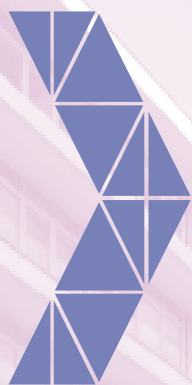


# La Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France en 2002





# Sommaire

LA DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT D'ÎLE-DE FRANCE EN 2002

Editorial

3

Déplacements et  
infrastructures de transport

4

Aménagement et urbanisme

7

Habitat

13

Politique de la Ville

17

Circulation et sécurité routières

19

Ressources, nuisances,  
sécurité

21

Prestations d'ingénierie  
publique

23

Ressources humaines  
et fonctionnement

27

Communication, études et  
publications, organigramme

30



# Editorial



*En ouvrant le rapport d'activité 2002 de la DREIF, je voudrais mettre en exergue trois éléments significatifs qui ne ressortent peut-être pas clairement de la description de chacune des activités.*

*En ce qui concerne le logement tout d'abord, l'activité des DDE et celle des bailleurs sociaux a permis le maintien d'une production élevée de logements locatifs sociaux. Par contre, les indicateurs statistiques de l'activité globale de construction sont beaucoup moins satisfaisants. Le niveau des mises en chantier (à peine plus de 32 000) est le plus bas constaté depuis des dizaines d'années.*

*Une telle situation, qui ne saurait être "durable", interpelle tous les acteurs de la gouvernance de l'Ile-de-France mais d'abord les communes, qui à travers l'urbanisme réglementaire ou opérationnel, régulent le flux des autorisations de construire.*

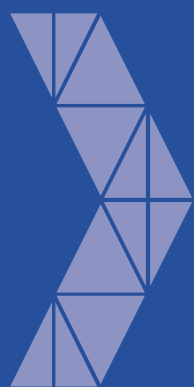
*La mise en oeuvre du contrat de plan transport s'est poursuivie. Au-delà des opérations physiques, un travail collectif très important a eu lieu entre les services de l'Etat, ceux de la Région, du STIF et des entreprises publiques pour que l'inévitable débat, qui aura lieu après les élections régionales sur la mise à jour de ce contrat, s'exerce sur la base de dossiers techniques suffisamment élaborés.*

*Enfin, le nouveau chantier "décentralisation", qu'a ouvert le gouvernement, interpelle profondément l'ensemble du réseau du Ministère de l'Équipement. Un travail collectif de l'ensemble des chefs de services permettant de proposer des orientations stratégiques à nos autorités de tutelle (ministère et préfets) a été engagé. Ce sera à l'évidence un des éléments forts du travail de 2003.*

**Bertrand MÉARY**

*Préfet,*

*directeur régional de l'Équipement*



# Déplacements et infrastructures de transport

En matière de déplacement, la DIT porte la politique de déplacement de l'État à l'échelle régionale. Son champs d'action est donc vaste. Pour illustrer ce qu'il fut en 2002, nous avons retenu quelques évènements marquants.



## Le Plan de Déplacements Urbains en phase opérationnelle

Le PDU est un chantier peu visible. D'autres s'ouvrent dans le cadre du contrat de plan qui marque la volonté des pouvoirs publics d'adapter les infrastructures aux besoins. Le Plan de Déplacements Urbains en est le complément. Des centaines d'acteurs, réunis au sein de comités techniques, sont engagés dans des actions en profondeur. Elles auront peu d'impact sur l'apparence physique des équipements et amélioreront l'existant pour l'essentiel. Elles doivent redistribuer l'espace public aux différents usagers en fonction de l'intérêt général, coordonner les interventions des partenaires pour apporter un service global et complet d'une qualité sans cesse améliorée... Les comités coordonnent l'ensemble des interventions. Il y a certes des réalisations concrètes. Elles ne constituent que la part visible d'un iceberg encore fortement immergé. Ce qui se joue c'est l'apparition d'une "culture technique nouvelle", telle que le préconise le plan. Elle est faite d'échanges et de confrontations entre des acteurs qui ont longtemps été habitués à travailler isolément : agents d'État, du Conseil Régional, des Conseils Généraux, des collectivités territoriales, communes et intercommunalités, des entreprises de transports, des grands équipements d'accueil. Tous apprennent à changer les mentalités, à échanger les pratiques, les problèmes, les solutions pour aboutir à des propositions coordonnées. Pour reprendre l'expression d'un partenaire "le PDU, ça peut rapporter gros".

L'année 2002 a constitué la deuxième année de mise en œuvre effective du rôle de la DREIF dans la coordination des actions du PDUIF. Cette mise en œuvre s'est traduite par :

- des formations à destination des agents de l'État et des agents des collectivités locales,
- un guide : "Élaborer un plan local de déplacements",
- une mise à jour du site Internet PDUIF.ORG, pour y ajouter un espace traitant spécifiquement des marchandises et des expérimentations dans le cadre du PDUIF, ainsi que, sur la base d'une évaluation par les utilisateurs, d'un espace de travail amélioré,
- une mise en place de rencontres techniques avec les pilotes de projet des DDE franciliennes, à raison d'une tous les mois. Les thèmes traités seront les suivants : les circulations douces, le stationnement ; la gestion coordonnée des feux aux carrefours, etc.

La DREIF a pleinement joué son rôle de coordination régionale, sur les questions d'ordres technique et financier, répondant aux sollicitations des divers partenaires franciliens et assurant la synthèse des besoins de financement en part État. 4M€ ont ainsi été engagés en 2002, notamment pour les premiers travaux d'axes du PDU.

## Suivi des opérations transport en commun du contrat de plan

L'année 2002 a constitué la première année de mise en œuvre effective du rôle de la DREIF dans la programmation des opérations de transports collectifs (infrastructures et PDU) : elle a proposé un programme à la DTT fin 2001 puis l'a modifié en fonction des dotations issues des lois de finances, début 2002. Une série de gels budgétaires ayant ensuite suivi, le programme final fut réduit d'environ 27%. En 2002, les engagements d'AP par l'État sur les transports collectifs ont ainsi représenté 92 M€.

L'avancement des opérations du CPER a été sensible : le CA du STIF a approuvé dix schémas de principe et sept avant-projets (dont Ermont-Saint-Lazare, Éole à Tournan, l'accroissement de capacité du T2, etc.). Ainsi, la quasi-totalité des opérations inscrites à l'article 1 du contrat de plan sont maintenant en phase d'enquête publique, d'études d'avant-projet ou de démarrage des travaux. Sans oublier les opérations déjà en travaux : Météor à Saint-Lazare et Olympiades et le T1 à Noisy-le-Sec, qui sera mis en service en 2003.

2003 devrait s'accompagner d'une augmentation des engagements financiers de l'État, en relation avec l'arrivée en phase pré-chantier du prolongement de la ligne de métro 13 et d'éléments de la liaison Normandie-Mantes-Paris.

## Un nouvel outil d'étude : le volet "transports collectifs" du modèle de déplacements de la DREIF

L'année 2002 a permis de finaliser un outil de modélisation extrêmement précis, intégrant l'ensemble des lignes, des arrêts, des informations concernant la qualité de service de tous les bus d'Ile-de-France. Cette description exhaustive de l'offre permettra de réaliser plusieurs développements. Tout d'abord, elle contribuera à améliorer grandement l'ensemble du modèle de déplacement de la DREIF, grâce à cette description très fine des conditions de transport des usagers des transports collectifs. Mais aussi, elle a permis de réaliser des analyses de niveau de desserte des territoires de la région, compte tenu de la densité des transports collectifs. Ces outils ont été utilisés dans plusieurs contextes : la réflexion sur l'avenir de l'Ile-de-France en particulier sur la zone dense, ou encore l'analyse de la qualité de desserte par les transports collectifs des zones en politique de la Ville.

A terme, le travail sera poursuivi, par des analyses du niveau de desserte des transports collectifs selon différents critères : desserte à différentes heures de la journée ou aux heures creuses ; desserte et motorisation des ménages ; etc.

## L'enquête globale de transports pour connaître la mobilité des franciliens

En 2002 s'est déroulé le recueil de terrain de l'enquête globale de transport. L'enquête de terrain s'est déroulée de septembre 2001 à mai 2002. Ce travail, en collaboration avec l'INSEE, a mobilisé environ 230 enquêteurs et cadres d'enquête pendant près de dix mois. 18 183 adresses ont été tirées du fichier du recensement pour enquêtes, ce qui a permis de recueillir 10 480 dossiers d'enquêtes acceptés. 2 504 ont donné lieu à des refus de répondre, 5 199 n'ayant pas été enquêtés pour d'autres raisons (absents longue durée, adresses ne correspondant pas à des habitations...).

Aujourd'hui, l'ensemble des données ont été rassemblées et livrées à la DREIF. Depuis décembre 2002, est en cours un travail d'apurement des erreurs de fichier. Il sera suivi du redressement des données compte tenu des refus et des taux d'enquête. Les tableaux de résultats seront disponibles dans le premier semestre 2003. Ils donneront lieu à l'édition d'une plaquette.

## Une nouvelle organisation du contrôle des transports guidés (métro, tramway...)

### Une nouvelle réglementation

Pour que les catastrophes du tunnel du Mont-Blanc, du naufrage de l'Erika ou de l'incendie du funiculaire de Kaprun en Autriche ne se reproduisent plus, une nouvelle organisation du contrôle des transports guidés a été faite qui s'est traduite par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 "relative à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport" en précisant l'article 9 de la LOTI <sup>(1)</sup>.

Elle décline des objectifs de sécurité pour les différents modes de transport, notamment tunnels routiers, transport maritime... ainsi que transports guidés (métro, tram, etc.).

Le projet d'application de la loi précitée "relatif aux transports publics guidés de personnes" a été soumis au Conseil d'État le 23 décembre 2002. Il est déclaré d'urgence.

### De nouvelles procédures

Ce projet de décret définit de nouvelles procédures pour les projets nouveaux ou modifications substantielles de systèmes existants :

- un Dossier de Définition de Sécurité (DDS) : le préfet donne un avis,
- un Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) : son approbation par le préfet vaut autorisation de commencer les travaux,
- un Dossier de Sécurité (DS) : son approbation par le préfet vaut autorisation de mise en service.

## Une nouvelle organisation au ministère

Le schéma proposé reproduit celui mis en place pour le contrôle des remontées mécaniques. Il s'organisera ainsi suivant trois niveaux :

✓ **La DDE** : c'est l'interlocuteur du préfet, de l'AOT ; elle est en charge, sous l'autorité du préfet, de la mission de contrôle de l'État et de la préparation des autorisations. Pour cette mission, elle s'appuiera sur les prestations techniques d'une cellule spécialisée : un Bureau Interdépartemental des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (BIRMTG).

En Ile-de-France, les rôles du Préfet et de la DDE sont joués par le Préfet de Région et par la DRE.

✓ **Le BIRMTG** : ce bureau, à compétence interdépartementale serait sous l'autorité hiérarchique du DDE de son lieu d'implantation, et sous l'autorité fonctionnelle de chacun des DDE de sa zone d'intervention.

✓ **Le STRMTG** : il serait la tête du réseau des services de contrôle locaux, il coordonnerait leurs actions et homogénéiserait leurs pratiques.

## Une nouvelle organisation à la DREIF

La mission de contrôle en elle-même n'est pas une création, puisqu'une unité de 2 agents s'y consacrait au sein de la DIT (groupe GEOD). Par contre, nos méthodes et notre charge de travail ont considérablement évolué.

En 2002, une dizaine de dossiers ont été instruits (projets de métro automatique de Roissy, tramway des maréchaux, nouveau matériel roulant Citadis, etc.). Pour 2003, ce sont déjà plus de 30 dossiers qui sont prévus, des projets d'infrastructures (métros, tramways) au nouveau système de contrôle-commande de la ligne 13 du métro ou au futur matériel roulant MF 2000...

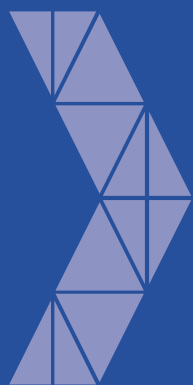
Dans le même temps, une grande partie du travail des agents du contrôle est consacrée au traitement des incidents d'exploitation et au retour d'expérience (68 incidents traités en 2002).

Par décision du préfet, DREIF, a été créé au sein de la DEITOA un nouveau groupe, dénommé Bureau des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (BRMTG), préfiguration d'un futur Bureau Interrégional des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (BIRMTG). Les agents qui avaient déjà en charge cette mission à la DIT ont naturellement rejoint ce groupe.

Ce bureau intervient en appui technique de la Division des Infrastructures et des Transports (DIT) qui demeure, dans le domaine du contrôle des transports guidés, la division chargée du rôle régalién auprès du préfet de Région.

Il est destiné à intervenir, à terme, sur le quart Nord-Ouest de la France, en appui technique des DDE.

(1) Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs



# Aménagement et urbanisme

**La DREIF a poursuivi en 2002 l'exécution du contrat de plan État-Région 2000-2006. Elle a travaillé sur l'aménagement des territoires prioritaires et sur la mise en œuvre de la convention foncière. Elle a amélioré sa connaissance du tissu immobilier grâce à sa participation aux études des cellules et observatoires au sein desquels elle est partenaire.**



## Les réflexions sur l'avenir de l'Ile-de-France

La loi d'orientation d'aménagement et de développement du territoire de 1995 a confié la responsabilité de la révision du schéma directeur de l'Ile-de-France au Conseil Régional, dont le président a affirmé l'intention d'utiliser ce pouvoir s'il était réélu après la prochaine consultation, qui aura lieu au printemps 2004.

Il est vraisemblable que les travaux d'une éventuelle révision seront menés par la Région en liaison avec l'État. Dans cette perspective, le préfet de la Région d'Ile-de-France a demandé à la Direction Régionale de l'Équipement d'engager des travaux de réflexion afin de pouvoir disposer en temps utile des éléments permettant de préciser le point de vue de l'État sur les enjeux essentiels du schéma directeur révisé.

Pour ce faire, la Direction Régionale de l'Équipement a constitué dix groupes de travail présidés par des personnalités choisies en fonction de leurs compétences. Ces groupes travaillent sur :

- les nouvelles formes de planification de l'Ile-de-France,
- la place de l'Ile-de-France dans le monde, en Europe et en France,
- la politique d'aménagement multipolaire du territoire régional,
- la revalorisation des espaces périurbains et ruraux,
- le développement économique de la région,
- l'évolution des modes de vie et de la qualité de vie à assurer,
- les solidarités urbaines,
- la mobilité,
- la vulnérabilité de la région aux risques et aux nuisances,
- l'aménagement de la zone dense (première couronne),

Leurs rapports seront publiés dans le courant de l'été.

## Des projets partagés pour les dix territoires prioritaires

Le contrat de plan État/Région 2000-2006 (CPER) a identifié au sein de l'Ile-de-France dix territoires prioritaires sur lesquels les deux partenaires proposent une action conjointe particulière, notamment par la mise en place de crédits en faveur du développement économique sur le Fonds National d'Aménagement du Territoire et pour subventionner le déficit prévisionnel des opérations d'aménagement (convention foncière). La mise en œuvre de ces outils sur ces dix territoires est conditionnée à l'élaboration d'un projet de territoire partagé entre tous les partenaires. 2002 a vu émerger quelques démarches de ce type (Seine-Aval, Seine-Amont), des diagnostics de territoire (sur deux villes nouvelles) ou des esquisses d'orientations (Plaine de France).

Ces documents stratégiques serviront de cadre aux projets qui seront ensuite proposés pour les interventions financières de l'État et du Conseil Régional. Pour ne pas mettre en péril

certaines opérations structurantes, cinq opérations ont déjà été financées en 2002 pour 10 M€. Ces interventions préalables, jointes à celles de la Région confortent les démarches qui s'engagent.

## Roissy territoire prioritaire du contrat de plan

### *Un pôle atypique aux enjeux à diverses échelles*

Evoqué au schéma directeur régional comme pôle d'envergure européenne, l'aéroport international Charles-de-Gaulle est l'une des premiers plates-formes internationales ; il contribue grandement au développement de la région face à la concurrence des grandes métropoles. Le moteur de son développement, directement dépendant de la qualité de son réseau et plus particulièrement la connectivité à l'international, devrait être soutenu par des rabattements à l'échelle de l'hexagone. L'alternative ferroviaire avec le réseau TGV interconnecté y contribue efficacement évitant la saturation aérienne par des liaisons moins stratégiques.

Localement, ce pôle se caractérise comme plus attaché aux fonctions de transports et filières proches (logistique) qu'à une communauté territoriale polyfonctionnelle. Les conséquences au voisinage font apparaître un renforcement de la dualité sociale avec d'une part le développement rapide des activités liées à la plate-forme pour les communes limitrophes, d'autre part une grande difficulté d'accès aux emplois pour les zones denses de la banlieue nord présentant depuis la désindustrialisation du secteur un fort taux de chômage.

### *Nécessitant des stratégies à différents niveaux*

Permettre le développement de 500 à 650 000 mouvements d'avions (sachant que les équipements de la plate-forme le permettent) confortant la place de métropole internationale de la région face à la concurrence des grandes métropoles passe par une organisation maîtrisée de l'espace qui, en premier lieu, soustraie les populations voisines aux nuisances correspondantes (PEB et PGS consolidés pour Roissy et le Bourget). Sachant que les activités engendrées par cette dynamique se trouvent déconnectées de la ville, cela passe également par une organisation spatiale permettant la meilleure accessibilité possible aux populations de la zone dense en même temps que la maîtrise des migrations, qu'elles soient journalières ou résidentielles, afin d'éviter l'étalement urbain. Mais cela ne saurait se faire sans qu'un regain d'attractivité ne s'opère sur la zone dense.

Ces stratégies nécessitent information, consensus et gouvernance croisée aux bonnes échelles.

## Qui nécessite des actions à niveau et horizon variables impliquant obligatoirement l'État

Sur ce territoire, l'article 20 prend en charge la recherche de cohérence plus que des aides particulières qui n'ont pas lieu de se substituer à la dynamique engendrée par la plate-forme. Toutefois, localement, viennent s'ajouter les autres articles du contrat de plan, notamment l'article 19, et plus spécifiquement sur le sud-ouest du secteur, les crédits européens Objectif 2 corrélés aux dispositifs précédents avec une gestion cohérente de l'ensemble.

### Ponctuelles et immédiates

En matière de formation et d'emploi, en participant à la création du Centre de formation aux métiers de l'aérien, l'implantation d'un lycée hôtelier et de classes internationales.

En termes d'accessibilité, en participant aux travaux du pôle PDU de l'aéroport ainsi qu'à différentes expérimentations de transport décalés ou à la demande (allobus) sans oublier études et mise en oeuvre de CDGexpress, débranchement RER D, tangentielle nord, BIP, Francilienne.

En matière d'attractivité lisibilité, participation à la mise en place d'un Centre de Ressources et de Valorisation du pôle de Roissy CDG

Sans oublier la nécessaire coordination avec l'EPA Plaine de France chargé, au service des collectivités, de la mise en oeuvre des projets contribuant de façon cohérente au développement des secteurs les plus délaissés.

### De long terme et de portée générale

L'État est à l'initiative d'une étude partenariale avec les collectivités (du régional au local) sur la recherche de cohérence d'aménagement à long terme devant prendre en compte problèmes et enjeux engendrés par le développement de la plate-forme. Cette étude devrait également permettre de recueillir le consensus des parties prenantes à l'aménagement de ce territoire et dégager la ou les gouvernances adaptées.

## Avancement de la convention foncière

La convention foncière signée le 15 juin 2001 entre l'État et la région Ile-de-France permet, sous certaines conditions, aux deux partenaires de participer au financement des déficits d'opérations de réaménagement urbain initiées par les collectivités locales sises dans les territoires du contrat de plan. Quatre projets ont fait l'objet d'un accord du Comité de gestion État/Région pour un montant global de 9 757 028 €

	Financement État/Région	Dont État
Alforville	2 698 645,80 €	1 299 322 €
Vitry	772 382,54 €	386 191 €
Choisy	4 850 000,00 €	3 075 493 €
Cristino Garcia (plaine commune) (communauté d'agglomérations)	1 436 000 €	914 000 €

## Marne-la-Vallée

Marne-la-Vallée a lancé à l'automne 2000 une démarche de projet de territoire visant à favoriser un développement équilibré de la ville nouvelle, autour d'objectifs fédérateurs et en affirmant les synergies possibles avec les territoires voisins. Lors de la dernière réunion du comité de pilotage le 4 décembre 2002, les 26 communes, les Conseils Généraux, le Conseil Régional et l'État ont approuvé le document cadre de référence de l'action publique sur le territoire, qui faisait suite au diagnostic partagé.

Ce travail permet, dès 2003, l'engagement de la phase plus opérationnelle de définition de thématiques prioritaires et de leur déclinaison sous forme de projets d'aménagement, mis en oeuvre à court terme ou susceptibles d'être négociés dans le cadre du futur contrat de plan. Un bureau du projet de territoire, composé notamment des présidents des intercommunalités et des maires des principales communes du territoire, a été mis en place. Vrai lieu de pilotage politique du projet de territoire, il donne un nouvel élan à la démarche.

## Évolution des villes nouvelles

Les décrets de sortie d'opération d'intérêt national des villes nouvelles de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Cergy ont été pris à la fin de l'année 2002, et ces deux territoires sont revenus dans le droit commun. Les conventions de sortie fixant les conditions financières de reprise des actifs des établissements publics ont été signées ; la poursuite des opérations d'aménagement engagées sera assurée par l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP), en convention publique d'aménagement, pour les opérations les plus importantes à Saint-Quentin-en-Yvelines. Les modalités d'intervention des aménageurs à Cergy seront précisées dans le courant de l'année 2003.

Les analyses régionales confirment l'importance de ces deux agglomérations dans l'organisation de la métropole, mais aussi l'intérêt d'une consolidation des fonctions de centralité à l'échelle des territoires importants qui sont désormais sous leur influence directe. La création de l'agence d'urbanisme et

de développement Essonne-Seine-Orge vient conforter l'ensemble de communautés d'agglomérations et de communes qui s'est constitué autour d'Évry. Ce lieu d'études et de concertation doit permettre la mise en cohérence des politiques d'aménagement et de développement nécessaire au bon fonctionnement du noyau urbain oriental du département de l'Essonne.

## Seine Arche



Le choix du projet dit des Terrasses de l'équipe "Treuffel, Garcia, Treuffel" pour l'aménagement de la ZAC Seine Arche donne un visage au programme que l'établissement public d'aménagement de Seine Arche a été chargé de réaliser sur le territoire de la ville de Nanterre. C'est un projet qui allie ambition et souci du détail des nécessaires recompositions urbaines.

L'engagement de la ville de Nanterre, qui conduit l'élaboration du plan local d'urbanisme, devrait permettre l'engagement des premières opérations immobilières avant la fin de l'année 2003.

## Le territoire prioritaire de Plaine de France

La Plaine de France couvre 17 communes de Seine-Saint-Denis et 13 communes du Val-d'Oise.

L'Etablissement Public d'Aménagement Plaine de France a été créé en 2002, pour coordonner les actions urbaines sur l'ensemble du territoire sur la base de stratégies de développement. L'État, représenté notamment par François-Régis Orizet, directeur délégué de la DREIF, le Conseil Régional et les collectivités territoriales concernées siègent au Conseil d'Administration, présidé par Jocelyne Riou vice-présidente du Conseil Régional, et participent au budget de l'EPA.

L'EPA, dirigée par Alain Rouillard, a élaboré en 2002 l'esquisse d'un document stratégique de référence énonçant les grands enjeux du territoire Plaine de France, suite au diagnostic réalisé par la mission de préfiguration de l'EPA en 2001, et a engagé un programme d'actions à moyen terme qui sera discuté en 2003.

La DREIF a participé à l'élaboration de ces deux textes fondamentaux et apporte son appui à l'analyse de différents projets de renouvellement urbain et la possible restructuration.



Après l'abandon de l'Exposition Internationale Images 2004 à Dugny, en août 2002, le travail réalisé par la DREIF, les DDE 93 et 95, la Mission Plaine de France sur l'accessibilité, la desserte, l'aménagement à grande échelle du site sera repris partiellement pour le projet d'extension du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget qui reste un élément de levier pour le territoire.

Enfin, la DREIF a engagé avec l'EPA une réflexion élargie sur les plate-formes aéroportuaires du Bourget et de Roissy soumises au PEB (Plan d'Exposition au Bruit) qui impose de fortes contraintes sur l'urbanisation de ces zones à forts potentiels de développement.



## 2002 : année de retournement de la conjoncture de l'immobilier d'entreprise plus marqué à l'est qu'à l'ouest de l'Ile-de-France

Les demandes d'agrément pour l'implantation d'activités économiques en Ile-de-France sont passées de 430 à 360 entre 2001 et 2002 et les surfaces correspondantes de 4,9 millions de m<sup>2</sup> à 4,2. Sur les 330 décisions favorables prises en 2002 (400 en 2001), les agréments utilisateurs (secteur public) représentent 320 000 m<sup>2</sup> contre 215 000 m<sup>2</sup> en 2001 et les agréments constructeurs (secteurs confondus) 3,6 millions de m<sup>2</sup> contre 4,3 en 2001.

Le recul est donc significatif en 2002 par rapport à l'année précédente. En effet, 2 millions de m<sup>2</sup> seulement ont été agréés pour la construction de locaux "en blanc", dont le repli de 900 000 m<sup>2</sup> sur 2001 reflète la prudence des investisseurs, alors que les agréments pour la construction de locaux affectés progressaient de 20%, à hauteur de 1,63 millions de m<sup>2</sup>. De surcroît, les agréments constructeurs obtenus ont concerné pour 20% le secteur public ou contrôlé par l'État, alors que ce n'était le cas que pour 5% des décisions favorables en 2001.

S'agissant des bureaux, la surface totale agréée, qui représente un peu plus de la moitié des agréments, a régressé de 19% en 2002, la répartition géographique des agréments s'effectuant en défaveur des départements de Seine-Saint-Denis (- 46%) et du Val-de-Marne (- 64%).

Les départements de l'est francilien, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne ont représenté ensemble 27% des surfaces agréées, en repli de 8% par rapport aux résultats de l'année précédente. En revanche, les Hauts-de-Seine où la progression est de 2% et les Yvelines qui accusent un recul de 6%, totalisent 45% des agréments accordés en 2002, contre 36% en 2001.

Sept nouvelles conventions d'équilibre habitat-emploi ont été signées en 2002 : Châtillon, Colombes, Gennevilliers et Plessis-Robinson dans les Hauts-de-Seine et Montreuil, Saint-Ouen et Saint-Denis, qui inaugurent le conventionnement en Seine-Saint-Denis, ce qui porte le total des conventions en cours d'application à 16 contre 13 en 2001 (3 sont arrivées à échéance en 2002 : Clichy, Levallois-Perret et SIEP Marne-Nord et 2 en 2001 : Issy-les-Moulineaux et Montrouge).

## L'Observatoire Régional du Foncier

Créé en 1987 par la volonté conjointe du ministre de l'Équipement et du président de la Région Ile-de-France, l'Observatoire Régional du Foncier est une association au titre de la

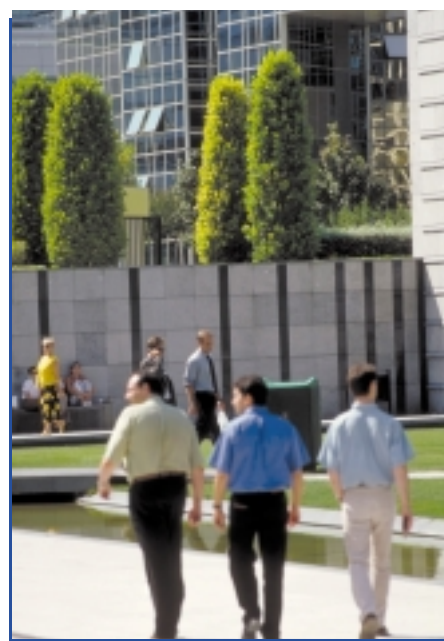


loi de 1901. Elle a été conçue comme un lieu d'échanges entre élus régionaux et locaux, professionnels de l'aménagement et responsables des politiques foncières au sein des services de l'État.

Répondant au vœu des professionnels, l'ORF a amplifié son action partenariale en 2001 avec le vote de nouveaux statuts. Elle a élargi ses instances dirigeantes en 2002, dans une triple perspective : améliorer significativement, en Ile-de-France et à tous les niveaux, la connaissance de la demande et des disponibilités foncières, favoriser la mise en oeuvre des interventions dont l'État et la Région sont convenues dans le cadre de la convention signée le 15 juin 2001, conforter sa vocation de centre d'analyse collective et de débats sur l'évolution des marchés et la mise en oeuvre des politiques publiques.

## L'activité de l'Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise

2002 a marqué une étape importante dans le développement de l'Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise. Grâce à la création d'un septième collège, celui des experts immobiliers, et à l'adhésion d'une trentaine de nouveaux membres, l'ORIE regroupe désormais près de 120 intervenants majeurs, acteurs privés et partenaires publics, du marché francilien de l'immobilier d'entreprise.



Ce dynamisme s'est également traduit par une montée en puissance des activités de l'observatoire : six nouveaux groupes de travail, s'ajoutant aux trois déjà en cours, se sont lancés cette année, réunissant de nombreux participants autour de thèmes intéressants pouvoirs publics et professionnels (l'arbitrage des conflits locatifs, le régime juridique des bureaux administratifs, la cotation des immeubles de bureaux d'entreprise, le renouvellement du parc de bureaux, les choix d'implantation tertiaire des grandes entreprises, la réalité des baux commerciaux).

Cette année de réflexions s'est conclue par le traditionnel colloque de fin d'exercice, qui a eu lieu au Palais des Congrès le 11 décembre 2002, en parallèle à la première édition du Salon de l'Immobilier d'Entreprise Paris Ile-de-France (SIMI). Placé sous l'égide de la demande tertiaire des entreprises en Ile-de-France, avec la présentation des premières conclusions de

l'étude menée en collaboration avec la DREIF sur le sujet, il a attiré un public toujours plus nombreux (environ 300 participants) et a permis d'exposer la diversité des travaux de l'ORIE. A cette occasion a été remis aux participants un dossier documentaire complet, regroupant le tableau de bord sur "L'offre de bureaux à moyen terme en Ile-de-France, réactualisation 2002", le rapport de conclusion des réflexions sur "Le décret de 1953 et les freins à la fluidité du marché des bureaux", un rapport d'étape présentant l'état des lieux des travaux sur "Le régime juridique des bureaux administratifs" ainsi que la Note de conjoncture n°10.

## Cellule économique du bâtiment

L'année 2002, a été l'occasion du renouvellement de mandat de différents membres de la Cellule Économique du Bâtiment des Travaux Publics et des Matériaux. M Roubaud, président de la Fédération Paris-Région Ile-de-France a été reconduit dans ses fonctions de président.

La cellule économique, forte de son partenariat entre la Direction Régionale de l'Équipement et des professionnels du bâtiment et des travaux publics et des matériaux, a apporté comme à son habitude, une vision commune et objective de la conjoncture dans le secteur de la construction et chaque fois que possible, des perspectives à moyen terme.

Divers thèmes ont été successivement abordés, que ce soit en réunion de conjoncture ou lors des assemblées avec les différents partenaires. De nombreux points relatifs à la dynamique actuelle de la construction en Ile-de-France ont fait par ailleurs l'objet d'exposés. Parmi lesquels nous pouvons citer celui réalisé par M. Méary, préfet, directeur régional de l'Équipement sur le contrat de plan ou encore celui sur la Foncière 1% par M. Coloss, président par intérim de la Foncière. Ceux-ci ont été repris dans les cahiers que la cellule édite chaque année.

Les analyses communes réalisées avec les professionnels, sur la production, l'utilisation des financements ainsi que les différents exposés, ont largement contribué à l'éclairage de la conjoncture dans notre Région. Elles ont permis de mettre l'accent sur certains problèmes comme la chute des autorisations de construire et des conséquences directes sur les mises en chantier. L'emploi a été aussi au centre des discussions, avec principalement la formation des jeunes en Ile-de-France.

Cette fonction de veille du secteur permet à la profession de mieux appréhender les fluctuations économiques et d'agir en conséquence.

Pour parfaire cette fonction, dans le cadre de son développement, la cellule économique va se doter courant 2003, d'un site Internet reprenant les principaux indicateurs de la profession. Au travers de ce nouveau moyen de communication, elle souhaite élargir sa diffusion et devenir plus réactive aux événements et à l'information.

## Connaissance topographique du territoire

La DREIF a poursuivi en 2002 la mise à jour de ses données de référence cartographiques : bases topographiques de l'IGN, numérisation de 185 POS en collaboration avec les DDE. Ses données sont diffusées aux unités de la DREIF, où elles servent de référence cartographique dans les études. Une étude informatique visant à mettre en ligne ces données sous forme de cartes facilement consultables sur le réseau l'Intranet de la DREIF a été lancée.

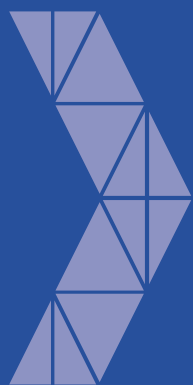
La DREIF diffuse également ses données cartographiques aux services de l'État en Ile-de-France dans le cadre du SIGERIF, dont elle assure le secrétariat. L'étude des moyens de diffusion à des collectivités ou des organismes publics intéressés par ces données a été poursuivie.

## Plan de prévention des risques d'inondation

Institués par la loi du 2 février 1995 et diligentés par les préfets de départements, les PPRI de la Région Ile-de-France voient leur avancement évoluer. C'est ainsi que les PPRI de Paris et des Hauts-de-Seine ont été présentés à l'avis des communes et devraient être approuvés, après avoir été soumis à enquête publique, par les préfets de département en 2003.

La DREIF en concertation étroite avec la DIREN Ile-de-France apporte aide, conseil et coordination aux DDE chargées de cette élaboration.





# Habitat

**Le développement du parc de logement sociaux et le contrôle scrupuleux des règles de construction, ont été en 2002 les priorités de la DREIF dans le domaine de l'habitat.**



## Bilan de la production de logements sociaux en Ile-de-France

L'Ile-de-France, qui n'avait pas échappé à l'effondrement de la construction sociale constaté nationalement depuis 1996, voit depuis 2001 un renversement de cette tendance.

Cette embellie s'explique par la mise en œuvre du plan de relance du logement social, prévu pour les années 2001 à 2003, et qui, en contrepartie de l'engagement des bailleurs sociaux à réaliser un objectif de production de logements sociaux fixé contractuellement, leur permet de bénéficier de majorations de subventions.



A cet effort financier de l'État s'ajoute la contribution privilégiée du 1%, à hauteur de 150 M€ (1 milliard de francs) par an de 2001 à 2003, destinée à améliorer l'équilibre économique de certaines opérations. Les opérations en contrat de relance sont prioritaires pour bénéficier de cet apport exceptionnel du 1%. La dotation allouée à l'Ile-de-France a été de 44,2 M€ en 2001 et 40,35 M€ en 2002.

Les contrats de relance ont rencontré un succès incontesté en Ile-de-France : 56 contrats ont été signés, moitié avec des organismes départementaux et moitié avec des organismes régionaux.

Ces contrats représentent, en 2002, un financement de 5 512 logements, dont :

- 4 892 PLUS
- 620 PLA-I

A cette production de logements dans le cadre des contrats de relance viennent s'ajouter celle réalisée hors contrat en PLUS (Prêt Locatif à Usage Social), PLA-I (Prêt Locatif Aidé d'Intégration) ainsi que celle des PLS (Prêt Locatif Social). Ce dernier produit, reconfiguré, a connu un vif succès, toutes communes confondues : les communes concernées par la loi SRU étant très tentées de financer des logements en PLS du fait de sa prise en compte par la loi SRU en tant que logement locatif social.

Pour l'année 2002, le nombre de logements financés s'établit à 12 605 logements sociaux, répartis comme suit :

- 7 744 PLUS
- 2 036 PLA-I
- 2 825 PLS

Le nombre de logements réalisés dans les communes concernées par l'obligation de réalisation de logements sociaux au titre de la loi SRU est de 5 765, pour un objectif global d'environ 8 000. Le bilan 2002 de production de logements sociaux 12 605 logements, même s'il est inférieur à celui de 2001 (14 600 logements), reste d'un niveau élevé.

## Conférence régionale du logement social

La Conférence régionale du logement social, instance spécifique à l'Ile-de-France, a été créée par la loi du 29 juillet 1998 relative à la lutte contre les exclusions. Cette assemblée est présidée par le Préfet de région et comprend 80 membres. Son secrétariat est assuré par la DREIF - Division de l'Habitat. La mission de la Conférence, prévue par la loi, est d'élaborer, pour une durée de trois ans, un schéma d'orientation en vue d'harmoniser les politiques du logement social.

La Conférence s'est réunie pour la première fois en janvier 2001, puis en février 2002.

En février 2002, la Conférence a adopté un document, réalisé par la DREIF - Division de l'Habitat, de "diagnostic partagé du logement social en Ile-de-France" faisant un état des lieux précis et complet de la situation. Ce document a été conçu pour servir de base au schéma triennal.



Les grandes lignes de ce diagnostic partagé sont :

- ✓ le parc locatif social d'Ile-de-France, le plus dense des régions françaises, est très inégalement réparti sur le territoire francilien,
- ✓ la structure du parc est déséquilibrée, au profit des logements de petite taille. Les logements de plus de quatre pièces représentent seulement 8% du parc,
- ✓ sur la période 1997-2000, les revenus des nouveaux entrants dans les logements sociaux ont été inférieurs à ceux des locataires s'y trouvant déjà. Le phénomène est plus marqué dans les Zones Urbaines Sensibles (ZUS),
- ✓ en 2001, le financement du logement social en Ile-de-France a concerné plus de 14 000 logements. Ce bon résultat reste, malgré tout, en dessous du rythme de construction du début des années 90. La répartition géographique des logements financés en 2001 a pris en compte l'objectif de rééquilibrage régional Est/Ouest.

## Schémas départementaux d'accueil des gens du voyage

L'approbation des schémas départementaux d'accueil des gens, prévu par la loi du 5 juillet 2000, aurait dû intervenir le 6 janvier 2002. Ce délai a été, courant 2002, prorogé à deux reprises et repoussé au 31 décembre 2002. Ce délai supplémentaire a permis d'approfondir les concertations engagées localement et régionalement.

Parallèlement aux travaux de préparation des schémas, un groupe de travail, présidé par un sous-préfet et associant les services de l'État et les représentants des départements, a été chargé de faire des préconisations en vue d'harmoniser les prestations et les tarifs sur les aires d'accueil des gens du voyage. Le groupe de travail, dont le secrétariat a été assuré par la DREIF - Division de l'Habitat, a présenté ses travaux à la commission de coordination régionale du 5 juillet 2002.

A fin mars 2003, sept départements avaient un schéma départemental approuvé par leur préfet. Le schéma du dernier département devrait être approuvé sous peu.

Il appartient maintenant aux communes de plus de 5 000 habitants de réaliser; d'ici deux ans, les aires d'accueil des gens du voyage, conformément aux prescriptions des schémas départementaux. La DREIF veillera particulièrement à la mise en œuvre des différents schémas afin que se développe une offre harmonieuse sur l'ensemble du territoire comme le souhaite, non seulement les départements mais aussi la préfecture de région.

## Une meilleure connaissance des grands bailleurs

L'Ile-de-France compte plus de 250 bailleurs sociaux de taille et de statuts divers (offices publics d'HLM et offices publics d'aménagement et de construction, sociétés anonymes d'HLM, sociétés d'économie mixte, associations, fondations, sociétés coopératives), dont près du tiers exercent leur activité à l'échelle de l'agglomération, c'est-à-dire sur plusieurs départements. Ce grand nombre d'opérateurs et le caractère supra-départemental de leur intervention constituent une des particularités de la région.

Il résulte de cette dispersion que la connaissance, par les services de l'État, de la position et de l'action des grands bailleurs (situation financière, maîtrise d'ouvrage et gestion du patrimoine, politique sociale...) est, en Ile-de-France, difficile à maîtriser alors même qu'elle est indispensable pour permettre d'établir le partenariat nécessaire à la mise en œuvre des politiques publiques.

En septembre 2002, une structure a été créée au sein de la direction régionale afin de permettre, en collaboration étroite avec les services habitat des directions départementales de l'équipement d'Ile-de-France, qui sont en relation directe avec ces organismes, un suivi permanent des grands producteurs de l'habitat et d'obtenir ainsi une vision la plus complète possible de la capacité d'action de ces acteurs et de leurs réalisations.



## La qualité de la construction

La Division de l'Habitat de la DREIF a poursuivi en 2002 la mise en œuvre de la stratégie régionale d'amélioration de la qualité des constructions, appliquée principalement à l'habitat, initiée en 2001.

Le travail en réseau avec la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, les directions départementales de l'équipement d'Ile-de-France, le Laboratoire Régional des ponts et chaussées de l'Est Parisien et les CETE a été développé afin de créer une réelle dynamique permettant de répondre à la montée en puissance de thèmes déjà largement traités par le ministère (risques liés à l'amiante, saturnisme, sûreté des ascenseurs...) ou à l'émergence de nouvelles préoccupations concernant la santé et la sécurité des usagers des constructions (qualité de l'air intérieur, lutte contre les termites...).

Que ce soit au sein du club des chargés de mission "habitat indigne" d'Ile-de-France ou du réseau national "bâtiment et santé", à travers les commissions d'agrément QUALIBAT, le club "accessibilité" ou encore le club "Contrôle des Règles de Construction" (CRC) d'Ile-de-France dont elle est maître d'ouvrage, la DREIF a affirmé son action fédératrice auprès des DDE.

Son rôle d'interface entre la DGUHC et les DDE et sa connaissance du contexte francilien lui permettent de décliner au plan local les grandes politiques du ministère sans perdre de vue les orientations de son propre projet stratégique ; elle a pu, ainsi, affirmer ses priorités tout en apportant aux directions départementales une capacité d'expertise sur les thèmes qui apparaissent comme prioritaires (saturnisme, accessibilité, règles de construction).

Deux axes ont été plus particulièrement explorés :

- l'étude sur l'évaluation de la prise en compte des règles de construction en Ile-de-France lancée en 2001 s'est achevée en 2002 ; le document de synthèse final, riche d'enseignements, devrait permettre à tout le réseau CRC d'améliorer ses procédures,
- une réflexion a été engagée sur une étude, à lancer en 2003,

d'évaluation des chantiers de traitement des peintures au plomb dans l'habitat ancien, en collaboration avec les quatre départements franciliens (à savoir Paris et les départements de la petite couronne) inscrits dans le Plan d'éradication de l'habitat indigne.

Parallèlement, d'autres pistes de travail ont été dégagées, notamment en ce qui concerne la prise en compte de l'accessibilité dans les projets de réhabilitation et la mise en œuvre, au niveau régional, des actions de lutte contre les termites dans l'habitat.

## Le Contrôle des Règles de Construction (CRC)

Cette mission régalienne reste l'axe d'action prioritaire de la Division de l'Habitat de la DREIF pour la promotion d'un habitat de qualité en Ile-de-France, d'une part du fait que le contrôle des règles de construction fournit une bonne indication sur la qualité globale du parc de logements neufs mis sur le marché chaque année, ensuite parce qu'il constitue un levier efficace pour sensibiliser les différents intervenants et obtenir de leur part une vigilance accrue quant au respect de ces règles.

La stratégie régionale repose principalement sur le réseau constitué de la DREIF, des DDE et du LREP qui s'est réuni quatre fois en 2002 au sein du "club CRC". Ses travaux se sont essentiellement appuyés sur les pistes d'action dégagées par l'étude d'évaluation de



la prise en compte des règles de construction en Ile-de-France lancée en 2001, qui donneront lieu à des groupes de travail thématiques dès le début 2003.

Comme l'année précédente, quarante contrôles ont été effectués en 2002 par le Laboratoire Régional de l'Est Parisien, principalement sur la base de fiches établies par l'Observatoire des Règles Techniques (ORTEC) et tirées de manière aléatoire dans le fichier national des permis de construire.

Le repositionnement fort de la direction régionale sur le contrôle des règles de construction, amorcé en 2001 avec la déconcentration en région des crédits couvrant les campagnes de contrôle, lui a permis d'initier dès 2002 un certain nombre d'évolutions au sein du réseau d'Ile-de-France, entraînant en particulier :

- une implication plus forte des directions départementales, notamment dans le choix des opérations à contrôler (possibilité de s'affranchir des tirages ORTEC),
- une prise de conscience, d'une part de la nécessité d'améliorer fortement le suivi juridique des contrôles et de clarifier le rôle de chaque intervenant dans le processus, d'autre part de l'utilité de communiquer sur les résultats des campagnes, sur la base de statistiques régionales.

## Point sur les conventions d'abattement TFPB

En fin d'année 2001, une centaine de bailleurs sociaux de la région Ile-de-France ont conclu avec l'État 447 conventions d'abattement de la base d'imposition de la Taxe Foncière sur les Propriétés Bâties (TFPB). Ces conventions, passées en application de l'article 47 de la loi de finances initiale pour 2002, et de la circulaire METL-DGUHC du 8 octobre 2001, sont établies pour une période limitée, de 2002 à 2006.

En contrepartie de l'avantage fiscal accordé, les bailleurs sociaux sont tenus d'apporter une amélioration du service rendu aux habitants de logements implantés en zone urbaine sensible, sans que ces derniers ne voient augmenter leurs charges locatives.

L'amélioration du service rendu doit principalement porter sur trois types d'actions de fonctionnement :

1. le développement des démarches participatives et le renforcement du lien social.
2. l'accompagnement de la sécurisation du bâti et la lutte contre le sentiment d'insécurité.
3. l'amélioration de l'entretien du bâtiment et des espaces de proximité.

Dans le cadre de l'évaluation et du suivi global de ce mécanisme d'abattement en région Ile-de-France, une base de données, élaborée à la DREIF - Division de l'Habitat, synthétise les principales caractéristiques de ces conventions.

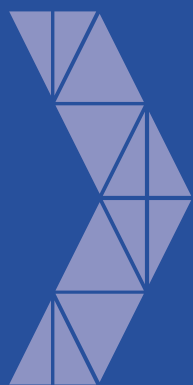
Plus de 280 000 logements répartis sur 150 Zones Urbaines Sensibles, soit environ un quart du parc social en région Ile-de-France, sont concernés par cet abattement dont le montant total avoisine 37M€.

Pour procéder à des analyses plus fines un échantillon représentant 20% des conventions signées a été utilisé.

Sur l'ensemble de la région Ile-de-France, le montant des actions que projettent de réaliser les bailleurs sociaux représente près du triple du montant des abattements théoriques. Plus en détail, près de la moitié du nombre des actions de fonctionnement a été consacrée à l'amélioration de l'entretien et de la gestion du service logement (46%), un cinquième à la lutte contre l'insécurité (20%), un cinquième à la recreation du lien social (19%), et le reste à des opérations mixtes (14%) ou non identifiées (2%).

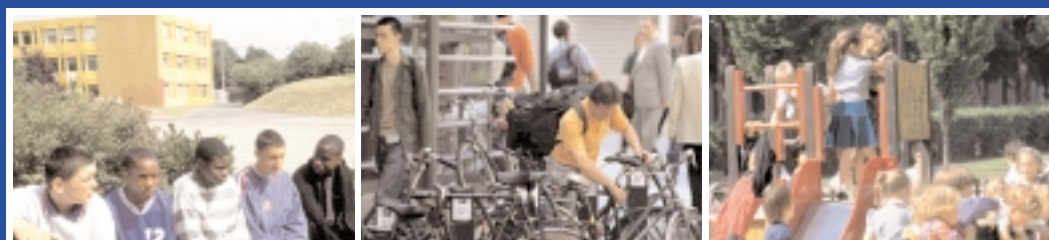
De l'examen des dix premières actions de fonctionnement, classées selon l'importance de leur coût, il ressort que les actions d'entretien, de traitement des dégradations, et de gardiennage sont prépondérantes.

Les Directions Départementales de l'Équipement (DDE) sont, chaque année, appelées à dresser un bilan des actions réalisées et à renégocier, sous forme d'avenant, leur contenu pour l'année suivante. Cette phase d'évaluation devrait prendre en compte, sous des formes appropriées, l'avis des collectivités locales et des habitants.



# Politique de la Ville

**En 2002, à partir des programmes de renouvellement urbain, d'aide aux quartiers défavorisés et à la formation d'acteurs spécialisés, la Mission Ville a joué pleinement son rôle auprès de ses partenaires naturels : État, collectivités territoriales, monde associatif.**



## La mise en œuvre du programme de renouvellement urbain

### *La montée en puissance du financement des grands projets de Ville*

Ces grands projets concernent une vingtaine de cités d'habitat social parmi les plus défavorisées de l'Ile-de-France. Sur ces sites sont engagés des moyens humains et financiers pour rénover le cadre bâti, améliorer les espaces publics, conforter le commerce et les activités, développer la présence des services publics et privés, enfin rattacher le quartier à la ville. Des améliorations de la gestion de proximité, de la santé, du retour dans le monde du travail des habitants etc, sont également conduites par les collectivités locales et les associations.

La répartition des crédits de l'État pour les GPV est effectuée, après consultation des préfets de départements sur proposition de la Mission Ville de la préfecture de Région, au vu des programmations annuelles adoptées par les comités de pilotage locaux ou les conseils d'administration d'Intérêt Public (GIP) des GPV.

Les crédits répartis par l'État pour les GPV se sont élevés en 2002 à 42,25 Millions d'Euros, contre 25 M€ en 2001 et 13,4 M€ en 2000.

### *Des ambitions plus fortes et de nouveaux sites prioritaires*

Une liste de sites prioritaires a été proposée par le ministre délégué à la Ville et à la rénovation urbaine au cours de l'été 2002. Elle comprend la plupart des sites d'Ile-de-France déjà labellisés Grands Projets de Ville (GPV) et Opérations de Renouvellement Urbain (ORU) ainsi qu'une dizaine de nouveaux sites choisis en fonction de leur nécessité. Il s'agit d'y encourager des opérations de démolition/reconstruction/relogement.

Les financements supplémentaires proviennent de la mobilisation du 1% des employeurs, géré par l'Association Foncière Logement (AFL), qui a réservé une enveloppe nationale de 450 000 Euros par an, sur 5 années.

Un certain nombre de sites GPV d'Ile-de-France ont été examinés dans cette perspective dès l'année 2002 (Aulnay-sous-Bois, Gennevilliers, Meaux, Stains, Le Mantois etc) pour faire l'objet de décisions en 2003.

## La mobilisation des politiques sectorielles au service des quartiers défavorisés

### *Les travaux du Comité Inter-service Régional à la Ville (CIRV)*

Présidé par le préfet de Région, ce comité a pour vocation d'assurer la mobilisation des "politiques de droit commun". Les directeurs des services régionaux de l'État qui assurent le rôle

de tête de réseau vis-à-vis des services locaux, y rendent compte de la mise en œuvre des actions initiées par leur département ministériel en faveur des quartiers en difficulté, afin d'identifier les manques et d'améliorer le travail sectoriel. L'ANPE, le FAS, la Caisse des Dépôts et Consignations, La Poste et le STIF lui sont associés.

En avril 2002, des groupes de travail interministériels ont été constitués. La DREIF et la DRINSEE ont participé à celui concernant la connaissance de l'évolution du logement social dans les Zones Urbaines Sensibles (ZUS) et de méthode d'anticipation. La DREIF a aussi participé au groupe de travail sur l'aspect interministériel de la gestion urbaine de proximité (gardiennage, propreté, distribution du courrier, sécurité etc). Ces groupes doivent rendre leurs propositions au premier semestre 2003.

## La formation régionale des acteurs de la politique de la Ville

### *Le succès des rencontres régionales des directeurs des grands projets de Ville d'Ile-de-France*

La formation, la qualification et la mise en réseau des acteurs locaux de la politique de la Ville est un des rôles de la Mission Ville régionale. En 2002, priorité a été donnée au lancement des rencontres régionales des directeurs de GPV, suite à une enquête de besoin réalisée en 2002.

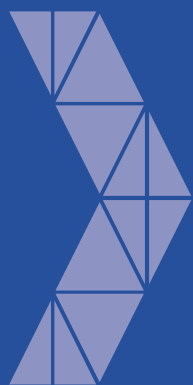
Ces rencontres des 19 directeurs viennent compléter sur des thématiques spécifiques à l'Ile-de-France celles que la DIV organise au niveau national. Cinq réunions de ce type ont été organisées depuis le début de l'année 2002 sur les sujets suivants :

- les circuits de financement des GPV (État, Région, crédits européens) et les modalités de mise en œuvre,
- l'intercommunication des GPV et les intercommunalités institutionnelles,
- la question des déplacements et des transports en politique de la Ville,
- le renouvellement urbain et l'utilisation du 1% de l'Association Foncière Logement,
- la mutualisation des crédits au sein des GIP.

Les sous-préfets Ville des départements sont systématiquement invités à ces rencontres.

### *Le lancement de formations communes aux acteurs locaux des contrats de Ville*

Il a été prévu de susciter avec l'aide du Centre National de Formation des Personnels Territoriaux (CNFPT) des formations communes aux divers acteurs locaux des contrats de Ville. Une formation sur un site de chaque département a été financée par le niveau régional afin d'encourager le développement de ce type de stage qui permet de conforter les partenaires locaux.



# Circulation et sécurité routières

**L'extension du système SIRIUS s'est poursuivie à l'ouest de l'Île-de-France. Un effort particulier a été consenti en faveur de la sécurité routière sur le réseau régional d'autoroutes et de voies rapides.**



## Circulation sur les voies rapides

Le système SIRIUS, Système d'Information pour un Réseau Intelligent aux Usagers, recueil des données de vitesse, débit et accidents, assure la production de cartes (site Internet SYTADIN, écrans des pupitreurs en charge de la gestion du trafic) et la diffusion sur les panneaux à message variable des autoroutes. SIRIUS est parfaitement opérationnel à l'Est du réseau francilien de voies rapides.

L'année 2002 a vu se poursuivre l'extension de SIRIUS sur la partie Ouest de la région. En outre, afin de permettre à SIRIUS de s'adapter plus vite aux exigences des usagers, une refonte complète du cœur du système de traitement des informations a été engagée.

Suite aux excellents résultats des expérimentations du contrôle d'accès par feux tricolores sur l'autoroute A6, réalisées conjointement avec l'INRETS, un projet d'équipement de plusieurs dizaines d'accès en petite couronne a été initié. Un projet d'exploitation dynamique permettant de résorber en grande partie le premier bouchon de France, sur le tronçon commun A4-A86, est également à l'étude, et devrait voir le jour prochainement.

## Sécurité routière

Les évolutions constatées entre 2001 et 2002 font apparaître une baisse significative du nombre des victimes d'accidents de la route. C'est plus de 100 vies épargnées en 2002 par rapport à 2001 et 330 blessés graves de moins.

Ces résultats, bien qu'encourageants, ne doivent pas aboutir à un relâchement de l'effort entrepris contre ce fléau de la mortalité routière, qui demeure, en Ile-de-France, la première cause de décès des moins de 25 ans.

### Évolution du nombre des accidents de la route en Ile-de-France de 2001 à 2002

	2002	Évolution 2002/2001 en %
Tués	593	- 14,8%
Blessés	30 208	- 11,4%
Blessés graves	2 652	- 6,8%
Accidents corporels	24 663	- 10,7%



## L'Observatoire Régional de Sécurité Routière de la DREIF

- Publication des notes annuelle et quadrimestrielles sur l'évolution de l'insécurité routière en Ile-de-France.
- Réalisation d'études sur l'insécurité routière et notamment d'une étude sur l'accidentologie des motards.
- Lancement d'une étude prospective sur les enjeux de la Sécurité Routière en Ile-de-France dans les prochaines années.

### L'animation des réseaux

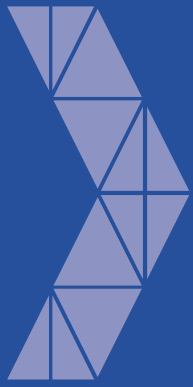
- Réunions régulières des chefs de Cellules Départementales d'Exploitation et de Sécurité (CDES) et formation des personnels à la réalisation du Document Général d'Orientation (DGO). Réalisation dans chaque département d'un document sur les enjeux de sécurité devant guider les actions pour les années 2004-2008.
- Réunion des Mr Motos des DDE.
- Gestion des financements des aménagements de Sécurité Routière dans les DDE (PRAS-ASIL-Glissières motards).
- Assistance aux équipes PDU concernant la prise en charge de la Sécurité Routière dans le management et la mise en œuvre des projets.
- Coordination dans la recherche par les DDE des points de contrôle automatiques.

### Politique de Sécurité Routière sur le réseau des Voies Rapides Urbaines (VRU)

- Lancement d'une réflexion concernant la définition d'une stratégie.
- Élaboration d'un module de formation à destination des exploitants (personnels de l'Équipement et CRS).
- Mise en place d'un groupe de travail avec les quatre compagnies autoroutières des CRS.
- Réflexion sur un document "grand public" expliquant le fonctionnement du réseau des VRU et son utilisation pour obtenir une sécurité optimale.

### Animation du pôle des chargés de mission Sécurité Routière d'Ile-de-France

- Formations initiale et continue des Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière.
- Assistance conseil aux responsables de pôle de compétence des préfectures pour la mise en œuvre des politiques départementales de Sécurité Routière, notamment dans la mise en œuvre des DGO et la définition des politiques de lutte contre l'insécurité routière dans les nouvelles structures de lutte contre la délinquance mises en place par le ministère de l'Intérieur en juillet 2002.
- Mise en place de cellules d'écoute pour les familles de victimes à Paris.
- Réunions régulières des auto-écoles de Seine-et-Marne afin de les doter d'une culture Sécurité Routière.
- Formation de formateurs pour les éducateurs (FRANCA, CEMEA, MJC, CIDJ...).



# Ressources, nuisances, sécurité

**Bruit, inondations, déchets... la société est de plus en plus sensible à toutes les nuisances qu'entraîne le développement économique et urbain.**



## La gestion des grandes crues

Une participation très active à la mise au point du Plan zonal de secours, que l'on pourrait aussi appeler "réflexion sur l'organisation et le fonctionnement de l'agglomération en grande crue". Dans un premier temps, la DREIF a été consultée sur la



capacité de la RATP à trouver et à acheminer les matériaux de construction nécessaires pour l'exécution de son plan.

Par la suite, le besoin s'est manifesté de définir le fonctionnement du réseau routier en grande crue : quels ponts restent accessibles, quels grands axes routiers sont coupés ? Une première estimation a été faite en 2002 et sera affinée en 2003 ; sur la base déjà obtenue, une modélisation de la circula-

tion est prévue, qui permettra d'étudier différents types de mesures de circulation à mettre en place en période de crue et d'estimer leur impact probable.

## L'élaboration du Plan de gestion des déchets du BTP pour Paris et la Petite couronne

Les grandes études sur les quantités de déchets produits et sur le diagnostic des pratiques actuelles ont été rendues fin 2002 ; quant aux sept groupes de travail thématiques, ils ont rendu leurs conclusions début 2003. De la sorte, après un travail intense associant les organisations professionnelles, les collectivités locales, les associations de protection de l'environnement et les services de l'État concernés, le plan de gestion des déchets du BTP, pour Paris et la Petite couronne devrait être approuvé au premier semestre 2003.

Le problème est particulièrement aigu dans cette zone dense, où toute construction nécessite une démolition préalable générant une grande quantité de déchets variés et hétérogènes. La quantité de déchets du BTP par habitant et par an et la proportion de déchets provenant du bâtiment par rapport aux travaux publics sont donc beaucoup plus importantes en zone dense, générant un volume trois fois supérieur à celui des ordures ménagères.

L'objectif principal est de limiter le mélange sur les chantiers de types de déchets devant être traités de manière très différente, et en tout cas de séparer les Déchets Industriels Spéciaux (DIS, les plus toxiques) du reste. Ensuite, il est nécessaire que les déchets soient dirigés vers les filières convenables de traitement. Ces objectifs exigent une implication de tous les acteurs, des maîtres d'ouvrage jusqu'aux loueurs de bennes et aux gestionnaires de décharges d'inertes.

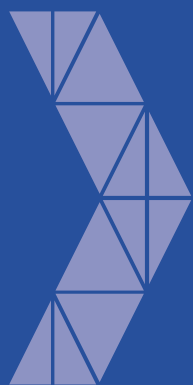
Une coordination à l'échelle régionale a été menée, avec pour sujet principal les flux de déchets de la zone centrale vers la Grande couronne. Celle-ci a exprimé trois demandes, qui constitueront autant d'objectifs majeurs du plan : limiter la production de déchets, favoriser le recyclage, développer l'utilisation de la voie d'eau.

## Les autres grands axes d'action

La DREIF s'est investie dans les études préalables à la révision du Plan d'exposition au bruit de Roissy, notamment en ce qui concerne son impact sur les zones en cours d'urbanisation.. Une étude sur la dévalorisation des biens immobiliers due au bruit des avions autour de l'aéroport d'Orly a été menée à bien en 2002, conformément à un engagement de la Charte de qualité de l'environnement sonore.

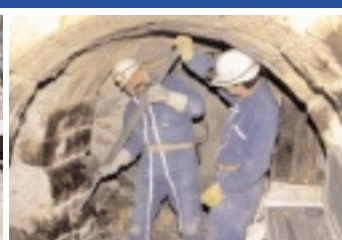
L'inventaire des sols pollués en Seine-Saint-Denis est en voie d'achèvement et se trouve progressivement intégré à la base nationale BASIAS.

La DREIF a aussi contribué à la mise au point du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et des mesures de protection concrète (limitation de vitesse, circulation alternée) devraient bientôt voir le jour.



# Prestations d'ingénierie publique

**En 2002, la DREIF a assuré des prestations de contrôle des normes et d'amélioration de la qualité des matériaux et des techniques grâce à ses laboratoires, tout en développant de nouveaux outils de haute technologie.**



En 2002, les actions internationales se sont poursuivies dans trois domaines : le domaine de la normalisation européenne à Bruxelles : participation du Laboratoire Régional de l'Est Parisien (LREP) à la réunion du "workgroup" chargé des avis techniques européens sur les bétons bitumineux ultra minces, dans le domaine des audits d'usine : le Laboratoire Régional de l'Ouest Parisien (LROP) a assuré des audits de fabrication d'armature de béton précontraint en Italie et en Allemagne. La participation à des actions inter gouvernementales de coopération routière a concerné les Indes, la Tunisie, le Maroc et le Japon : assistance technique du LREP au Laboratoire de la Direction des Routes du Maroc dans le cadre de la coopération franco-marocaine, participation de la Division des Études d'Infrastructures de Transports et des Ouvrages d'Art (DEITOA) aux rencontres avec le ministère de la Construction du Japon et assistance technique pour le suivi topométrique du pont Vasco de Gama à Lisbonne. Enfin secrétariat technique assuré par le LROP du Comité de l'AIPCR (Association Mondiale de la Route) en charge des chaussées routières.

En 2002, la mise en œuvre du plan stratégique pour l'activité CETE de la DRE Ile-de-France (la DRE Ile-de-France fait partie du Réseau Technique du ministère de l'Équipement avec les sept Centres d'Études Techniques de l'Équipement et les Services Techniques Centraux) s'est poursuivie dans les différents domaines.

## Interventions sur les Ouvrages d'Art

En matière d'études et d'assistance aux travaux, la DEITOA a développé son expertise dans le domaine des tranchées couvertes (la DEITOA est équipe-ressource avec le LREP pour le ministère dans ce domaine), des ponts et des passerelles.

En 2002, sous la maîtrise d'ouvrage du SETRA et sous la maîtrise d'œuvre de la DREIF, a été démarré un programme d'essais de vibrations sur la passerelle Solférino. Cette passerelle qui relie le jardin des Tuileries au musée d'Orsay a été équipée d'amortisseurs pour atténuer les vibrations qui ont été constatées lors de son inauguration. Le programme, maintenant démarré, permettra d'approfondir les connaissances dans ce domaine au plus grand bénéfice des structures futures.



Les études les plus importantes ont concerné l'Étude Préliminaire de la couverture de Vélizy au-dessus de l'A86, l'étude de réhabilitation du tunnel de Saint-Cloud et de la tranchée couverte de Boulogne sur l'autoroute A13 mais aussi les pièces techniques du dossier de consultation des entreprises pour la semi-couverture de Colombes au-dessus d'A86.

Pour les travaux, le Groupe Ouvrages d'Art (GOA) et les Laboratoires ont assuré le contrôle des études d'exécution, l'assistance technique à la maîtrise d'œuvre pour le suivi des travaux, ainsi que le contrôle extérieur de différents ouvrages d'art :

- pont sur la Seine à Corbeil dans le cadre de l'élargissement de la Francilienne,
- appuis du viaduc de Meaux,
- la couverture de l'autoroute A1 à Blanc Mesnil,
- tranchée couverte de Vidalos dans les Hautes Pyrénées,
- travaux de reconstruction du Pont de Jossigny,
- construction d'un pont poussé au-dessus de l'autoroute A1 dans le département de l'Oise,
- surveillance des travaux d'élargissement de la RN286 dans les Yvelines.

L'équipe ressource du LREP pour les visites subaquatiques d'ouvrages a réalisé la visite des parties immergées de onze ponts de Paris, du nouveau pont de Strasbourg sur le Rhin et participé à des études pour les ports de Port Leucate et de Monaco.

L'équipe ressources durabilité du béton a réalisé des études variées comme le diagnostic de différents ouvrages de A10-A11 pour COFIROUTE, pour le pont de Saint-Nazaire, l'aqueduc de la Vanne et pour le compte du service des monuments historiques du ministère de la culture.

Le LROP est intervenu sur les ouvrages de protection phonique avec une activité ciblée sur les matériaux bois et béton bois (élaboration de pièces du marché et contrôle extérieur en usine de préfabrication).

Le contrôle des appareils d'appui, pour lesquels le LROP dispose d'un pôle de compétences, a fait l'objet d'une activité très soutenue avec les contrôles d'appareils d'appui spéciaux à pots de grands ouvrages (pont sur le Rhin, pont RATP, pont de Bezons).

L'activité de certification par des personnels qualifiés pour des missions d'audit s'est amplifiée : marque NF BPE, marque NF AFCAB, marque NF appareils d'appuis, VCU (Visites et Contrôles en Usine) procédés de précontrainte et VCU armatures de précontrainte.

La gestion du patrimoine existant et les préoccupations sécuritaires croissantes des maîtres d'ouvrage maintiennent à un haut niveau la nécessité de visites périodiques d'ouvrages : visites IQOA (Inspection Qualité d'Ouvrages d'Art), auscultation d'ouvrages, de portiques, potences ou hauts mâts. Des inspections d'ouvrages d'art ont ainsi été menées par les deux laboratoires (ponts sur la seine, ouvrages sur A12, A13, ...).

La méthodologie VSC (Visites Simplifiées Comparées) de gestion d'un patrimoine d'Ouvrages d'Art à destination des collectivités locales a été étendue pour intégrer tout type d'ouvrage (ponts, murs, voies navigables, ports, ...).

## Entretien et développement de la voirie

La DEITOA a été chargée de la mise à jour de l'APS de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne. En 2002, cela s'est traduit essentiellement par la mise au point du dossier destiné à relancer la concertation locale.

Les Laboratoires de l'Ouest et de l'Est Parisien assistent les maîtres d'ouvrage pour l'entretien et la gestion de la voirie dont ils ont la charge. Cette assistance porte d'une part sur la politique d'entretien et la programmation à l'aide de logiciels adaptés tels que VISAGE et ORAGE, d'autre part sur le contrôle des travaux réalisés (déviations de Marines, fin de la construction de la liaison Cergy-Roissy...). En 2002, la collaboration avec les Conseils Généraux a été redéfinie dans le cadre du nouveau code des marchés publics : appels d'offres lancés par les départements de Seine-et-Marne, des Yvelines et du Val-d'Oise.

Le LROP a poursuivi ses réflexions méthodologiques dans le domaine de la voirie urbaine, pour lequel il est équipe-ressource du ministère, en liaison étroite avec les collectivités locales et l'Association des Ingénieurs Territoriaux de France : guide pour la conception des plates-formes tramway revêtues de matériaux modulaires, catalogue des dégradations de surface et des solutions de réparation pour la Mairie de Paris, étude des pavements anciens pour le compte du CERTU, ...



Un autre axe de développement important a été la promotion de l'utilisation de matériaux régionaux ou de recyclage, dans le cadre de la charte pour une gestion durable et une utilisation rationnelle des granulats signée début 2002 par l'État, les grands maîtres d'ouvrage publics et les organisations professionnelles d'Ile-de-France: trois guides techniques ont été achevés par le LREP et par le LROP et ce dernier a organisé des journées techniques sur l'asphalte routier et les résines. Par ailleurs, dans le cadre de la mission de coordination qui lui est confiée entre le réseau technique et le Service Technique des Bases Aériennes (STBA) le LROP a préparé, organisé et



co-animé en lien avec le STBA et le LCPC la journée annuelle d'information et d'échange STBA/LCPC destinée aux maîtres d'ouvrages, maîtres d'œuvre, bureaux d'études et représentants d'entreprises concernés par les aéroports civils et les bases aériennes militaires.

Cette journée qui a réuni le 12 mars 2002 une centaine de personnes a traité de la "Sécurité des opérations aériennes au sol".

## Études géotechniques

Dans ce domaine, les interventions des laboratoires ont porté sur l'amont des ouvrages, reconnaissance des sols le long d'un tracé et dimensionnement des fondations. Parmi les interventions, on peut citer le suivi des parois moulées de l'échangeur A14-A86 le long du RER qui a donné lieu à une opération de recherche pour le compte du LCPC, ainsi que les études pour la couverture de A1 au Blanc Mesnil en liaison avec la DEITOA. Plus en aval, et suite à des désordres de différentes causes, les experts des laboratoires ont été recherchés pour l'étude des cavités d'anciennes carrières dans le Vexin, des problèmes liés à des mouvements de terrain sur la commune d'Argenteuil, de Bessancourt de Chanteloup-les-Vignes, interventions qui ont entraîné des prestations de type PPR (Plan de Prévention des Risques).

D'autres PPR dans le domaine des carrières souterraines ont été réalisés à Quincy-Voisins, Grégy-les-Meaux et Chaville.

## Protection de l'environnement

Dans le domaine acoustique, le LREP a réalisé des mesures du bruit et d'analyse de l'environnement sonore aux abords de routes nationales dans la perspective de mesurer l'impact ultérieur d'une évolution du réseau routier. La DEITOA a réalisé les études acoustiques relatives à deux secteurs autoroutiers importants de l'Ile-de-France : A6b au Kremlin-Bicêtre et A86 à Vélizy. A une autre échelle, elle a commencé l'évaluation acoustique des scénarios du dossier de voirie qui couvre toute l'agglomération de Melun.

La DEITOA avec l'appui du LREP et de la DPI a assuré la formation des DDE de la région d'Ile-de-France à l'utilisation du logiciel Map Bruit Routes destiné à faciliter la mise en place dans les DDE du volet départemental de l'observatoire national du bruit des transports terrestres. En prolongement le LREP intervient comme prestataire ou en assistance.

Dans le domaine des risques d'inondation, le LROP a étudié différents PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation, comme celui de la vallée du Loing).

Le LROP qui est équipe-ressource pour le ministère de l'Équipement dans le domaine de l'eau et de l'assainissement a mené différentes études sur les risques de débordement et sur les caractéristiques hydrobiologiques de certains rus d'Ile-de-France.

L'environnement routier est un domaine sur lequel les maîtres d'ouvrage publics font largement appel aux deux laboratoires: assainissement (loi sur l'eau), plantations d'alignement, candélabres,...

## Prestations informatiques

La Division des Prestations Informatiques (DPI) et les groupes spécialisés des laboratoires se mobilisent pour répondre aux demandes d'assistance et de développement d'application des donneurs d'ordre. Ainsi, le LROP a poursuivi en 2002 la diffusion du logiciel CONCERTO de gestion des accidents de la route auprès de l'ensemble des DDE d'Ile-de-France. La Direction des Routes a chargé la DPI de la maîtrise d'œuvre d'un nouveau projet informatique d'intranet pour la gestion et le suivi des projets autoroutiers. La DPI a assuré la recette fonctionnelle du passage à l'euro du logiciel de comptabilité administrative CASSIOPEE en s'appuyant sur la méthode KHEFREN recommandée par le ministère pour les projets informatiques. L'association Séminaire Robert Auzelle a demandé à la DPI d'étudier son site Internet. La DPI a enfin organisé des journées régionales concernant l'administration des données localisées et le logiciel GALION, outil informatique destiné au suivi du financement du logement social dans les départements.



## Sécurité des transports

L'année 2002 a vu un accroissement important de l'activité dans ce domaine. En termes de sécurité routière, le LREP a mené un certain nombre d'études tant au niveau local : massif de Fontainebleau, qu'au niveau de la région Ile-de-France : étude de la sécurité des motos. Dans un autre registre, le LROP étend son action dans le domaine de la sécurité routière : on peut citer le partenariat engagé avec le Conseil Général des Hauts-de-Seine pour l'expérimentation des outils CONCERTO et TOPASE sur les zones "accidentogènes" de la commune de Boulogne avec le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC) pour l'expérimentation des limiteurs de vitesse adaptatifs :

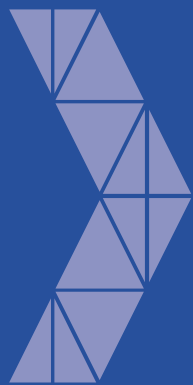
- dans le domaine de l'aide à la conduite, le LROP (partenaire du projet Arcos) a participé, en 2002, aux journées internationales qui se sont déroulées à Satory au cours desquelles de nombreux projets d'aides à la conduite ont été présentés avec des démonstrations,
- dans le cadre du projet LAVIA, une étape importante a été franchie avec l'arrivée des véhicules prototypes qui ont commencé la validation de la cartographie sur le secteur géographique retenu pour l'expérimentation.

La sécurité des transports s'est étendue en 2002 dans le domaine de la sécurité des transports guidés, la nouvelle organisation dans ce domaine ayant conduit à découper la France en cinq zones géographiques, le suivi des dossiers relatifs à tout le nord-ouest ayant été confié à la DEITOA.

## Autres domaines

Le LREP travaille depuis plusieurs années dans le domaine du bâtiment et réalise les Contrôles des Règles de Construction (CRC) pour le compte des DDE et de la DRE Ile-de-France. Le LREP a réalisé en 2002 une étude portant d'une part sur la qualité des procédures, d'autre part sur l'analyse des suites données à ces contrôles d'un point de vue juridique.

Le LREP a poursuivi les actions démarrées en 2001 dans le domaine des voies navigables avec la finalisation de la première étape de l'avant-projet sommaire d'itinéraire de l'Yonne pour le compte du Service de la Navigation de la Seine.



# Ressources humaines et fonctionnement

**En matière de ressources humaines, l'année 2002 a été marquée par la finalisation du plan triennal de formation du service et la mise en place opérationnelle, dans le cadre de l'Aménagement et de Réduction du Temps de Travail (ARTT), du dispositif de gestion de l'horaire variable.**



Dans le cadre de la mise en œuvre de son plan stratégique, la réorganisation de la fonction logistique interne s'est traduite par l'intégration de la fonction animation de la politique informatique au sein de la DPAG. L'important programme de formation de l'encadrement au management, engagé en 2001, a été poursuivi.

Une attention particulière a été portée à l'organisation interne des arbitrages en matière de logistique avec la mise en place d'un comité logistique. Par ailleurs, une étude sur la sécurité des réseaux et des systèmes d'information (contrôle d'accès protection contre les risques) ainsi qu'un important programme de rénovation et de mutualisation du parc automobile du service ont été réalisés.

## Les ressources humaines

*Gestion du personnel, recrutement, formation, action sociale, médecine de prévention, hygiène et sécurité, sécurité sociale et mutuelle*

Les 1 030 agents de la DREIF représentent une masse salariale de 37,9 M€ (dont 4,9 M€ de cotisations sociales et 0,6 M€ de prestations sociales).

En 2002, la mobilité s'est maintenue à un niveau élevé avec 107 départs et 128 arrivées.

Dans le cadre de son rôle de guichet d'entrée pour les concours organisés par le ministère de l'Équipement tant au plan national que régional, la DREIF a pris en charge l'inscription de 1 333 candidats répartis sur 49 concours.

Les résultats des concours professionnels ont, en 2002, contribué à favoriser la promotion interne des agents de la DREIF : 19 réussites (1 en C, 9 en B et 9 en A).

L'effort en faveur de la formation a été poursuivi. Ainsi, pour l'année 2002, il a représenté 3 000 journées stagiaires soit un ratio de 4 jours par agent.

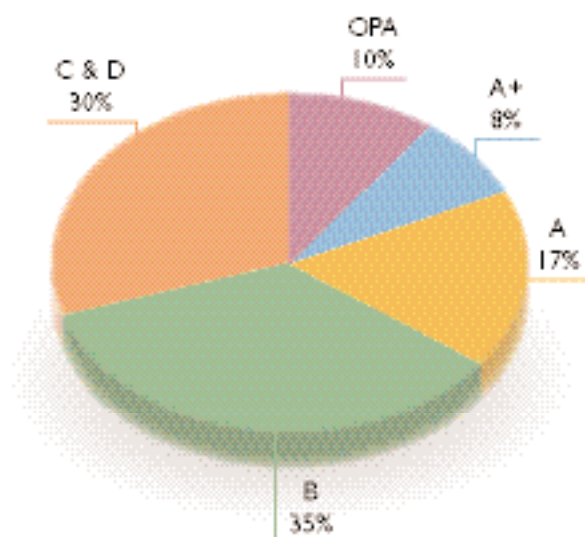
Les crédits consacrés à la formation, en augmentation de 33%, ont représenté en 2002 un montant de 87 400 € dont 12 050 € de frais de déplacements liés à la formation.

L'action sociale, destinée à favoriser l'insertion des agents, est menée par un ensemble de partenaires oeuvrant aussi bien au sein d'instances consultatives (CLAS), d'organismes sociaux et associatifs (MGET et ASCEE) que de l'administration.

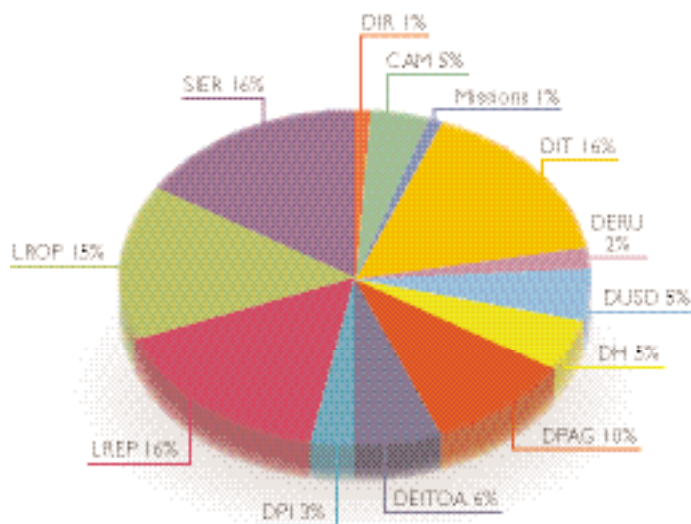
Outre le suivi médical des agents, assuré par les trois médecins de prévention, des actions ont été menées par un animateur spécialisé, une infirmière, une conseillère en économie sociale et familiale et une psychologue.



Répartition des effectifs par catégorie



Répartition des effectifs par division



## Le budget et le fonctionnement

### Budget et comptabilité, informatique et communications, moyens généraux, archivage

Le budget de la DREIF en 2002 s'est élevé à 37,4 M€. Il se décompose comme suit :

- 17,4 M€ de dépenses de fonctionnement proprement dites à raison de :

Fonctionnement de la DRE hors labos	4,0 M€
Fonctionnement du LREP	2,7 M€
Fonctionnement du LROP	2,9 M€
Sécurité routière entretien maintenance	7,8 M€
- 1,0 M€ de subventions de fonctionnement versées par l'État (interventions).
- 18,1 M€ de dépenses d'investissement (crédits de paiement), consacrés principalement aux études en matière d'aménagement et de déplacements (notamment pour l'élaboration du PDU (3,5 M€), à la mise en place du système d'exploitation du réseau autoroutier et des voies expressives d'Ile-de-France SIRIUS (13,9 M€), aux interventions dans les domaines du BTP et des transports (0,7 M€).
- 0,9 M€ pour les prestations internes du réseau CETE.

Les recettes représentent un montant global de 8 M€. Elles concernent pour l'essentiel les activités de prestations techniques du service.

Dans le domaine bureautique, le développement d'un applicatif local a permis d'uniformiser la charte graphique des postes de travail.

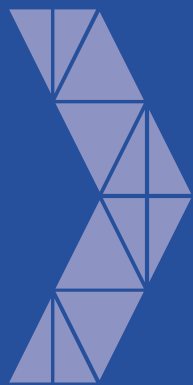
L'évolution du parc informatique a été marquée en 2002 par deux tendances :

- augmentation du nombre de postes de travail d'environ 8,5%,
- diminution du nombre d'imprimantes de 6,5%, priorité étant donnée aux équipements collectifs.

Sur le site Miollis, dans le domaine de la conservation du patrimoine immobilier, des travaux de mise aux normes ou en conformité des installations (salle autocom, climatisation, ascenseurs,...) de réfection des descentes d'eau pluviales et usées des bâtiments B et C et de rénovation de couloir ont été menés à leur terme.

En 2002, le service des archives, commun avec la préfecture de région, a accueilli en provenance de 30 services, 54 versements soit 1300 boîtes et 192 mètres linéaires (total conservé : 2,5 km.), le nombre de communications de dossiers est en progression de 32%.





# Communication, études et publications



## Manifestations

La DREIF a participé au salon de la Nouvelle Ville comme l'année précédente, en mettant en valeur ses études récentes, ainsi que les observatoires qui lui sont associés, tels que l'Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise (ORIE), l'Observatoire des Loyers de l'Agglomération Parisienne (OLAP) et l'Observatoire Régional du Foncier (ORF).

## Communication

L'intranet de la DREIF, grâce au travail de l'équipe qui en assure la gestion a continué à s'enrichir de nouvelles rubriques qui permettront une meilleure circulation de l'information.

La photothèque, instrument pour illustrer la vie des services et leur fournir des documents photographiques pour les réunions, vivier d'informations pour l'intranet a joué son rôle essentiel de support visuel.

Le service communication a élaboré les différents rapports d'activité, préfecture de région, ministère et dre. Le flash DRE a mobilisé les ressources du service pour la parution régulière d'une nouvelle formule sur l'intranet.

## Missions de la DREIF

La DREIF a une mission d'observation et fait des propositions pour l'élaboration des politiques d'aménagement et d'équipement.

✓ **Aménagement et urbanisme** : la direction veille à la compatibilité entre les différents documents d'urbanisme et à l'application du schéma directeur de la Région d'Ile-de-France ; elle joue un rôle d'animation dans les secteurs du bâtiment, des travaux publics et de l'énergie.

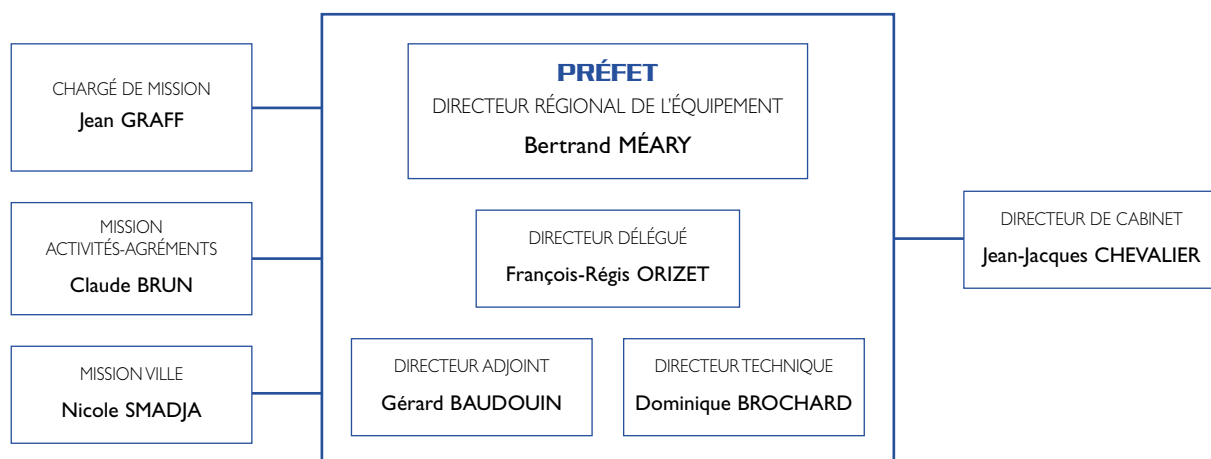
✓ **Habitat** : elle définit l'application de la politique d'aide au logement, relaie la politique d'innovation technique et sociale, coordonne la politique d'études des services déconcentrés. Elle publie les statistiques de la construction.

✓ **Transports** : la DREIF participe à la conception du programme des transports et du contrat de plan État-Région. Elle élabore le Plan de Déplacements Urbains. La compétence de la DREIF s'étend également à la gestion de la circulation sur les autoroutes et voies rapides, à la sécurité routière, aux transports de marchandises, à la politique d'implantation des plates-formes de stockage et de transit, etc.

✓ **Politique technique de l'équipement** : la direction a un rôle d'expert technique, d'animation, de formation.

✓ Enfin, elle veille à la cohérence entre les documents d'urbanisation et les politiques en matière de nuisances, de ressources et de sécurité.

## Organigramme à jour juin 2003



DUSO	DH	DIT	DNRS	OPAG	DEITOA	LREP	LROP	DPI	SIER
DIVISION DE L'URBANISME ET DU SCHÉMA DIRECTEUR	DIVISION DE L'HABITAT	DIVISION DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS	DIVISION NUISANCES RESSOURCES SÉCURITÉ	DIVISION DU PERSONNEL ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE	DIVISION DES ÉTUDES D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET D'OUVRAGE D'ART	LABORATOIRE RÉGIONAL DE L'EST PARISIEN	LABORATOIRE RÉGIONAL DE L'OUEST PARISIEN	DIVISION DES PRESTATIONS INFORMATIQUES	SERVICE INTERDÉPARTEMENTAL D'EXPLOITATION ROUTIÈRE
François NOISSETTE	Josette DELPIANO	Yves GEFFRIN	Xavier ROEDERER	Jean-Yves CHATALIC	Evelyne HUMBERT	Yves CHARGROS	Emmanuel MERCENIER	Patrice BRAIDA	Michel CHARTIER
Activités principalement régaliennes					Activités de prestations techniques				Service à l'utilisateur

## Liste des publications éditées en 2002

La DREIF a publié en 2002 une vingtaine d'études, actuellement en vente dans ses locaux, dans le hall d'accueil, et/ou, en consultation à la documentation centrale, les mardi et jeudi après-midi.

Parmi ces études il est possible de citer :

- ✓ Les niveaux de loyers du secteur privé dans l'agglomération parisienne
- ✓ Population Emploi : Évolutions longues
- ✓ L'annuaire du Fret en Ile-de-France
- ✓ Les immeubles de bureaux de grande taille récents
- ✓ Les données du logement en Ile-de-France 2001
- ✓ La gestion des espaces urbanisables du SDRIF
- ✓ Géographie de l'emploi 2000

- ✓ Élaborer un Plan Local de Déplacement (PLD)
- ✓ Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France
- ✓ Les mouvements d'entreprises
- ✓ Les zones d'Activité économiques en Ile-de-France

Outre les études précédentes, qui ont fait l'objet d'une publication pour en assurer une large diffusion, la Direction Régionale de l'Équipement a mené un certain nombre d'études à diffusion plus restreinte ou à usage interne. Ces études visent à éclairer la mise en œuvre régionale des politiques de l'État dans ses domaines de compétences, tout en présentant des éléments de réflexion à ses partenaires.



Rapport réalisé sous la responsabilité de la mission de la communication  
de la direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF)  
21-23 rue Miollis - 75015 Paris  
Tél. : 01 40 61 80 80 - Fax : 01 40 61 85 85  
[dreif@equipement.gouv.fr](mailto:dreif@equipement.gouv.fr)

Crédit photos : DREIF, Gauthier / Guiho / Gobry -  
J.-M. Monthiers, Marc Mimram (architecte et ingénieur) -  
IAURIF, D. Lacombe - SNCF, S. Cambon -  
LA DOCUMENTATION FRANÇAISE, P. Guignard -  
Maquette et réalisation : LM Concept - 01 45 88 64 21  
Achevé d'imprimer août 2003

**21-23 rue Miollis  
75015 Paris  
téléphone :  
01 40 61 80 80  
fax : 01 40 61 85 85**

**ISBN : 2-11-093990-7**