Le 31 janvier 2008, le protocole de l'OIN a été signé par les différents partenaires présents : État, région, Conseil général des Yvelines et les 51 communes de l'OIN Seine-Aval. Il repose sur des objectifs de développement économique et résidentiel : projet d'aménagements et meilleure accessibilité en transport, en particulier au travers du cadencement des trains entre Paris et Mantes-la-Jolie.

Sur ce territoire d'une superficie de 398 km² et de 371 000 habitants, cinq séquences territoriales ont été identifiées avec des enjeux différenciés allant des enjeux patrimoniaux des grands espaces ouverts de la boucle de Moisson à ceux de renforcement des pôles d'agglomération comme Mantes-la-Jolie.

La nouvelle dynamique partenariale a enclenché ou confirmé des actions locales (approche bilans carbone, décision partagée de développer un pôle et une de filière d'éco-construction sur la boucle de Chanteloup etc...)

Le suivi d'une politique d'études et des grands projets

La DREIF assure le suivi des études stratégiques et des grands projets pilotés par les Etablissements Publics, en s'associant aux groupes de pilotages, aux appels d'offre et de jurys, qui constituent autant de moyens de partager la gouvernance des projets.

L'ingénierie des EPA (Etablissements Publics d'Aménagement) de Seine Aval, de Plaine de France et d'Orly Rungis Seine Amont bénéficie de financements de l'État au titre du CPER (Contrat de projets État-Région). Certaines études ont été par ailleurs financées par le FNADT et le FEDER dont la DREIF est le service instructeur. À chaque fois, ces cofinancements sont l'occasion de poser les perspectives d'études de l'établissement entre les différents financeurs.

En 2008, parmi les principales études auxquelles la DREIF a été associée, on peut citer en Plaine de France :

- l'étude de définition de l'axe stratégique Roissy le Bourget / triangle de Gonesse (financée par le FNADT et le FEDER) ;
- à ORSA le lancement des études de définition sur le Sénia et les Ardoines ;
- à Seine Arche l'élaboration du Plan Guide des Groues et ;
- en Seine Aval, l'étude de composition urbaine et paysagère.

Un point de vue régional sur les politiques territoriales locales

Dans le cadre de sa capacité d'expertise sur les dynamiques territoriales et les développements de projets, la DREIF a développé en régie une production permettant d'apporter une contribution en réponse aux sollicitations de l'exécutif national ou de poser les bases d'un partenariat, notamment avec les établissements publics et les territoires.

- Mission de prospective sur le quartier d'affaire de l'Ouest parisien (mission confiée à Pascal Lelarge par le ministre d'État).
- Les ressorts économiques du territoire de Sénart.
- L'axe Brétigny Evry Corbeil Sénart (commande de la mission Région Capitale).
- Le Bourget, nouvelle centralité métropolitaine entre Paris et Roissy.
- Roissy, aéroport et territoire, quatre propositions pour mieux concilier compétitivité économique et aménagement durable.
- Orly, un aéroport dans la ville : propositions pour une attractivité durable dans l'ensemble métropolitain (titre provisoire-rapport en cours).

Aménagement durable : les prémices de la territorialisation du Grenelle

La Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France a souhaité en 2008 favoriser les dynamiques d'aménagement durable en Ile-de-France, et a pris pour cela une double initiative :

- l'élaboration d'une démarche stratégique et outillée partagée, permettant d'accompagner l'élaboration d'un projet d'aménagement durable : la méthode @d aménagement durable®.
- la contractualisation avec les territoires sur leurs projets de développement et les opérations d'écoquartiers qui en découlent.

«@d aménagement durable®» : une boîte à outil stratégique

La Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France a pris l'initiative de réfléchir à une méthode à même de structurer des projets d'aménagement durables, moteurs et structurants à l'échelle de l'Ile-de-France. Cette méthode, appelée @d aménagement durable®, est une contribution, complémentaire aux démarches lancées au niveau national (concours éco-quartiers et éco-cités, qui visent l'un et l'autre à mettre en évidence les meilleures pratiques) et régional (consultation des nouveaux quartiers urbains, visant à remarquer et à apporter une ingénierie d'appui aux territoires porteurs d'éco-quartiers de toutes tailles).

La méthode mise au point a été pilotée par la Direction de la Stratégie et du Développement Durable et, co-produite avec les huit Etablissements Publics d'Aménagement des territoires stratégiques franciliens.

Cette méthode n'est ni une norme ni une grille de critères mais une démarche, stratégique, outillée : elle est un appui technique aux politiques publiques franciliennes en la

matière, une traduction territoriale locale, cohérente, opérationnelle, lisible, dotée d'une capacité de retour d'expérience. L'analyse des enjeux du développement durable établis par le Grenelle de l'Environnement et leur traduction en lignes d'actions en nombre limité, dotées d'autant d'indicateurs, des seuils provisoires et indicatifs, ont permis d'établir une boîte à outils stratégique territoriale. Ses composantes constituent l'ossature d'une stratégie d'aménagement durable locale, articulant l'éco-quartier et le territoire. À chacun, élu, aménageur - EPA ou SEM - d'y puiser de quoi charpenter un éco-quartier faisant levier sur le territoire gouverné où il est localisé. À chacun d'enrichir cette charpente des spécificités et de la dynamique propres au territoire qu'il gouverne, où il agit.

Élaboration en commun et transparence sont au cœur du processus d'aménagement résultant : on dit ce que l'on fait, on fait ce que l'on dit. À l'opposé d'une définition a priori d'un éco-quartier par une batterie de critères, le processus @d aménagement durable® privilégie une démarche stratégique susceptible de rassembler habitants, entrepreneurs et élus autour d'enjeux partagés.



Logements à St Ouen - DREIF / Gauthier

Parce qu'il vise à constituer une réponse territoriale significative, à la hauteur des enjeux du développement durable, ce processus a pour objectif de faire levier avec l'éco-quartier sur tout le territoire (intercommunal par exemple) dans lequel il va se développer.

Deux précautions ont été prises dans la démarche :

- la première est de ne pas fixer d'objectifs aux indicateurs identifiés ; il revient aux élus des territoires de le faire, dans la concertation voulue. C'est l'objet des seuils d'indicateurs provisoires et indicatifs. Ils permettent de lancer le débat sur un territoire ; Ils donnent des repères qui dépassent le territoire le changement climatique ne s'arrête pas à la limite communale.
- la deuxième précaution est d'installer une démarche qualité permettant de progresser ensemble. C'est l'objet de la marque @d aménagement durable® : organiser cette démarche qualité, avec les élus et les aménageurs qui souhaitent s'en emparer, capitaliser, dans la durée. La marque déposée est simple et pourra évoluer vers une marque collective de certification.

De nouveaux partenariats pour les collectivités innovantes : les contrats-cadre écoquartiers

Pour l'État régional, l'année 2008 consacre la mise en œuvre du [Grand Projet 3](#) du CPER 2007-2013 comme avant tout un partenariat sur des projets concrets et opérationnels à forte ambition de développement durable des territoires. Il s'agit

d'accompagner des écoquartiers qui font levier sur les territoires et d'affirmer la primauté à l'opérationnel dans les aides publiques d'État.



Jardin et bassin de rétention des eaux pluviales à Noisy le grand- DREIF / Gauthier

L'approche se veut pragmatique et les préalables sont simples :

- une volonté claire du porteur de projet de s'engager dans une démarche d'aménagement durable ;
- un quartier de 1000 logements, desservi par un transport en commun structurant ;
- l'engagement dans une approche d'aménagement durable, en particulier dans les dimensions sociales (maîtrise des coûts du logement, évolution du bâti etc.).

Ces quartiers répondent à une exigence de qualité : ils se donnent pour standard de contribuer à l'amélioration des performances énergétiques, de respecter l'environnement, de se relier aux territoires et au contexte local. En effet, les écoquartiers ne sont pas des quartiers idéaux, réservés à quelques uns. Au contraire, l'enjeu majeur du développement durable de la région Ile-de-France, consiste bien à loger tous ses habitants et à leur permettre de se déplacer facilement pour bénéficier de tous les atouts de la Région Capitale.

Les écoquartiers financés dans le cadre du CPER sont des projets de développement urbain opérationnels dans lesquels le rythme de production est garanti et rapide.

En expérimentant l'évolution des modes de production de la ville, ils s'inscrivent directement dans les perspectives du Grenelle de l'environnement.

Pour cela, dès qu'une volonté politique claire s'exprime avec l'objectif de réaliser un écoquartier, le partenariat avec l'État est formalisé par un contrat cadre passé avec la collectivité. Ce contrat précise les objectifs partagés des partenaires et définit un processus opérationnel maîtrisé en quantité et dans le temps (affirmation du projet politique, recours à des professionnels de l'aménagement, approfondissement de quelques sujets clefs de l'aménagement durable selon les enjeux de chaque écoquartiers, capitalisation). Les projets d'aménagement élaborés dans le cadre de ces contrats prendront en compte les principales orientations de la méthode @d aménagement durable® : ce sont autant de lignes d'action auxquels les projets devront apporter des réponses, sans pour autant chercher à atteindre un niveau de référence pour tous les indicateurs. Ces écoquartiers sont l'occasion de mettre en place la gouvernance de la marque, l'occasion de capitaliser sur les acquis .

8 contrats-cadres ont été négociés en 2008 : 3 écoquartiers en Plaine de France – Louvres Puiseux, Ile St Denis et Saint Ouen,

2 à Marne-la-Vallée – Montévrain, Bussy-St-Georges, 1 à Meaux, et 2 dans le Mantois – Rosny-sur-Seine, Mantes-la-Jolie et boucle de Chanteloup.



Forme urbaine contemporaine de logements à Saint Denis - DREIF / Gauthier

La DREIF s'est dotée en 2008 d'une nouvelle structure spécifiquement en charge de cette mission, la Mission Territoires de Projets (MTP). Elle accompagne le développement des territoires stratégiques de l'Ile-de-France, notamment la mise en oeuvre des protocoles de Plaine de France, d'Orly Rungis Seine Amont et de Seine Aval, négociés en 2007 et 2008, et de la convention de Marne-La-Vallée. Ils forment le cadre du développement de ces territoires, concerté avec les collectivités locales dans lesquelles s'inscrivent les opérations d'aménagement. La DREIF négocie avec les porteurs de projet l'attribution des subventions du CPER (enveloppe de 184 M€).

Par ailleurs, cette démarche francilienne s'articule avec le dispositif du Conseil Régional Nouveaux Quartiers Urbains. Elle s'inscrit aussi dans le plan Ville Durable, politique nationale lancée par le gouvernement. La MTP les accompagne par le suivi et l'expertise des actions en Ile-de-France (animations réseau DDE, participation aux groupes de travail DGALN et préparation du dispositif NQU avec la Région).

Pour une approche « carbone » locale

La DSDD a mené pendant 6 mois, avec 7 étudiants du Master développement durable, management environnemental et géomatique de l'université Paris I Panthéon Sorbonne, un atelier ayant pour intention première de faire un état de lieux des données publiques existantes et utilisables pour la réalisation d'une approche carbone locale. La Communauté d'Agglomération(CA) de Cergy-Pontoise s'est portée volontaire comme territoire d'application pour ce travail. Cet atelier avait en outre un double objectif :

- permettre aux agents de la DREIF de faire une «approche carbone» sur les territoires où ils travaillent, c'est à dire un état des lieux territorial des émissions de gaz à effet de serre imputables à des champs dont la compétence peut relever de la DREIF (transport de voyageur, de fret, bâtiment, etc.), afin de soutenir ensuite un Plan Climat Territorial sur ces mêmes territoires des représentants de chaque pôle de la DREIF se sont impliqués dans la fourniture de données et le suivi de l'atelier.
- permettre aux collectivités territoriales de réaliser une approche carbone plus facilement qu'aujourd'hui, avec des

données publiques organisées à leur intention, et ainsi réaliser le Plan Climat Territorial qui en découle, adossé dans un second temps à un Bilan Carbone territorial complet tel que défini par l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie). Outre le Président et le vice-Président de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, plusieurs agents des services techniques ont eux aussi fourni des données et suivi l'atelier.

Le rapport final, présenté au vice-Président de la CA, aux services contributeurs de l'État, DREIF, DRIRE, CSTB notamment, et lors de la journée du développement durable de l'université Paris I, dresse ainsi une méthode pour élaborer cette approche carbone, en expliquant les données à utiliser et leur source. Il dresse également une analyse sommaire des acteurs qui peuvent mettre en oeuvre les actions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cette action doit être poursuivie en 2009 pour déboucher sur un Plan Climat Territorial adossé à un ou deux éco-quartiers. L'idée est d'en faire une démarche reproductible sur les autres intercommunalités de l'Ile-de-France.

L'expertise technique et scientifique de la DREIF au service de l'approche carbone

Outil de diagnostic de bâtiments

Les DDE(A) d'Ile-de-France ont souhaité s'impliquer dans la réalisation de diagnostics légers de bâtiments. En effet, dans le cadre de la nouvelle politique immobilière et du plan de rénovation des bâtiments de l'État, l'ensemble du parc bâti doit faire l'objet d'un pré-diagnostic. L'objectif est d'avoir une vision globale de l'état des bâtiments pour établir une stratégie de rénovation et engager au plus vite les travaux.

Le Groupe Environnement du LREP a été sollicité pour l'élaboration d'un outil opérationnel de pré-diagnostic, qui vient compléter le travail de méthodologie mené plus largement avec le CERTU et les CETE en détaillant l'ensemble des vérifications techniques nécessaires pour évaluer un bâtiment.

La prestation du LREP se poursuit en 2009 avec une forte collaboration des DDE(A) d'Ile-de-France, qui participent au test et au perfectionnement de l'outil de pré-diagnostic de bâtiments. L'outil fait l'objet d'une diffusion régionale et d'une formation des agents des DDE(A) en mai 2009, et des campagnes de pré-diagnostic sont d'ores et déjà amorcées dans plusieurs départements afin de proposer un programme de rénovation à la hauteur des ambitions de l'État en matière de performance énergétique, d'accessibilité à tous et de gestion exemplaire.

ANRU et Développement Durable

Dans le cadre du Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU), les collectivités, l'Agence nationale de Rénovation Urbaine et les bailleurs sociaux ont engagé un vaste programme de transformation des quartiers sensibles incluant notamment la réhabilitation de nombreux logements sociaux. En Ile-de-France, plus d'une centaine de quartiers sont concernés. Pour s'assurer de la bonne prise en compte des objectifs de

développement durable dans ces rénovations, la DREIF a sollicité le LREP dans des missions visant à replacer le volet énergétique au cœur des préoccupations de l'État dans les programmes du PNRU.

La réflexion, engagée fin 2008, s'est traduite en début d'année 2009 par un travail en collaboration entre la DREIF, le LREP et les DDE(A). L'un des résultats est la réalisation d'un outil à destination des instructeurs de dossiers ANRU en DDE(A). À partir du calendrier d'une opération de rénovation ANRU, le document rappelle les points de vigilance et les possibilités de réaction de la part des services de l'État pour s'assurer de l'atteinte d'une performance énergétique satisfaisante dans les bâtiments rénovés.

D'autres interventions du LREP ont consisté à participer à la rédaction d'un cahier des charges pour définir une prestation d'audit énergétique à l'échelle des quartiers, comportant une assistance aux collectivités pour la définition d'une stratégie énergétique cohérente à l'échelle du programme de rénovation urbaine.

Enfin, le LREP devrait intervenir suite à ces réflexions afin de mener une expertise sur des réhabilitations de logements sociaux achevées dans le cadre de conventions ANRU. Cette évaluation a posteriori sous l'angle des enjeux posés par le Grenelle de l'Environnement, doit faire émerger des préconisations pour les projets de réhabilitation de même nature qui seront menés dans les prochaines années.



Construction de logements à Clichy sous Bois, isolation extérieure - DREIF / Gauthier

Favoriser la transversalité des services

Des groupes de travail à vocation transversale ont été mis en place en 2008 et ont permis de débattre collectivement et d'échanger sur des sujets et dossiers divers nécessitant l'expertise complémentaire des services.

La mise en place d'une conférence territoriale DREIF

La réorganisation du Pôle Aménagement a impulsé la création de la conférence territoriale, véritable lieu d'échange à dimension transversale.

Rendez-vous mensuel, elle invite les différents pôles de la DREIF à venir échanger et débattre sur leurs préoccupations territoriales, leurs projets, leurs actions. Elle est l'occasion de construire une intelligence collective qui tente, d'une part de dépasser, au fil des débats, les approches parfois trop sectorielles ou les points de vue conceptuels parfois divergents, et d'autre part d'examiner les suites concrètes en termes d'action pour la DREIF.

Son objectif est tout autant de travailler sur des territoires particuliers que d'aborder les conséquences territoriales de dossiers plus thématiques.

Le groupe Transverse

Le groupe transverse de la DREIF a été constitué début 2008 pour être force de proposition et d'action du développement durable en Ile-de-France. Rassemblant des représentants de l'ensemble des composantes de la DREIF, il a donné, dans ses actions, la priorité au tarissement des sources du réchauffement climatique.

Le groupe transverse a ainsi eu pour tâche, dans la limite des missions de la DREIF :

- d'analyser, partager et faire partager les enjeux du développement durable : réchauffement climatique, épuisement des ressources naturelles, échéances, tant en interne qu'en externe à la DREIF. Outre les réunions, il s'est appuyé pour cela sur la mise en place d'un serveur informatique partagé rassemblant la documentation la plus utile, ainsi que la production du groupe ;
- de proposer puis de conduire les actions de mobilisation et de mise en relation des acteurs afin de faire émerger et connaître des solutions efficaces. Il a permis en particulier de faire intervenir des partenaires extérieurs (CERTU, CSTB, DRE69...), nouant ainsi des partenariats sur des sujets nouveaux ;
- de coordonner l'ensemble des projets ainsi identifiés et validés par le CODIR.

Le groupe transverse est plus précisément composé de deux représentants par pôles : aménagement, déplacement, réseau scientifique et technique, ainsi que d'un représentant du Secrétariat Général et un représentant de la communication. Il est piloté par le Directeur de la Stratégie et du Développement Durable, qui le réunit toutes les semaines. Le groupe se réunissant le vendredi matin, le relevé de conclusion est communiqué le vendredi soir et les propositions de décisions discutées en [comité de direction](#) le lundi suivant. Les décisions prises sont communiquées aux services par la hiérarchie.

Le « Grand Paris »

La DREIF et la consultation internationale des 10 architectes « Le Grand Pari(s) » de l'agglomération parisienne

Après la sélection des dix meilleurs architectes, la DREIF, en la personne du DRE, assisté par la DUSD, a participé aux différentes phases de l'élaboration des projets, au sein du Comité de Pilotage. Elle a pu intervenir, auprès des représentants du Ministère de la Culture, responsable de la consultation, et du Secrétariat d'État à la Région Capitale, jusqu'au rendu final.

La DREIF sur la base des dix dossiers définitifs a tenté ensuite de dégager de très riches et foisonnantes propositions architecturales, le noyau des idées-forces souvent inédites, semblant les plus opérantes pour enrichir la grande réflexion menée par l'État et la Région, sur l'aménagement de l'Ile-de-France, du point de vue du développement durable.

Publications et études relatives à l'aménagement

« Consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain - Une contribution de la DREIF » (juin 2008)

Le Président de la République, dans son discours prononcé à Roissy le 26 juin 2007, a lancé la problématique du « Grand Paris », enjeu régional et national majeur, et en son sein, l'idée d'une consultation d'architectes renommés sur ce thème.

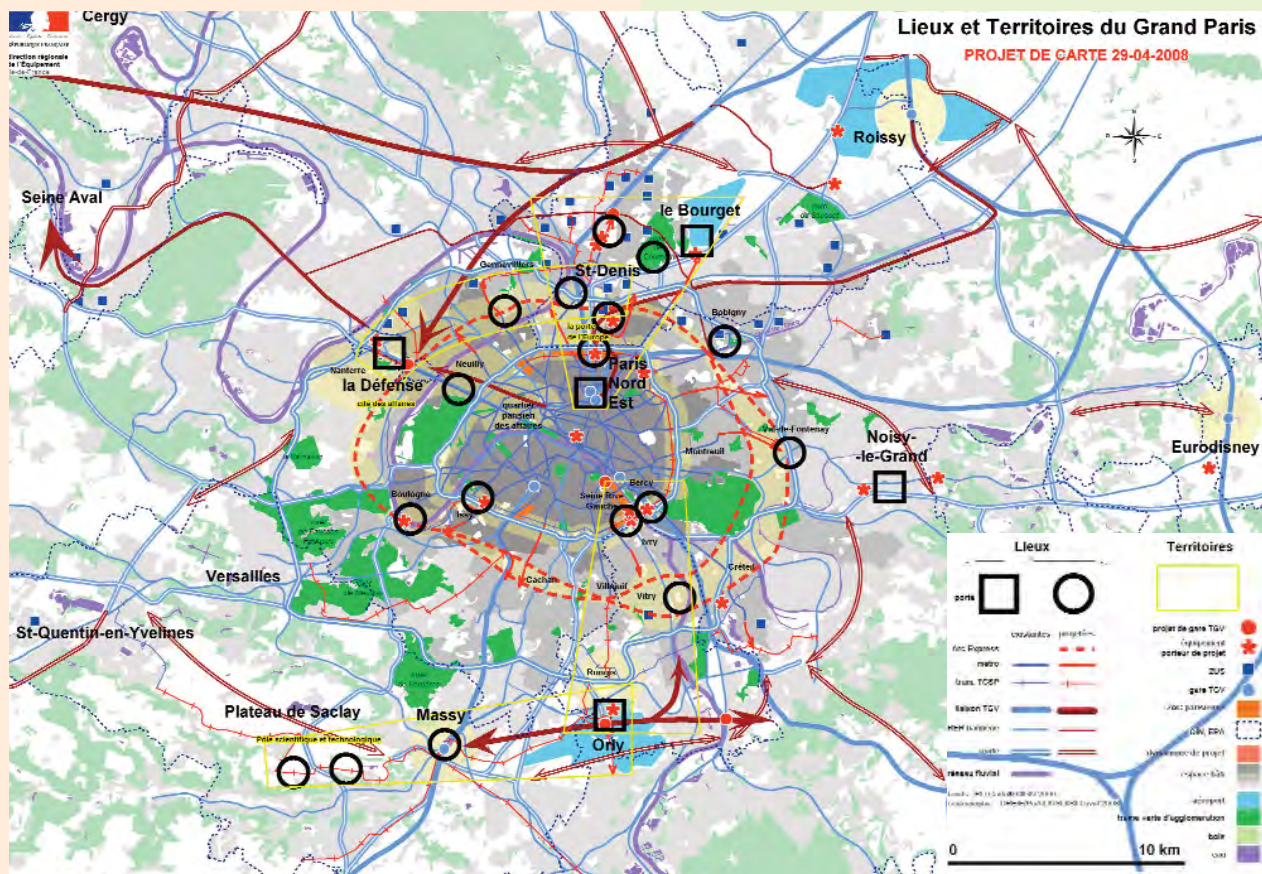
La DREIF s'est immédiatement inscrite dans cet enjeu et a réalisé un document, qui vise à définir le cadre de cette réflexion du point de vue de la DREIF :

- Comment concevoir un développement urbain dense et cohérent du cœur de l'agglomération parisienne, qui puisse être au service des équilibres régionaux, notamment en préservant les territoires naturels et agricoles de la périphérie ?
- Comment parvenir à combiner un développement intense, une qualité urbaine et paysagère, un rayonnement économique permettant à Paris d'affronter la concurrence internationale tout en gardant une priorité pour les territoires défavorisés ?
- Comment concevoir un système de déplacement aussi efficace et complet en banlieue et à Paris ?

Ce document, écrit et cartographié, ainsi que de nombreuses données concernant la population l'emploi et les transports, a été fourni aux candidats.

Élaboré par la DUSD, il est destiné à alimenter les travaux des 10 équipes pluridisciplinaires au lancement de la consultation. Celle-ci représente et organise le croisement des enjeux majeurs du point de vue de la DREIF sur le territoire nouveau du Grand Paris et en tire une série de lieux essentiels au projet global.

Les cartes et le rapport qui constituent ce document tentent ainsi de repérer, illustrer et qualifier les territoires et lieux porteurs de dynamiques, d'enjeux stratégiques et de potentialités



extrêmement importantes pour le développement du Grand Paris. Cette contribution s'appuie notamment sur les dynamiques économiques majeures, les équipements structurants existants ou en projet, les grands territoires en crises urbaine et sociale, les tours, les grands paysages, les points de vue, les territoires de redéveloppement urbain, etc...

La question plus globale du concept et des enjeux du Grand Paris y est également abordée.

« Roissy, aéroport et territoire - Quatre propositions pour mieux concilier compétitivité économique et développement durable » (sept 2008)



Roissy - DREIF / Gauthier

Document à usage interne aux services de l'État décryptant le fonctionnement complexe de Roissy (aéroport international,

hub multimodal de transport, pôle économique, territoire de vie et de travail, etc), identifiant ses atouts et ses fragilités et proposant des pistes de réflexion et d'action pour son développement équilibré et durable.

Introduction du document :

« Le territoire de Roissy est l'un des grands sites de développement de la région Ile-de-France. Il s'appuie sur une position spatiale très favorable au nord de la métropole francilienne dans les grands sillons d'échange européens et sur un équipement territorial pourvu d'infrastructures lourdes hors du commun.

Cette combinatoire en a fait l'un des grands terrains d'expansion économique et de création d'emploi de France. C'est un atout majeur pour l'Europe et le bassin parisien au sein de la compétition mondiale.

Pour autant, à l'échelle régionale et locale, cette dynamique produit également des déséquilibres qui en perturbent le fonctionnement, notamment du point de vue social et environnemental.

Afin de confirmer ce positionnement et de permettre les mutations et développements garants de la compétitivité du site, le territoire doit trouver un nouveau **modus vivendi** qui lui garantit aussi un avenir durable.

Cette perspective s'inscrit à plusieurs échelles territoriales et institutionnelles.

L'État y tient une place prépondérante de part l'enjeu que représente l'avenir de ce territoire.

Des orientations stratégiques sont donc proposées pour fixer de nouvelles directions pour le développement équilibré de ce territoire au service de la compétitivité internationale et de l'aménagement régional. »

« Mission de prospective sur le quartier d'affaires de l'Ouest Parisien » (juin 2008)



La Défense - DREIF / Gauthier

La mission de prospective confiée en décembre 2007 par le Ministre d'État à Pascal Lelarge, Préfet Directeur Régional de l'Équipement de la Région Île-de-France avait pour objectif de définir les conditions d'une plus grande attractivité du secteur de Nanterre – La Défense.

Cette réflexion a souligné l'importance de développer les synergies entre les deux opérations de La Défense et de Seine-Arche aujourd'hui menées indépendamment l'une de l'autre. Elle a montré l'intérêt d'adopter une vision partagée du développement urbain et économique de ce grand quartier de dimension métropolitaine, et a proposé de construire une vision à long terme du quartier de Nanterre – La Défense, prenant appui sur une dynamique de Seine à Seine.

Le rapport ouvre donc de nouvelles perspectives au-delà des aménagements en cours, permettant de conforter le développement du quartier d'affaires, et d'envisager la mutation de l'une des friches les plus stratégiques de l'Ouest Parisien. Il porte de fortes ambitions en matière de transport, en proposant de renforcer considérablement l'offre de transport du pôle avec en priorité le prolongement de la ligne du RER E. Plus largement, il souhaite placer la démarche d'aménagement durable au cœur du projet urbain.

La mission, dont les conclusions ont été rendues en juin 2008, a proposé de mettre en œuvre un processus partenarial associant les collectivités et l'État ainsi que les aménageurs. Il s'agissait de donner l'impulsion d'un travail en commun à l'échelle du grand quartier, afin que l'ensemble des acteurs partage une même vision du territoire et de ses grands enjeux.

En octobre 2008, la désignation d'un directeur commun aux deux EPA, Philippe Chaix, a permis d'engager la mise en cohérence des stratégies territoriales et la rationalisation des structures internes des deux établissements. Un processus de rapprochement est en cours.

« Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa région »



La Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France a publié en 2008 un document à caractère historique sur l'aménagement de l'agglomération parisienne et sur l'action des pouvoirs publics en la matière. Ce document n'est pas le résultat d'une étude au sens classique du terme mais celui du regard historique particulier de son auteur, Claude Cottour, chargé de mission à la Division de l'Urbanisme et du Schéma Directeur.

Le document apporte un éclairage sur de nombreux sujets d'actualité, qu'il s'agisse du logement, des infrastructures de transports, des méthodes de planification, de l'évolution des formes de développement urbain ou encore des modes de gouvernance de la métropole ou de ce que peut être le développement durable d'une capitale de rang mondial.

Il vise à rappeler, sans prétendre à l'exhaustivité, les étapes essentielles du développement urbain de Paris et de ses banlieues, à présenter les différents plans d'aménagement étudiés pour organiser cette croissance et à mettre en parallèle l'organisation administrative spécifique de Paris et de la région Ile-de-France.

La période d'étude commence avec la croissance de Paris sous l'Ancien régime et s'arrête en 1994, avec l'approbation du schéma directeur de l'Ile-de-France, actuellement en cours d'application.

Le document est découpé en 7 chapitres suivant les événements historiques importants pour la France mais aussi suivant les périodes d'élaboration et d'approbation de plans d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne.

1. Les enceintes de Paris (de 1100 à 1850) ;
2. du vieux Paris au nouveau Paris (1850 – 1870) ;
3. le Grand Paris à l'échelle du département de la Seine (1870 – 1939) ;
4. la planification à l'échelle de la région parisienne (1934 – 1962) ;
5. du District à la Région Ile-de-France (1962 – 1976) ;
6. l'Ile-de-France du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1976 au Schéma de 1994 ;
7. le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994.

« Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa région » a été présentée au public lors des journées du Patrimoine les 20 et 21 septembre 2008 dans le cadre d'une exposition sur l'aménagement à l'hôtel de Noirmoutier, résidence du Préfet de Paris, Préfet de la région d'Ile-de-France.

Le résumé du document et les modalités d'achat sont consultables sur le site internet de la DREIF.

Promotion des bonnes pratiques environnementales dans l'aménagement du territoire

Dans le cadre de l'aménagement opérationnel des grandes opérations d'urbanisme portées par l'État et dotées d'un Etablissement Public d'Aménagement (EPA) (Opérations d'Intérêt National (OIN), villes nouvelles...), des pratiques en matière d'environnement et de développement durable ont été mises en œuvre.

La Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France a donc souhaité connaître ces bonnes pratiques environnementales et de développement durable déjà en usage dans les EPA afin d'en tirer les éléments susceptibles d'être pris en considération et capitalisés ou mutualisés pour l'élaboration de leurs stratégies de développement durable, leurs chartes de développement durable et leurs documents opérationnels tels que les cahiers de prescriptions ou les systèmes de management développement durable (avec des indicateurs de suivi et d'évaluation) notamment.

L'étude se veut une contribution afin d'aider les EPA

- dans leurs démarches : élaboration de stratégies et de documents structurants aux différentes échelles de territoire ;
- dans la valorisation de leurs savoir-faire et expériences (bonnes pratiques) ;
- dans la capitalisation – mutualisation de leurs savoir-faire et expériences afin de mieux se connaître et surtout de dégager de la synergie entre leurs actions respectives tout en s'assurant de leur cohérence, dans le respect des objectifs et finalités de l'État et de la Région.

Suite à la mise en place d'un groupe de travail sur les éco-quartiers piloté par la division de la stratégie et du développement durable au cours de l'année 2008, la cohérence et à la synergie ont été assurées entre ces deux actions concomitantes.

Le rapport* se présente en deux volumes :

- Le Volume 1 présente l'état des lieux des démarches de qualité environnementale et de développement durable mises en œuvre par les EPA (résultats des entretiens menés début 2008) ainsi que les grilles d'analyse.
- Le Volume 2 présente les enjeux et actions pour le développement durable des territoires des EPA et comprend un rappel du contexte législatif et réglementaire, les enjeux de développement durable pour les EPA d'Ile-de-France, des fiches-actions par enjeu de développement durable en mettant en avant les actions des EPA au regard de ces différents enjeux, des « benchmarks » ou bonnes pratiques des EPA d'Ile-de-France pour certains projets considérés comme exemplaires par les EPA eux-mêmes et enfin les indicateurs et outils existants (élaborés par les EPA ou proposés par les auteurs et validés par la DRE Ile-de-France) structurés par enjeu de développement durable afin de favoriser la mutualisation et la capitalisation des outils existants.

* Réalisation DREIF/DUSD/Mission Environnement réalisation Crdd La Calade 353 chemin de Peyniblou 06560 Valbonne-Sophia-Antipolis (P. OUTREQUIN et C. CHARLOT-VALDIEU).

La contribution de la DREIF à la révision du SDAGE

Dans le cadre de l'élaboration du futur SDAGE, la DREIF a apporté une expertise juridique sur le texte des différentes dispositions préconisées par le document en relation avec l'urbanisme.

L'étude « Densification autour des pôles et axes de transport en commun »

Le travail d'étude a développé des analyses sensibles, spatiales et temporelles révélant de nouveaux territoires de densification autour des gares. Les savoirs-faire liés aux outils cartographiques et statistiques de l'équipe d'étude ont permis de construire sur dix quartiers de gares choisis en Ile-de-France des monographies et des synthèses comparatives et prospectives. Le rapport final donne une expression claire et pertinente, étayée et complétée par la connaissance concrète de dix acteurs et/ou experts de l'aménagement. L'étude a été réalisée par l'Agence d'Architecture, d'Urbanisme et de Programmation Brès + Mariolle, associée au bureau d'étude GERAU Conseil, et au laboratoire de cartographie Prodig/CNRS, dans le cadre du programme d'étude de la DUSD.

Grâce aux échanges et contributions effectives permis par la diversité des regards des membres du comité de pilotage (de l'EPA Orly Rungis Seine-Amont aux agences d'urbanisme de l'IAURIF et de l'AUDESQ, du conseil régional de l'ordre des architectes jusqu'aux correspondants des directions départementales de l'équipement, aux représentants de la direction de la stratégie et du développement durable, du pôle déplacement et du pôle aménagement dans toutes ses composantes : urbanisme et projets spatiaux, renouvellement urbain au sein de la DRE d'Ile-de-France) un rapport d'étude a été reconnu.



L'étude fiscalité

Une étude sur les finances et les compétences des collectivités locales de l'Ile-de-France a été confiée par la DREIF au bureau d'études « Ressources Consultant Finances ». Le

constat n'est pas nouveau qui confirme la richesse de la région (le potentiel fiscal 4 taxes moyen des communes) d'Ile-de-France est de 1047 € par habitant alors que la moyenne nationale se situe à 680 €/habitant ; le revenu moyen des habitants des communes de la région Ile-de-France est de 12.621 € à l'habitant soit 38,6 % de plus que la moyenne nationale), mais les disparités fiscales entre les collectivités sont fortes (le potentiel fiscal 4 taxes varie de 184 € à 14.405 € par habitant).

Les propositions de « Ressources Consultant Finances » sont de deux ordres :

- le Fond de Solidarité de la Région (FSRIF) est de loin le dispositif le plus performant en terme de péréquation ; son montant, de l'ordre de 185 M€, reste modeste et quelques mesures relatives à son alimentation permettraient d'améliorer de façon significative la péréquation ;
- compte tenu de la spécificité de la Région Ile-de-France (RIF), et de la nécessité de garantir l'attractivité et le dynamisme de la région, « Ressources Consultants Finances » propose de créer une forme spécifique de communauté d'agglomération en RIF, en réformant les dispositions en matière de compétences obligatoires. Ces communautés « d'agglomération parisienne » auraient :
 - l'exclusivité de la compétence développement économique. Dans les textes, toute possibilité de la restreindre au moyen de l'intérêt communautaire, serait supprimée ;
 - une véritable compétence d'aménagement qui s'inspirerait de la définition retenue pour les communautés urbaines : schémas de cohérence territoriale ; plan local d'urbanisme et documents d'urbanisme ; création et réalisation des ZAC d'intérêt communautaire ; et après avis des conseils municipaux, constitution de réserves foncières d'intérêt communautaire.

L'étude BIPE sur l'immobilier de bureaux

La DREIF a confié au BIPE une étude visant à expertiser les perspectives de développement de l'immobilier tertiaire en Île de France, que ce soit en termes de production nouvelle, ou de renouvellement.

L'étude permet notamment d'éclairer la sensibilité des besoins en surfaces de bureaux relatives aux modes d'occupation du parc ; si le niveau de création d'emploi reste un indicateur important, des évolutions jusqu'ici considérées comme mineures pourraient devenir essentielles pour déterminer la demande ; il s'agit des économies d'énergie dans le parc, dans l'offre de transport et plus largement dans l'ensemble de l'économie qui pourraient modifier la demande des entreprises et accélérer l'obsolescence de certains segments du marché.

Depuis la réalisation de cette étude, la crise qui frappe l'ensemble des économies pourrait accélérer le processus d'obsolescence du fait des regroupements d'entreprises, relocalisations, et plus généralement réorganisation de la production.

Un rapport final, diffusé à travers une note de synthèse DREIF, a été édité en janvier 2008. Une présentation "paysage urbain en quartier de gare" a été réalisée dans le cadre des réflexions sur le PDU sous l'égide du syndicat des transports d'Ile-de-France. Un article est à paraître dans la revue " Transports Urbains " et une présentation est prévue auprès

de la DRE Picardie afin qu'avec son réseau DDE elle engage une étude similaire en juin 2009.

NB: La plupart des publications et études de la DREIF sont consultables sur le site internet de la DREIF :

www.ile-de-france.equipement.gouv.fr

Colloques sur l'aménagement

Le colloque de l'Observatoire Régional du Foncier (ORF)

Le colloque de l'observatoire Régional du Foncier (ORF), en juin 2008, s'est appuyé sur les résultats de l'étude de l'ORF intitulée "Préconisations pour une meilleure prise en compte du volet foncier dans les PLH". Cette étude a alimenté en propositions les États généraux du Logement, a pris un relief particulier dans un contexte également marqué par le DALO et le projet de loi pour la relance de l'offre de logement de Madame Boutin.

Le colloque a permis de montrer à l'ensemble des protagonistes de la production de logements que la prise en compte du foncier dans les Programmes Locaux de l'Habitat, trop souvent négligée dans les PLH franciliens, est indispensable à la bonne mise en œuvre des projets ; Il convient désormais de privilégier la rationalisation de l'urbanisation existante, d'optimiser la densité, les dessertes en transports en commun, l'usage des équipements et des services. Cette complexité nécessite de connaître l'état des disponibilités foncières, pour définir une stratégie permettant de disposer, le moment voulu, du foncier nécessaire aux constructions à des prix compatibles avec les objectifs de populations à loger.



Colloque de l'Observatoire du Foncier (ORF)- DREIF / Gauthier

Devant une assistance nombreuse où se mêlaient élus et praticiens, la question a été débattue au sein d'une table-ronde à laquelle ont participé messieurs D. Braye, sénateur des Yvelines, président de la Communauté d'Agglomération de Mantes ; F. Delarue, PDG de l'AFTRP ; J-L Laurent, Vice-Président du Conseil régional en Charge du Logement et de l'Action Foncière, Président de l'EPF d'Ile-de-France, Maire du Kremlin-Bicêtre ; S. Peu, Président de Plaine Commune Habitat, Maire-Adjoint de Saint Denis ; E. Pinte, Député des Yvelines, Parlementaire en mission et J-Y Chapuis de l'Agglomération rennaise .

Le rapport et les actes du colloque sont téléchargeables sur le site de la DREIF dans la rubrique "observatoires".

Le colloque de l'Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprises (ORIE)



Colloque de l'Observatoire régional de l'immobilier d'entreprise en I.-de-F. DREIF / Gauthier

Le 28 janvier 2008, ce colloque, qui complète chaque année les manifestations de l'Observatoire, a rassemblé 400 personnes, à l'Auditorium de la Maison du Barreau de Paris. Avant la présentation de l'étude sur « L'obsolescence du parc de bureaux francilien », réalisée par l'Observatoire sous la conduite de C. de Kérangal, Directeur Général d'IPD France, administrateur de l'ORIE, et une communication sur le traitement de l'obsolescence à Londres par J. Lett, Strategic Planning Manager à la Greater London Agency, P. Leigniel, Président de DTZ Europe du Sud, Vice-Président de l'ORIE, a rappelé « L'enjeu de la formation dans les métiers de l'immobilier d'entreprise franciliens ».

Selon ces travaux, l'obsolescence trouve son origine dans la nécessaire adaptation de l'espace aux nouvelles formes de management des entreprises ainsi que dans une recherche d'efficacité, de confort et de rentabilité ; mais elle se traduit différemment selon les fonctions hébergées et les secteurs d'activité, d'où une certaine difficulté à quantifier ce phénomène. Son accélération est avérée, tandis que le rythme de renouvellement reste faible ce qui conduit à proposer qu'une politique de traitement soit instaurée.

La table ronde qui a suivi, rassemblant les représentants des administrations, dont le Préfet Lelarge, et quelques acteurs majeurs de l'immobilier d'entreprises, a donné l'occasion de s'interroger sur les ambitions d'une telle politique ainsi que les pistes et moyens à mettre en œuvre.

Favoriser la solidarité et la cohésion sociale

La production de logements en Ile-de-France : de très bons résultats en 2008

L'année 2008 est marquée par d'excellents résultats pour le nombre de logements locatifs sociaux financés en Ile-de-France, en très nette hausse par rapport à 2007.



Clichy/Bois, construction de logements sociaux - DREIF / Gobry

Plus de **24 600** logements locatifs sociaux ont été financés en 2008 en Île-de-France, dont 24 000 au titre du Plan de Cohésion Sociale et des objectifs complémentaires liés au DALO. Ce chiffre, qui ne prend pas en compte les logements financés par l'ANRU au titre du programme de rénovation urbaine, constitue un record historique, atteint grâce à la mobilisation de tous les acteurs du logement pour répondre à la mise en place d'un volume de financement État se situant à un niveau exceptionnel.

Le volume des logements financés augmente très significativement de près de **15 %** par rapport à 2007 et plus de **65 %** par rapport à 2005. Cette hausse concerne l'ensemble des types de logements sociaux : **7 %** pour les PLAI qui confirment ainsi leur progression continue depuis plusieurs années, **15 %** pour le PLUS et **17,5 %** pour le PLS.

Près de **60 %** de ces logements sociaux correspondent à de futures constructions neuves, ce qui représente désormais près de **30 %** de la construction neuve de l'ensemble des logements autorisés en Ile-de-France en 2008.

Enfin, dans le cadre du « Programme National des **30 000** Logements en VEFA » décidé dès l'automne 2008 pour permettre la reprise par des bailleurs sociaux de logements programmés par des promoteurs, ce sont d'ores et déjà plus de **600** logements sociaux qui ont été financés fin 2008 pour soutenir l'activité du bâtiment.

Les États généraux du logement



Construction de logements sociaux à Montfermeil- DREIF / Gobry

De novembre 2007 à mai 2008, se sont tenus, à la demande de Madame le Ministre, les États Généraux du Logement, pour apporter des réponses adaptées à la situation du logement en Ile-de-France, à l'insuffisance de construction. Un rapport final a été remis, dont de nombreuses propositions ont été concrétisées, par l'action de l'État en région ainsi que par la loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion.

Ainsi, aujourd'hui, en Comité Régional de l'Habitat (CRH), les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) sont examinés en veillant à ce qu'ils soient de vrais documents d'engagement, à visée plus opérationnelle. Ils doivent notamment définir des objectifs de production de logements ambitieux qui permettent d'atteindre 60000 logements par an dans la région. Les PLH doivent également détailler la production de logements, en particulier sociaux, à la commune.

Au niveau législatif, plusieurs dispositions répondent aux attentes des États Généraux et renforcent les orientations de l'État en région. C'est le cas pour les PLH qui devraient être plus opérants, intégrant davantage l'urbanisme et définissant un programme d'actions détaillé par commune. Par ailleurs, l'avis du CRH change de nature. S'il est défavorable, le préfet pourrait demander des modifications du PLH et en faire une condition pour que le PLH devienne exécutoire. Parmi les autres mesures allant dans le sens des États Généraux figurent l'augmentation des droits à construire pour le logement, des mesures pour développer l'urbanisme opérationnel ou encore l'extension du Pass-foncier au logement collectif.

Animation et coordination de la mise en œuvre du Droit au Logement Opposable (DALO)

Avec près de 39 000 recours déposés en 2008, dont 91 % concernaient un recours « logement », la région Ile-de-France est de loin la région la plus touchée (les deux-tiers des demandes) du territoire national. Un tiers de ces 39 000 recours concernait le seul département de Paris. Le travail d'animation et de coordination de l'ensemble des services concernés, entrepris dès le second semestre 2007 par la DREIF, s'est poursuivi et élargi. Depuis le début 2008, les Présidents des Commissions Départementales de Médiation, les membres des Secrétariats des Commissions se sont réunis périodiquement. La poursuite du développement du logiciel commun de traitement des recours DALORIF, utilisé depuis septembre

dernier par l'ensemble des huit départements franciliens, arrive à son terme et a fait lui aussi l'objet de réunions périodiques avec ses utilisateurs. Tous ces éléments ont globalement permis à la région de respecter l'objectif de la Ministre du Logement qui voulait que 80 % des recours exploitables déposés dans l'année soit traités. Toutefois le relogement effectif des ménages désignés comme prioritaires et urgents par les commissions départementales de médiation reste insuffisant, seuls 10 % des 9 811 ménages désignés comme tels ont obtenu un relogement. L'année 2008 aura aussi été celle d'un travail partenarial avec le niveau national pour faire en sorte que la mise en œuvre nationale du DALO se décline le mieux possible face aux contraintes spécifiques de l'Ile-de-France.

Prévenir des risques et nuisances

En matière de prévention des risques et nuisances, la DREIF est un acteur majeur que ce soit par l'expertise de son pôle scientifique et technique que par l'action et la veille continue de l'adjoint Sécurité Défense qui appuie par le Préfet Directeur régional dans son rôle de chef de service de défense de zone pour l'équipement et les transports en Ile-de-France.

L'expertise du Pôle Scientifique et Technique (PST) au service de la prévention des risques et de la protection contre les nuisances

Projet AIRTURIF

Le projet AIRTURIF (Qualité de l'Air dans les Tunnels du Réseau Routier National en Ile-de-France) a été engagé en 2008 et doit s'achever en 2011. Ce programme de recherche vise à mieux comprendre les caractéristiques de l'air dans les tunnels, milieu quasi fermé, et d'évaluer certains dispositifs de traitement permettant d'en améliorer la qualité aussi bien pour les usagers que les riverains à proximité notamment des bouches d'aération. Le programme de rénovation des tunnels routiers du réseau routier national en Ile-de-France, actuellement lancé, bénéficiera des avancées et résultats de ces études. L'année 2008 a été consacrée au rapport bibliographique (recensement et analyse des diverses connaissances et expériences françaises et internationales dans ces domaines) et à l'élaboration du programme pluriannuel de travail (visites de sites français et étrangers, campagnes de mesures fixes et embarquées, tests de dispositifs de traitement, colloques techniques, etc.).

Préservation des sols en milieu urbain et routier : sources, infiltration et transfert de polluants

Le sol, interface entre la géologie et l'atmosphère, a toujours été un milieu clé pour l'environnement et pour les activités humaines. En petite couronne de la région Île-de-France, le

sol a été largement artificialisé pour supporter la ville, les industries et les infrastructures de transport.

Toutes ces activités, et leur évolution historique, impactent le sol et son environnement (biodiversité, ressource en eau, ...).

L'opération de recherche co-pilotée par le LCPC et le LROP, avec la participation du LREP, a pour objectif de progresser dans la connaissance des transferts de polluants dans le sol, liés aux activités humaines. Il s'agit aussi de qualifier un sol urbain afin de lui définir un potentiel et une bonne adéquation entre son état et des activités qu'il pourrait supporter. L'année 2008 a été consacrée à la rédaction du cahier des charges et du programme de travail. Ce dernier s'effectuera à différentes échelles spatiales, depuis la colonne de sol en laboratoire jusqu'au territoire existant d'une surface de l'ordre de dix Km².

Contribution aux études du projet A 104 Cergy Orgeval

Le Pôle Scientifique et Technique de la DREIF a un rôle d'assistance de maîtrise d'ouvrage (service de la DREIF) et de producteur de données. Il s'appuie, selon les besoins, sur les compétences du Réseau Scientifique et Technique National mais également sur celles d'entreprises privées.

L'année 2008 est une étape importante dans la réalisation des études qui devraient être achevées mi-2009.

Environnement

Le Pôle Scientifique et Technique a travaillé à l'évaluation du milieu aquatique, faune et flore. En hydrologie, il a caractérisé les cours d'eau interceptés par la future A104, et évalué les débits caractéristiques de période retour décennale et centennale en vue de dimensionner les futurs ouvrages de franchissement. Au niveau hydraulique, le projet d'A104 comporte trois traversées de Seine ainsi que la traversée de la plaine d'Achères situé dans le lit majeur du fleuve et de ce fait majoritairement inondable. Une étude, en cours, permettra d'évaluer l'impact de la future infrastructure sur l'écoulement des eaux en cas de forte crue et de prévoir des mesures nécessaires.

En matière d'assainissement, un diagnostic complet a été fait sur l'actuelle RN 184 avant requalification, puis les principes généraux de l'assainissement de la futur plateforme autoroutière ont été déclinés.



Projet de tracé routier pour Achères - DREIF / Gobry

Risques sanitaires et nuisances

Des études sur la qualité de l'air et sur le bruit ont été réalisées : caractérisation de l'état initial, et modélisations permettant d'appréhender les modifications liées au projet A 104.

Ainsi, une simulation de l'impact sonore du projet a permis d'évaluer le dimensionnement des ouvrages de protection acoustique.

Pour l'évaluation de la qualité de l'air, la biosurveillance végétale, approche novatrice, complète et affine les analyses physico-chimiques.

En matière de sols pollués, le PST a produit des données, notamment la gestion des terres polluées issues des anciennes zones d'épandage des eaux usées de la ville de Paris.

Il assiste aussi le maître d'ouvrage pour l'aspect protection de la ressource en eau souterraine destinée à l'alimentation en eau potable (deux champs captants sont directement concernés).

Une synthèse des études environnementales a été réalisée et l'étude d'impact constitutive du dossier d'enquête publique est actuellement poursuivie.

Géotechnique

Les études d'avant-projet en géotechnique ont porté sur plusieurs viaducs (Migneaux, ru du Liesse), le doublement du pont de Conflans, divers échangeurs (E6 Plaine d'Achères, E7 Conflans, E11 passage sous A15, RD14 et voie SNCF). Un complément d'étude de géotechnique routière a été réalisé sur certains tronçons.



L'Adjoint Sécurité Défense de la DREIF : prévenir des risques et des menaces sur le territoire francilien

En tant que Chef de Service de Défense de Zone pour l'Équipement et les Transports, le Préfet, Directeur Régional de l'Équipement est assisté d'un adjoint sécurité défense qui, placé sous son autorité, coordonne l'action en matière de prévention des risques et des menaces, organise la connaissance des moyens mobilisables en situation de crise ou de défense et des conditions de leur mobilisation. Il dirige également le bureau interdépartemental des remontées mécaniques et des transports guidés.

La Mission Sécurité Défense

L'adjoint Sécurité Défense dirige la Mission Sécurité Défense (MSD) qui assure :

- le recensement des ressources mobilisables des entreprises de transports et de BTP (Paris et petite couronne) ;
- la coordination régionale de ce recensement (500 entreprises pour le BTP et 600 entreprises pour le transport) ;
- la formation, le suivi de la mise en place du logiciel gérant ce recensement (parade web) pour la zone de Défense Ile-de-France ainsi qu'une assistance à la demande pour des services extra zonaux ;
- un suivi des différents plans de prévention et d'interventions.

La mission participe :

- au comité de pilotage national du logiciel parade web ;
- aux formations d'agents du réseau sécurité sur des thèmes de préparation et de gestion de crise (prise de poste des RSD, prise de poste des agents sécurité défense, agents du CMVOA, participation avec le CIFP à la mise en place d'une formation des cadres DDE sur les risques naturels et technologiques majeures ;
- à des groupes de travail nationaux, zonaux, régionaux (plans de sécurité opérateurs, pandémie, multi-attentats...).

L'Adjoint Sécurité Défense anime un comité régional d'échanges et de coordination relatifs aux travaux franciliens ayant un impact sur les déplacements en surface (travaux routiers, tramways, bus en site propre...). La DIRIF et la Ville de Paris mettent en œuvre des programmes importants d'amélioration de la sécurité des tunnels routiers dont 22 tunnels pour l'État. La RATP prolongent des lignes de métro. La DIRIF et la DREIF réalisent des travaux sur les réseaux routiers. L'EPAD va faire évoluer le boulevard circulaire de la Défense. Les conseils généraux mettent en place de nouvelles lignes de tramways (9 dont 4 en Seine saint Denis). La conjonction de bon nombre de ces travaux sur la période 2009-2013 compliquera les conditions de déplacements. Des comités sectorielles pilotés par la

DIRIF concernant les secteurs Ouest, Nord-Est, Sud ont été mis en place, lieu d'échanges des plannings, des modalités d'exploitation, d'échanges de données. Ces comités analysent les interactions entre les différents chantiers, identifient les difficultés, facilitent des adaptations en fonction des marges de manœuvres de chaque maître d'ouvrage et élaborent des projets d'itinéraires de contournement. En outre le Comité Régional fait un point trimestriel et aborde des sujets transversaux, par exemple la stratégie de communication vers les élus et les usagers.

Le Bureau Interdépartemental des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés Nord-Ouest

Le BIRMTG-NO, sous l'autorité de l'Adjoint Sécurité Défense, couvre le grand quart Nord-Ouest de la France, soit 37 départements. La quasi-totalité des technologies existantes de transport guidé est représentée sur cette zone : RER, métros et tramways RATP, métros automatiques Météor, VAL de Lille, de Rennes d'Orly et de l'aéroport de Roissy, tramways sur fer de Nantes, Orléans, Rouen et Valenciennes, tramway sur pneus de Caen et bus à guidage optique de Rouen, chemins de fer touristiques diesel, à vapeur ou électrique, cyclodraisines, et quelques funiculaires.

Deux grands types de missions sont réalisées par le BIRMTG :

- le contrôle des projets de création, de prolongement ou de modification de ligne, au travers de l'instruction des dossiers réglementaires de sécurité prévus par la réglementation (Dossier de Définition de la Sécurité : DDS, Dossier Préliminaire de Sécurité : DPS et Dossier de Sécurité : DS) ;
- le contrôle des systèmes en exploitation, par l'instruction des incidents et accidents, la tenue de réunions d'exploitation, la réalisation de visites de contrôle ou d'audits.

Pour l'activité 2008 : un nombre de projets importants et complexes, ainsi que l'arrivée du premier dossier de sécurité de régularisation (bus guidé optiquement TEOR de Rouen).

Ile-de-France	Province
Mise en service (DS) : <ul style="list-style-type: none"> - prolongement de la ligne 13 du métro à Gennevilliers - retournement automatique des rames ligne 13 - mise en service du matériel roulant MF2000 - mise en service de la cabine 1 funiculaire Montmartre 	Mise en service (DS) : <ul style="list-style-type: none"> - prolongement du bus à guidage optique de Rouen - rénovation des cabines du POMA de Laon - mise en service provisoire du pont levant sur le CFT de la baie de Somme
Autorisation d'engager les travaux (DPS) <ul style="list-style-type: none"> - prolongement ligne 4 du métro - prolongement ligne 12 du métro 	Autorisation d'engager les travaux (DPS) <ul style="list-style-type: none"> - tramway d'Angers - tramway d'Orléans 2ème ligne (CLEO) - tramway de Reims

À titre d'information,
un nombre
de projets importants
se profilent pour 2009 :

Ile-de-France	Province
<p>Mise en service (DS) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - tramway T2 à Porte de Versailles - 1^{res} navettes automatiques ligne 1 - Postes de manoeuvre informatisés ligne 1 - mise en service de la cabine 2 funiculaire Montmartre - système de contrôle commande métro lignes 3 et 5 	<p>Mise en service (DS) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - prolongement au Nord de la ligne 3 de Nantes - prolongement du bus à guidage optique de Rouen - pont levant sur le CFT de la baie de Somme
<p>Autorisation d'engager les travaux (DPS)</p> <ul style="list-style-type: none"> - tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay - tramway des maréchaux T3 prolongement Est - tramway St-Denis-Epinay-Villetaneuse (tram Y) - tramway Villejuif – Athis-Mons (TVAM) - prolongement tramway T1 à AG III - prolongement du CDG-VAL LISA - Pôle multimodal de Nanterre U - Matériel roulant RER A - MI09 - système de contrôle commande métro lignes 3 et 5 	<p>Autorisation d'engager les travaux (DPS)</p> <ul style="list-style-type: none"> - tramway de Brest - tramway du Havre - bus à guidage magnétique de Douai - Connexion ligne 1 ligne 2 de Nantes - dispositif de contrôle franchissement de feux ferroviaires sur le tramway de Rouen - rénovation du funiculaire de Penly
<p>Études préliminaires (DDS)</p> <ul style="list-style-type: none"> - prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay 	<p>Études préliminaires (DDS)</p> <ul style="list-style-type: none"> - tramway du Havre - tramway de Lens-Béthune - Tramway de Tours - Ligne B du VAL de Rennes - Connexion ligne 1 ligne 2 de Nantes - Accroissement de capacité du tramway de Rouen - Acquisition de nouveaux matériels roulants à Nantes

Le BIRMTG-NO est membre de la Commission National d'Évaluation de la Sécurité des Transports Guidés (CNESTG). Il participe à de nombreux groupes de travaux nationaux (pilotes par la DGITM : réforme des EOQA, par le STRMTG ; retour d'expériences tramway, métro, dossier de sécurité de régularisation tramway, ou par le CERTU) et il est intervenu dans 4 colloques ou séminaires (UTP, RATP, GART, délégation japonaise à Nantes), et dans 2 cours (cours à l'école d'ingénieurs des Mines d'Alès, master sécurité à l'université de Versailles/Saint Quentin).

Globalement le contrôle avant mise en service a représenté en 2008 31 % de l'activité et le contrôle en exploitation 69 %. Le contrôle avant mise en service se répartit ainsi : 28 % pour les transports guidés urbains, 5 % pour les chemins de fer touristiques, 3 % pour les autres. Pour le contrôle en exploitation, la répartition est la suivante : 32 % pour les transports guidés urbains, 32 % pour les chemins de fer touristiques, 5 % autres.

Le graphique ci-après indique le volume des dossiers traités dont les Dossiers de Sécurité en Régularisation (DSR), les Dossiers d'Autorisation d'Exploitation (DAE), les Notes Techniques d'Etape (NT). Les Dossiers de Définition de Sécurité (DDS) et Dossiers Préliminaire de Sécurité (DPS) sont traités en moyenne avant les 2/3 du temps imparti, les dossiers de sécurité avant les 3/4 du temps imparti.

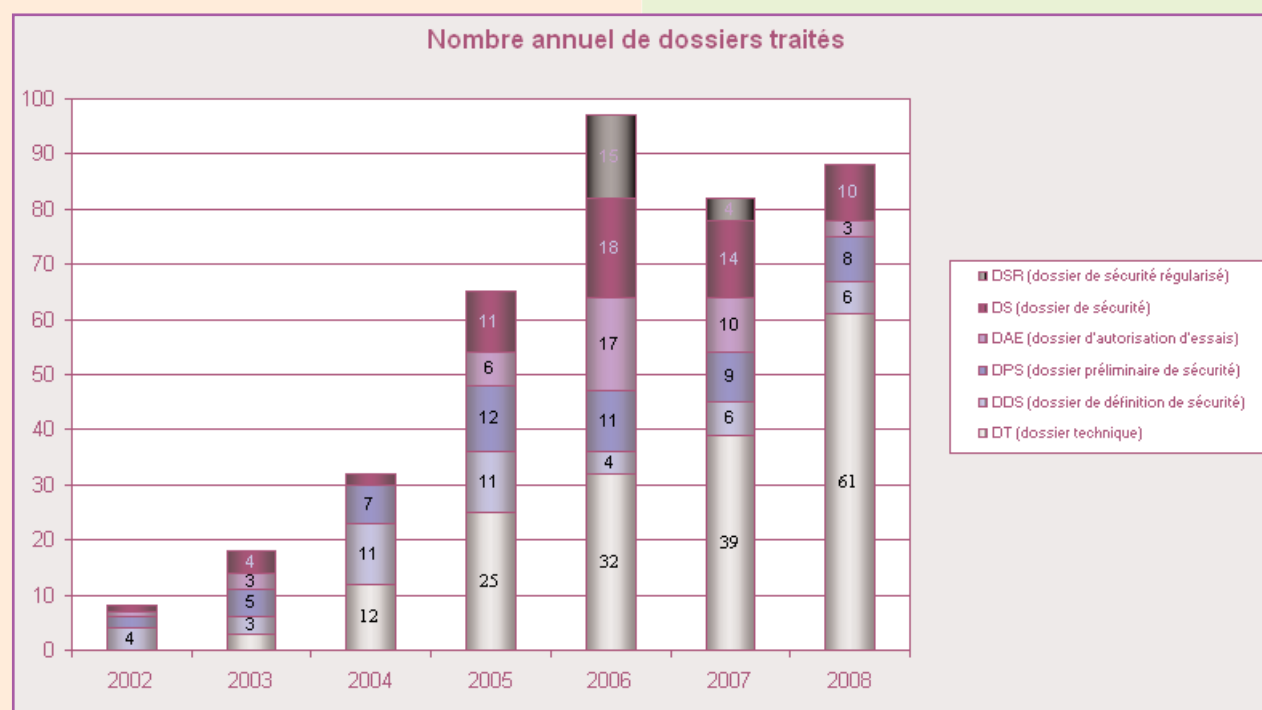
Les contrôles en exploitation ont consisté en :

- 3 audits sur les réseaux de tramways de la RATP, de Rouen, du Mans,
- 20 visites de contrôle pour les chemins de fer touristiques/cyclo-draisines,
- 7 autres visites de remontées mécaniques.

En terme d'accidentologie en 2008, 11 accidents graves ont été recensés sur les réseaux de tramway et ont fait l'objet d'enquêtes auxquelles le BIRMTG a participé. Ces accidents ont provoqué 1 mort piéton (T3) et 4 piétons grièvement blessés sur les tramways de la RATP, 2 morts piétons et 2 tiers (VL, 2R) grièvement blessés, 1 piéton grièvement blessé sur le tramway du Mans et un tiers (VL) grièvement blessé sur le tramway de Rouen.



Tramway - DREIF / Gauthier



Gérer la vie interne des services

Ressources humaines et formation

L'**effectif-cible** de la DREIF au 31 décembre 2008 était de 763 agents, en baisse d'environ 30 par rapport à 2007 ; l'effectif réel était à la même date de 700 équivalents temps pleins. Environ 27 % de ces agents sont de Catégorie A, et 42 % de Catégorie B.

Leur programme d'affectation se répartissent de la manière suivante :

Routes : 30% ; Transport : 17 % ; sécurité routière : 3 % ; Aménagement-urbanisme : 16 % ; Logement : 6 % ; fonctions support : 25 %.

En 2008, la Direction de la Stratégie et du Développement durable comprenant 3 postes a été créée ainsi que la Mission territoires de projets avec 5 postes.

La **Formation** a connu une activité soutenue en 2008. Les actions de formation organisées par la DREIF ont porté sur :

- la PEC : préparation aux examens et concours : 286 j/agents ;
- la formation aux premiers secours : 73 j/agents ;
- la formation aux logiciels informatiques libres : Open-Office et Mélanie 2 : 167 j/agents ;
- les formations métiers pour 188 j/agents, comprenant notamment un programme ambitieux de formation aux marchés publics.

En intégrant les formations reçues à l'extérieur de la DREIF, les agents ont bénéficié en moyenne de plus de 3 j/agents de formation en 2008.

Un effort tout particulier a été porté en 2008 sur le recrutement et le suivi des agents travailleurs handicapés. Plusieurs agents de Catégorie B ont été embauchés, notamment à l'issue de la participation de la DREIF au forum des Travailleurs Handicapés du 19 novembre 2008. La DREIF a désormais les compétences nécessaires au bon accueil d'agents handicapés en milieu professionnel ; elle développe une procédure stricte d'accompagnement et de suivi de ces agents.

Le 19 septembre 2008, la DREIF a organisé une **journée d'accueil des nouveaux arrivants**. Le Préfet Directeur a accueilli une soixantaine de participants, puis chaque chef de service a présenté ces activités de son domaine, et répondu aux questions des nouveaux collaborateurs. La journée s'est poursuivie par une visite en car du quartier de la Défense.

En qualité de responsable des budgets régionaux, la DREIF a géré au niveau de la région Ile-de-France les **budgets suivants en 2008** :

	Autorisations d'engagement consommées en 2008	Crédits de paiement mandatés en 2008
Salaires	2302,5 M€	302,4 M€
Fonctionnement des Services	24,1 M€	21,8 M€
Logement	296,2 M€	183,7 M€
Aménagement et urbanisme	6,1 M€	6,5 M€
Transports	0,3 M€	7,1 M€
Sécurité Routière	6,1 M€	8,7 M€
Total	635,3 M€	530,2 M€



Journée d'accueil des nouveaux arrivants - DREIF / Gauthier

À la suite d'études menées dès 2007, les directeurs des services du MEEDDAT en Ile-de-France ont décidé de regrouper leurs moyens pour assurer les fonctions support, notamment en comptabilité et gestion des ressources humaines, dans le but d'optimiser les moyens, et de renforcer la qualité du service rendu aux agents. Sous le pilotage global de la DREIF, 6 groupes de travail comprenant essentiellement des secrétaires généraux des DDE ont participé à la définition des principes et modalités de fonctionnement du centre support ainsi créé. Il sera opérationnel dès 2009, en intégrant des évolutions de périmètre. Est notamment projeté un pôle de gestion des ressources humaines à Paris (rue Miollis), et un pôle comptable à Créteil. Un pôle retraite fonctionne d'ores et déjà à Melun. La maintenance informatique et l'organisation et la préparations aux concours seront également mis en commun dès début 2009.

Domaine budgétaire et comptable

La DREIF a rédigé et approuvé une nouvelle directive interne précisant les règles en matière de **commande publique** ; elle intègre les dernières évolutions du code des marchés publics, et est compatible avec la future organisation comptable des services de l'État. Les délégations de signature ont été adaptées en conséquence.

La DREIF a réalisé en 2008 le **bilan carbone** de ses activités. La DREIF émet 851 tonnes équivalent-carbone par an, soit 1,2 t par agent. Elle est dans la moyenne de services comparable. Cette étude a été menée en associant largement les agents de la DREIF, par la production de groupes de travail, et diverses voies d'information. Il a débouché sur un plan Énergie-climat dont l'objectif est de diminuer les émissions de CO₂ de 12 % à échéance de fin 2010, soit 100 t.

Depuis 2006 un nouveau mode de gestion du budget de l'État a été mis en place, avec un suivi des dépenses par programme, dans le cadre des dispositions prévues par la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) du 25 juillet 2001. À ce titre la DREIF intervient à 2 niveaux puisqu'elle est à la fois responsable des budgets régionaux et responsable d'unité opérationnelle.

En qualité de responsable d'unité opérationnelle, les **dépenses gérées par la DREIF** sur chacun des programmes (budgets régionaux et nationaux) s'établissent ainsi :

Programme	Dépenses 2007 (CP consommés)
Salaires	44,9 M€
Fonctionnement des services	8,5 M€
Logement	0,4 M€
Aménagement et urbanisme	1,0 M€
Routes nationales	48,9 M€
Transports	4,3 M€
Sécurité Routière	0,1 M€
Total	108,1 M€

Les dépenses de fonctionnement (moyens généraux, informatique, communication,...) se répartissent en :

- 3,4 M€ pour la DRE hors laboratoires ;
- 2,1 M€ pour le LREP ;
- 2,1 M€ pour le LROP.

Outre les crédits budgétaires, ces dépenses ont été couvertes par des recettes à hauteur de 5,2 M€ provenant pour l'essentiel des activités de prestations techniques des laboratoires et de divers fonds de concours.

En contrôle de gestion, le Bureau du Budget et du Contrôle de Gestion réalise des études thématiques d'aide à la gestion sur le champ d'activité du secrétariat général. Ces études visent à améliorer la connaissance de la structure des dépenses et à proposer des pistes d'amélioration de la gestion des moyens.

Au niveau régional, le bureau du budget et du contrôle de gestion pilote avec la mission conseil de gestion une démarche de mise en place d'indicateurs sur le budget de fonctionnement des DDE(A) et de la DRE ; cette démarche permettra aux services de disposer d'éléments de comparaison chiffrés sur leurs moyens de fonctionnement.

Pilotage de budgets régionaux

Dans son rôle de responsable de budgets régionaux, (BOP), la DREIF a assuré dans le cadre renouvelé induit par la réorganisation de l'administration centrale, le dialogue de gestion de 2010. La coordination des processus de concertation et d'information des acteurs régionaux tels que la préfecture et le contrôle financier a été renouvelé.

Par ailleurs, la DREIF a assuré le 1^{er} juillet une journée d'information des services déconcentrés sur le futur plan comptable interministériel Chorus.

La réalisation du Bilan carbone™ de la DREIF et l'élaboration d'un Plan énergie climat

Une démarche locale dans un contexte global

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, le gouvernement a souhaité que les services de l'État mènent une politique exemplaire dans leurs fonctionnements vis-à-vis du réchauffement climatique. C'est ce que ces derniers ont tenté de faire, notamment par la réalisation de leurs Bilan Carbone™.

Une méthode éprouvée et normative

Le Bilan Carbone™ est un outil de comptabilisation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) développée par l'ADEME, selon des règles qui sont publiques et compatibles avec les normes déjà en vigueur.

Un pilotage et une réalisation par le Secrétariat Général de la DREIF et le Groupe Environnement du LREP

La Direction Stratégique Développement Durable a lancé en avril 2008 la réalisation du Bilan Carbone™ de la DREIF dans le cadre plus large du plan d'actions "éco-responsabilité". Réalisé à l'échelle des différentes entités de la DREIF avec l'accompagnement du groupe Environnement du LREP, ce bilan a nécessité un travail de sondages et de traitements statistiques de données, puis de rédactions de rapports pour chaque site.

Un bilan riche en enseignements

Les émissions globales de la DREIF pour l'année 2007 sont d'environ **863 tonnes équivalent carbone**, soit **1,19 tonnes équiv. C.** par agent. Les 3 principaux postes émetteurs de GES sont le chauffage, les déplacements et les matériaux et services entrants. Ils constituent **près de 82 %** des émissions, et seront des postes privilégiés pour l'identification de pistes de réduction de celles-ci.



Finalisation et perspectives de la démarche

- La restitution des résultats auprès des agents fut un préalable pour susciter leurs réactions et faire émerger des propositions d'actions.
- L'élaboration d'un plan d'actions destiné à réduire les émissions, en concertation avec les agents, sera concrétisée par l'approbation d'un Plan énergie Climat début 2009.
- Un suivi de l'efficacité de ce plan d'actions sera réalisé au travers de la réactualisation du bilan carbone d'ici 2 ans, avec de nouveaux objectifs de réduction assignés permettant d'améliorer le processus.

Action de communication

L'année 2008 a été marquée en terme de communication interne par une volonté de sensibiliser et d'échanger avec les agents sur les enjeux du développement durable. Pour favoriser cette acculturation, toute une série d'actions et de manifestations ont été conduites par la DREIF afin, non seulement, de sensibiliser mais aussi d'amorcer un plan d'action rapide et opérationnel dans nos domaines de compétences. Le service communication de la DREIF, outre les manifestations ponctuelles réalisées au cours de l'année, a notamment appuyé l'ensemble des services à travers les actions transversales menées par la Direction de la stratégie et du développement durable (appui au groupe Transverse, rencontres, débats, visites de terrain avec les partenaires, expositions et valorisation de toutes les actions menées par les services dans ce domaine).

« Une vérité qui dérange » à la DREIF : vidéo - débat



M. Jean-Michel Vincent - DREIF / Gauthier

Pascal Lelarge a invité tous les agents DREIF à participer à une séance thématique sur le développement durable et le réchauffement climatique. Après la diffusion du film d'Al Gore « Une vérité qui dérange », un exposé a été proposé par Jean-Michel Vincent, Directeur de la Stratégie et du développement durable sur le thème des enjeux et des suites du Grenelle Francilien. La projection vidéo et cet exposé ont été suivis d'un débat avec l'ensemble des membres du Comité de Direction. Fort de ce succès, une deuxième projection du film a été programmée en mai pour ceux qui n'avaient pas pu assister à cette première séance.

Journée d'accueil des Nouveaux arrivants : visite de terrain



Journée Seine Arche dans le cadre de la journée des nouveaux arrivants - DREIF / Gauthier

Dans le cadre de la journée des nouveaux arrivants le 19 septembre 2008 une visite de terrain a été co-organisée avec l'EPA Seine Arche à Nanterre et animée notamment par Céline Compagnon, de la Mission des territoires de projets (DREIF). Cette visite de terrain, consistait à la fois à montrer l'opérationnalité des activités de la DREIF en présentant aux nouveaux arrivants la réalité des opérations suivies ou initiées par la DRE, mais également de mettre l'accent sur les partenariats de la DREIF avec des opérateurs du territoire. L'EPA Seine-Arche a accepté de nous accueillir et de nous présenter les projets d'aménagement durable en cours de réalisation sur le territoire de Nanterre, au pied du quartier de la Défense. Des exposés autour de la maquette ont été suivis et concrétisés par une visite commentée en bus.

La DREIF présente ses métiers à Valenciennes

Le 7 février 2008, dans le cadre d'une journée de découverte des métiers du Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, l'ENTE de Valenciennes a organisé un forum des métiers qui regroupait 7 stands représentant chacun un type de service du MEEDDAT (DRE, DDEA, DIREN, SN, CETE, DIR, SSBA). En tant qu'employeur potentiel important de TSE, les DRE étaient représentées par la DREIF, en raison de ses métiers spécifiques. Au cours de la journée, de nombreux élèves se sont renseignés sur le contenu des métiers et des postes disponibles en DRE.

Expositions

La DREIF a présenté à ses agents en 2008 plusieurs expositions sur, notamment, le Bilan Carbone de la DREIF, l'inauguration ou le lancement de lignes de transport collectif financées dans le cadre du CPER ainsi que, dans le cadre de semaines thématiques telle que la semaine du développement durable ou la semaine européenne de la mobilité durable, des expositions plus thématiques sur les déplacements (Résultats d'une enquête sur les déplacements des agents de la DREIF; Circuler à vélo à Paris, etc.) ou sur l'environnement (photos aériennes de Yann Arthus Bertrand, etc.). Une exposition spécifique a été réalisée en fin d'année pour présenter le projet des travaux de rénovation de l'accueil de la Cité Miollis.

Enfin, à la demande du préfet de Région, la DREIF a réalisé une exposition sur le rôle du préfet de région dans l'aménagement de la région Ile-de-France. Servie par les photos aériennes de la photothèque de la DREIF, cette exposition a notamment été appréciée pour ses présentations de secteurs géographiques « avant/après » à une vingtaine d'année d'écart. Cette exposition a été présentée par le Préfet de région aux visiteurs de l'Hôtel de Noirmoutier dans le cadre des journées du patrimoine en septembre, et a connu un véritable succès. Elle a ensuite été exposée dans le hall d'accueil de la cité Miollis pendant plusieurs semaines. Tous les panneaux de cette exposition est consultable sur le site internet de la DREIF.



32

De nouveaux outils de communication interne

L'année 2008 a été celle du changement et de l'innovation pour les outils de communication de la DREIF : le journal interne Flash DREIF a été rénové : présenté désormais sous forme de lettre informatique renvoyant vers des articles plus complets sur les sites internet et intranet, il devient un outil plus écoresponsable puisque numérisé et constitue désormais un véritable portail vers les nouveautés du web. Cette nouvelle formule a l'avantage d'alimenter régulièrement les sites intranet et internet d'articles de fond que les services souhaitent voir publiés. Le site intranet de la DREIF a également poursuivi son évolution et est passé sous le logiciel du ministère SPIP en début d'année.

Enfin, un nouvel outil de communication externe (à destination des élus, des opérateurs privés ou publics partenaires de la DREIF, etc.) a été inauguré par la Division de l'Habitat et de la rénovation urbaine: une nouvelle publication courte (4 à 6 pages) nommée « Infos DREIF Habitat » qui permet de faire la synthèse d'un point d'information particulier ou d'une étude. Ce premier numéro pourra être décliné dans les autres domaines de compétences de la DREIF par les services qui en auraient l'utilité.

Le reportage-photo aérien annuel de la photothèque

Au service de la DREIF, la photothèque, riche de plus de 36 000 documents, (à disposition de tous les agents du Ministère et consultable à partir de leur poste de travail) que tous les agents peuvent consulter sur l'intranet, enregistre méthodiquement ses campagnes afin d'enrichir son important fond iconographique.

En 2008:

- 2 926 nouvelles vues ont été enregistrées.
- 233 vues aériennes, issues de nos archives. (60.000 diapositives couleur et négatifs N.B) ont également été numérisées et enregistrées sur notre base.
- 1 845 documents ont été prêtés pour l'illustration d'études, livres ou revues.

La photo aérienne oblique prise à altitude moyenne, particulièrement utile pour les urbanistes, reste une des spécialités les plus originales de cette photothèque. Au cours de cette année, **2 000 nouvelles photographies aériennes** sont venues enrichir la base. Plusieurs communes situées dans le nord des Hauts-de-Seine et de la Seine-St-Denis ont été survolées ainsi qu'une partie du territoire au sud-ouest de la Seine-et-Marne.

Ces vues sont fréquemment sollicitées par les chargés d'études de la DREIF, du ministère ainsi que d'autres services extérieurs (PRIF, CESRIDF, IAURIF, Conseils Généraux, etc.).

La documentation

Le Centre de documentation de la DREIF est riche de 18 000 références (dont 1 900 ouvrages, 10 000 rapports d'activités professionnelles, 120 cartes et plans, 120 CD-ROM, 260 périodiques français,...) autour de thèmes variés : aménagement régional et urbain, économie et emploi, environnement et paysage, habitat-logement et construction, ressources et nuisances, sciences humaines et statistiques, transport-circulation et infrastructures. Une nouvelle problématique issue du Grenelle de l'environnement, autour du développement durable, est depuis cette année rattachée aux différents thèmes et préoccupations ci-dessus.

Ces ressources s'adressent à différents publics : agents de l'équipement, aménageurs, associations, chargés d'études, collectivités territoriales, documentalistes, élus locaux, étudiants.

En 2008, le centre de documentation de la DREIF a accueilli environ un millier de lecteurs.

Le centre de documentation contribue par ailleurs à l'enrichissement des bases de données CEDDRE et URBAMET, dont il est l'un des principaux coproducteurs.

En accord avec la Direction de la Stratégie et du Développement Durable et dans le cadre du Groupe Transverse, le Centre de documentation participe également à la valorisation de documents par la mise à jour régulière d'une base bibliographique (une centaine de références) dans le domaine du développement durable (environnement, réchauffement climatique, énergies nouvelles, réhabilitation des bâtiments existants, construction durable, éco-quartiers,...).

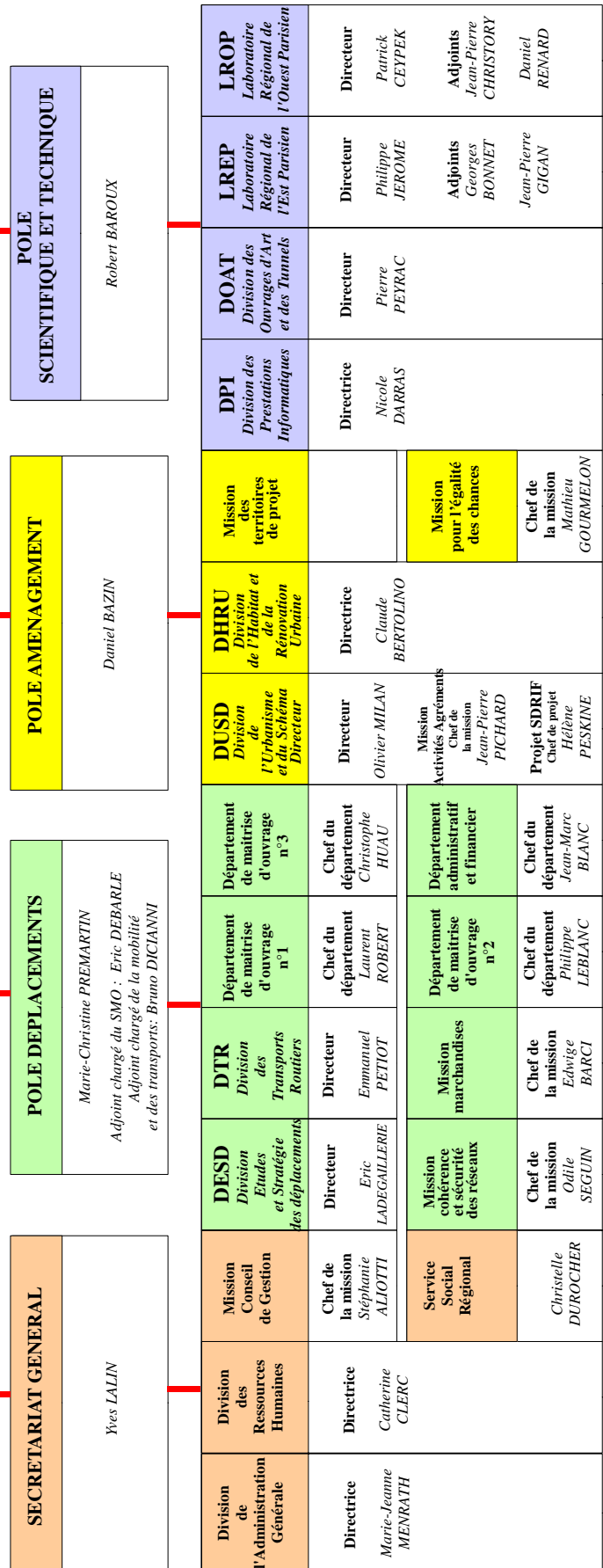
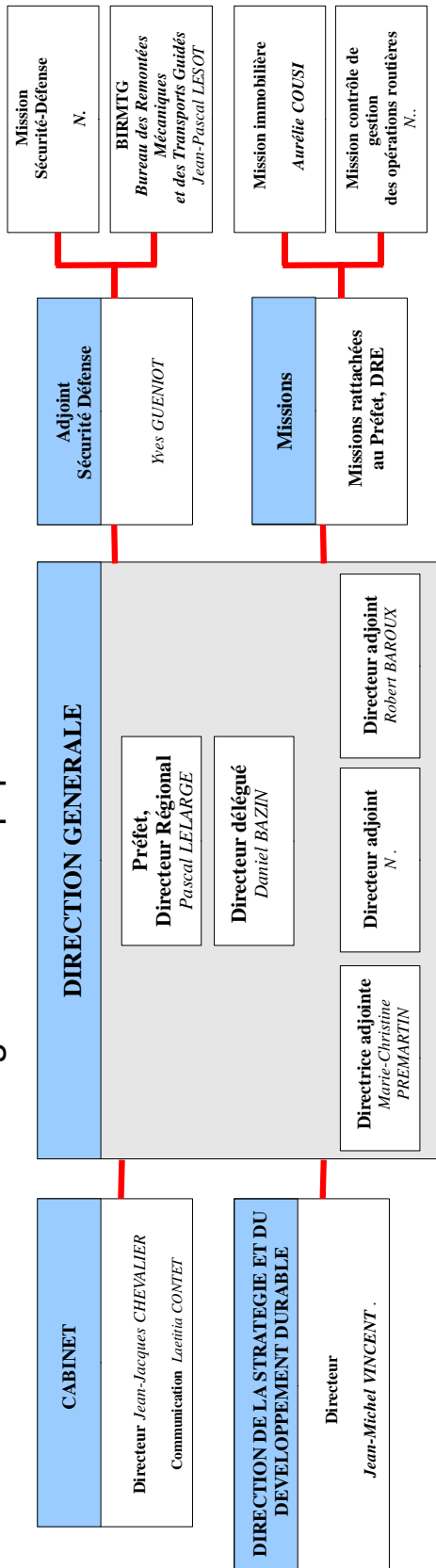


Organigramme

Décembre 2008

09 - 2008

Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France



LEXIQUE

ACSE : Agence Nationale pour la Cohésion Sociale et l'Egalité des chances.
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie.
ADIL : Association Départementale d'Information sur le Logement.
AFITF : Agence de financement des Infrastructures de Transports de France.
AFTRP : Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne.
AIRTURIF : Qualité de l'Air dans les Tunnels du Réseau Routier National en Ile-de-France.
AMI : Applications et Moyens Informatiques.
AMO : Assistance à Maîtrise d' Ouvrage.
ANR : Agence Nationale de Recherche.
ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine.
AORIF : Association des Organismes d' HLM d'Ile-de-France.
APUR : Atelier Parisien d'Urbanisme.
ARENE : Agence Régionale de l'Énergie et de l'Environnement.
ASCEE : Association Sportive, Culturelle et d' Entraide de l'Équipement.
ASD : Adjoint Sécurité Défense.
AUIP : Aménagement, Urbanisme, Ingénierie Publique.
BALI : Base de données des Limites de vitesses.
BIRMTG : Bureau Interdépartemental des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés.
BOP : Budget Opérationnel de Programme.
BTP : Bâtiments et Travaux Publics.
CAF : Caisse d'Allocations Familiales.
CDU : Centre de Documentation de l'Urbanisme.
CAPAPRO : Gestion des Capacités Professionnelles de transport routier.
CAREIX : Cargo Rail Express.
CAUE : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement.
CEDDRE : Base bibliographique de l'Équipement couvrant les domaines de l'aménagement, la ville, l'habitat, le logement, les transports et la construction.
CESRIDF : Conseil économique et social de la région d'Ile-de-France.
CETE : Centre d' Études Techniques de l'Équipement.
CETMF : Centre d' Études Techniques Maritimes et Fluviales.
CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.
CIACT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des territoires.
CG : Conseil général (collectivité territoriale).
CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable.
CIFP : Centres Interrégionaux de Formation Professionnelle.
CLAS : Comité Local d'Action Sociale.
CLHS : Comité Local d'Hygiène et Sécurité.
CNDP : Commission Nationale du Débat Public.
CPCU : Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain.
CPDP : Commission Particulière du Débat Public.
CPER : Contrat de Plan État Région 2000-2006 - Contrat de Projets État Région 2007-2013.
CPPE : Conduite et Pilotage des Politiques de l'Équipement.
CPPEDAD : Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable.
CTPS : Comité Technique Paritaire Spéciaux.
CRH : Comité Régional de l'Habitat.
CRIF : Conseil régional d'Ile-de-France.
CSTB : Centre scientifique et technique du Bâtiment.
CUCS : Contrats Urbains de Cohésion Sociale.
DAF : Département Administratif et Financier.
DAG : Division de l'Administration Générale.
DALO : Droit Au Logement Opposable.
DALORIF : Droit au Logement opposable Région Ile-de-France (logiciel créé par DPI).
DAOL : Développement et amélioration de l'offre de logements.
DDASS : Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales.
DDE : Direction Départementale de l'Équipement.
DDEA : Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture.
DESD : Division Études et Stratégie des Déplacements.
DGO : Documents généraux d'orientation départementaux.
DHRU : Division de l'Habitat et de la Rénovation Urbaine.
DIACT : Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires.

DIREN : Direction Régionale de l'Environnement.
DIRIF : Direction Interdépartementale des Routes d'Ile-de-France.
DIV : Délégation Interministérielle à la Ville.
DMO : Département de Maîtrise d' Ouvrage.
DOAT : Division des Ouvrages d'Art et des Tunnels.
DPI : Division des Prestations Informatiques.
DRASS : Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales.
DREIF : Direction Régionale de l'Équipement d' Ile-de-France.
DRH : Division des Ressources Humaines.
DRIRE : Direction régionale de l'Industrie et de la Recherche et de l'Environnement.
DSDD : Direction de la Stratégie et du Développement Durable.
DTR : Direction des Transports Routiers.
DUP : Déclaration d'Utilité Publique.
DUSD : Division de l'Urbanisme et du Schéma Directeur.
EGL : États Généraux du Logement.
EGT : Enquête Globale Transport.
EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale.
EPA : Établissement Public d'Aménagement.
EPAD : Établissement Public d'Aménagement de la Défense.
EPAMSA : Établissement Public d'Aménagement du Mantois-Seine Aval.
EPA ORSA : Établissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine Amont.
EPASA : Établissement Public d'Aménagement Seine-Arche.
EPF : Établissement Public Foncier.
PFIF : Établissement Public Foncier d'Ile-de-France.
FAU : Fonds d'Aménagement Urbain.
FEDER : Fonds européen de Développement régional.
FNADT : Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire.
FURET : Furtivité urbaine Réseaux et Travaux.
GASD : Groupe Appui aux Services Déconcentrés.
GDEV : Groupe Études et Développement.
GEOKIT2 : Logiciel d'analyse des données statistiques communales.
GESFIN7 : Application de gestion financière (régime indemnitaire).
GESL : Groupe Études et Stratégies du Logement. **GIP** : Groupe d'Intérêt Public.
GOA : Groupe Ouvrages d'Art.
GOAVI : Groupe Ouvrages d'Art de Vincennes.
GOAVE : Groupe Ouvrages d'Art de Versailles.
GOL : Groupe Opérationnel du Logement.
GORE : Groupe Observatoire Régional et Études.
GUPS : Groupe Urbanisme et Projets Spatiaux.
IAU d'Ile-de-France : Institut d' Aménagement et de l'Urbanisme de la région Ile-de-France.
INDUIT : Infrastructure Durable pour Transports Collectifs.
IQA : Image Qualité des Ouvrages d'art.
LAVIA : Limiteur s'adaptant à la Vitesse Autorisée.
LCPC : Laboratoire Central des Ponts et Chaussées.
LOLF : Loi Organique relative aux Lois de Finances.
LREP : Laboratoire de l'Est Parisien. **LROP** : Laboratoire de l'Ouest Parisien.
MAA : Mission Activités-Agréments. **MCG** : Mission Conseil de Gestion.
MCGOR : Mission Contrôle de Gestion des Opérations Routières.
MCSR : Mission Cohérence et Sécurité des Réseaux.
MEC : Mission pour l'Égalité des Chances.
MEEDDAT : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.
MIGT : Missions d'Inspection Générale Territoriale.
MM : Mission Marchandises.
MOE : Maîtrise d'œuvre. **MSD** : Mission Sécurité Défense.
MTP : Mission des Territoires de Projet.
OIN : Opérations d'Intérêt National.
OLS : Observatoire du Logement Social.
ORF : Observatoire Régional du Foncier.
ORIE : Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise.
OS : Organisation Syndicale.
PDMI : Politique de Modernisation des Itinéraires.
PDU : Plan de Déplacements Urbains.
PDUIF : Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France.
PIEX : Parc International des Expositions. **PHI** : Procédure d'Habitat Indigne.
PLAI : Prêt Locatif Aidé d'Intégration.

PLIE : Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi.
PLS : Prêt Locatif Social.
PLU : Programme Local d'Urbanisme.
PNRU : Programme National de Rénovation urbaine.
PoA : Pôle Aménagement.
PoD : Pôle Déplacements.
PPI : Programme Pluriannuel d'Intervention.
PPR : Plan de Prévention des Risques.
PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques.
PRIF : Préfecture de la Région d'Ile-de-France.
PRST : Pôle Réseau Scientifique et Technique.
RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens.
RD : Routes Départementales.
REHUCIT-MSE : Nouvelle application du domaine des ressources humaines.
RFF : Réseau Ferré de France.
RGPP : Révision Générale des Politiques Publiques.
RRN : Réseau Routier National.
SAFIR3 : Système Automatisé de Financement des Investissements Routiers.
SCHEDAR : Suivi des seuils des marchés publics.
SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.
SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.
SEM : Société d'Économie Mixte.
SETRA : Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes.
SG : Secrétariat Général.
SIG : Système d'Information Géographique.
SMG : Service des Moyens généraux.
SMO : Service de maîtrise d'ouvrage.
SMS : Service Médico-Social.
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer français.
SNS : Service Navigation de la Seine.
SPPE : Stratégie et pilotage des politiques d'équipement.
SRIAS : Section Régionale Interministérielle d'Action Sociale.
SSR : Service Social et Régional.
STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France.
SURE : Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes.
SYCTOM : Syndicat de Traitement des Ordures Ménagères de l'agglomération de Paris.
TTM : Transports terrestres et maritimes.
TVM : Trans Val de Marne.
UCV : Unité Communication Valorisation.
URBAMET : Base de données couvrant les domaines de l'aménagement, la ville, l'habitat, le logement, les équipements, les transports.
SR : Sécurité Routière.
VEFA : Vente en l'état futur d'achèvement.



Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France
21/23 rue Miollis
75015 PARIS
Tél. 01 40 61 80 80
Fax 01 40 61 88 77