

EQUIPE

magazine

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

SOMMAIRE

2-3 PROJETS

L'accessibilité
par les transports en
commun cartographiée.

4-5 DOSSIER



Résultats
de l'enquête
sur l'occupation
du parc social.

6 INITIATIVES

Aménagement de l'A4
en Seine-et-Marne :
des travaux préparés
en concertation.

7 TECHNIQUES

Un outil informatique
pour la gestion
des travaux de voirie.

8 PARTENAIRES

Interview de Christian
Lamboley, directeur de la
voirie et des déplacements
à la Mairie de Paris.



ILE-DE-FRANCE

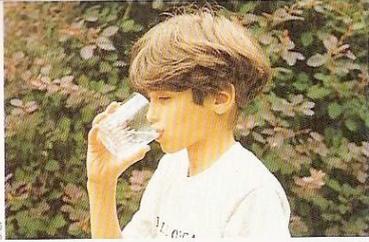
Augmentation modérée du prix de l'eau

Le début des années 1990 fut marqué par une hausse sensible du prix de l'eau dans la région Ile-de-France, en relation avec l'accélération des investissements en matière d'assainissement et d'épuration. 1997 a représenté un tournant dans cette évolution, se caractérisant par une hausse modérée de +3,3% en moyenne francilienne.

Le prix moyen, toutes taxes comprises, qu'ont payé les Franciliens en 1997 pour 1 m³ d'eau potable est de 18,13 F. «Par rapport à l'année précédente, pour laquelle le prix s'établissait à 17,54 F/m³, la hausse de + 3,3% est donc relativement modérée, souligne Yves Piquet, de la division de l'eau et des réseaux urbains (DERU) à la DREIF, qui a conduit l'étude. Cette tendance à la modération des augmentations devrait se confirmer en 1998.»

Après plusieurs années de hausse sensible – on est passé de 7,15 F/m³ à 18,13 F/m³ entre 1984 et 1997, soit une augmentation de + 153% quand l'inflation était de 40% –, l'évolution du prix de l'eau s'est rapprochée cette année de l'augmentation générale du coût de la vie. La période 1991-1996 a été marquée par des investissements importants en matière d'assainissement et de lutte contre la pollution, en raison principalement de l'application de la Directive **Suite p. 2**

N° 65
JUIN-JUILLET 1998



► Suite de la p. 1 européenne, traduite en droit français par le décret du 3 juin 1994. Sur la période de 1984-1997, les composantes du prix total de l'eau ont évolué de manière sensiblement différente. Ce sont les postes "redevances d'assainissement" (avec + 245%) et surtout "autres redevances et taxes" qui, incluant les redevances perçues par l'Agence de l'eau Seine-Normandie dans le cadre de ses programmes d'intervention et notamment le VI^e programme, ont logiquement connu la plus forte croissance (+ 375%).

Par comparaison, l'augmentation du prix de base de l'eau, qui correspond aux coûts de production et de distribution, a été de 71% sur la période.

Relative stabilité des prix, poursuite des investissements

En 1997, les redevances d'assainissement et les autres redevances et taxes ont continué de connaître une augmentation sensible (respectivement + 5,2% et + 3,5%), encore supérieure à celle du prix de base (+ 1,9% par rapport à l'année précédente). De telles évolutions ont pour origine l'incidence des investissements engagés qui se sont poursuivis en 1997, mais à un rythme moins soutenu qu'antérieurement. ■

Variations régionales du prix de l'eau

En fonction de l'origine des ressources mobilisées et des efforts d'investissement consentis, notamment dans le domaine de l'assainissement et de l'épuration,

pour maintenir la qualité, le prix de l'eau varie sensiblement suivant les secteurs de l'Ile-de-France. À titre d'exemple, en petite couronne, les prix moyens pratiqués sont

homogènes. Dans les départements de grande couronne, les variations sont plus sensibles et liées notamment à l'origine des eaux et au niveau des investissements réalisés.

LE PRIX DE L'EAU POTABLE EN IDF

| Départements | Prix de base | Redevance d'assainissement | Autres redevances et taxes | Prix total (F/m ³) |
|--------------------------|--------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| Paris | 5,60 | 4,83 | 4,37 | 14,80 |
| Hauts-de-Seine | 8,47 | 5,86 | 4,56 | 18,89 |
| Seine-Saint-Denis | 9,01 | 6,43 | 4,52 | 19,96 |
| Val-de-Marne | 8,73 | 6,77 | 4,53 | 20,03 |
| Seine-et-Marne | 6,87 | 6,80 | 4,59 | 18,26 |
| Yvelines | 7,55 | 4,56 | 4,49 | 16,60 |
| Essonne | 8,20 | 6,23 | 4,97 | 19,40 |
| Val-d'Oise | 8,29 | 6,89 | 4,61 | 19,79 |
| Moyenne IDF | 7,67 | 5,90 | 4,56 | 18,13 |
| Moyenne IDF (hors Paris) | 8,19 | 6,17 | 4,60 | 18,96 |

Prix moyens pondérés (en F/m³) par département, au 2^e semestre 1997.

EN BREF

Bilan de la sécurité routière en Ile-de-France, pour l'année 1997

68 vies ont été épargnées en 1997, par rapport à 1996. La diminution du nombre de tués en Ile-de-France (-9,2%) est plus forte que sur le plan national (-1,1%). Mais les résultats diffèrent d'un département à l'autre. Entre 1993 et 1997, c'est dans les Hauts-de-Seine que l'évolution de la mortalité routière est la plus favorable

(-40,3%), puis dans le Val-de-Marne (-32,3%), en Seine-et-Marne (-32,3%), dans le Val-d'Oise (-16,7%), dans les Yvelines (-16,0%), à Paris (-7,8%), en Essonne (-6,5%) et enfin en Seine-Saint-Denis (-1,9%). En 1997, le bilan fait apparaître les évolutions suivantes: — comme sur le plan national, les jeunes de 15 à 24 ans restent les plus touchés par la mortalité routière. En 1997, comme en 1996, 173 jeunes de 15 à 24 ans sont morts sur la route, soit

25,8% du total des tués alors que cette classe d'âge représente 15% de la population en Ile-de-France; — une forte augmentation du nombre de tués à deux-roues: 23,4% chez les motocyclistes, 23,5% chez les cyclistes et 21,4% chez les cyclomotoristes en 1997 par rapport à 1996; — une diminution sensible du nombre de tués parmi les piétons (-21,6%) et les usagers de voitures de tourisme (-15,6%);

| | 1997 | Évolution 1997/1996 |
|-------------|--------|---------------------|
| Tués | 671 | -9,2% |
| Blessés | 33 559 | +0,9% |
| dont graves | 3 891 | +3,4% |

PROJETS

Système d'information géographique L'accessibilité en commun

Grâce au système d'information géographique (SIG) de la DREIF, la division des infrastructures et des transports (DIT) peut désormais, dans le cadre de la préparation du plan de déplacements urbains, étudier la desserte par les transports en commun de zones précises en Ile-de-France.

À partir des données géographiques, urbanistiques et socio-économiques qui ont été compilées par les services de la DRE ou acquises auprès d'autres organismes, le SIG permet de corréler différents types d'informations et de les regrouper sur des cartes immédiatement lisibles. Dans le cadre de la préparation du plan de déplacements urbains (PDU), Marc Papinutti, responsable du groupe études et stratégies de

n géographique de la DREIF

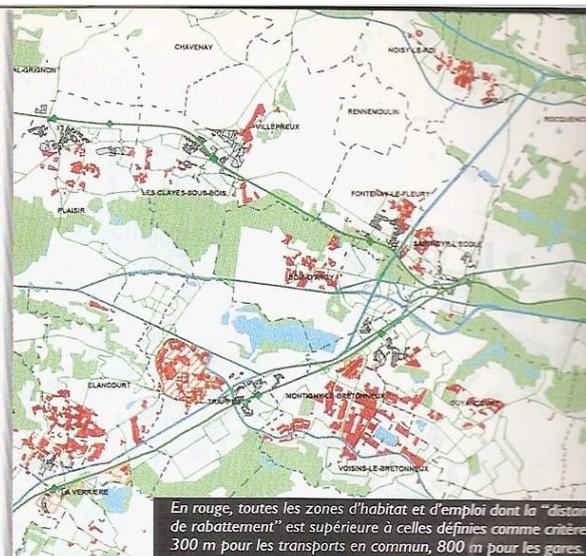
lité des transports n à la carte

transport de la DIT, a demandé au service en charge du SIG de travailler sur l'accessibilité des transports en commun en Ile-de-France. «Des critères précis ont été définis, commente Yannick Tondut, responsable du groupe transports en commun à la DIT, qui a également exploité les résultats de l'étude. L'objectif était de porter un diagnostic sur l'efficacité du réseau de transports en termes tant de qualité de services que d'aménagements urbains.» Au groupe SIG, situé à la division de l'urbanisme et du schéma directeur, Patrick Rigault et ses collaborateurs se mettent donc au travail. «Nous avons croisé la carte de la desserte du réseau ferré et du réseau de bus et de tramways, avec celles de la densité de population et de la densité d'emplois, explique Patrick Rigault. Le résultat fait apparaître en rouge toutes les zones d'habitat et d'emploi dont la "distance de

rabattement" est supérieure à celles définies comme critères: 300 m pour les transports en commun, 800 m pour les gares.»

Identifier et qualifier les zones mal desservies

La première carte élaborée montre notamment l'accessibilité des territoires en transports en commun. «Des données extrêmement précieuses, observe Yannick Tondut, car elles nous permettent d'identifier immédiatement et de façon très parlante les zones les moins bien desservies.» Cet outil de diagnostic sera d'ailleurs utilisé dans le cadre des réflexions préalables au prochain comité interministériel d'aménagement du territoire et pour le futur contrat de plan, afin de programmer les interventions. Le groupe urbanisme et projets spatiaux de la DUSD a complété ce travail par une analyse urbaine et ter-



En rouge, toutes les zones d'habitat et d'emploi dont la "distance de rabattement" est supérieure à celles définies comme critères: 300 m pour les transports en commun, 800 m pour les gares.

ritoriale des situations, mettant ces résultats en perspective au regard de l'aménagement du territoire francilien. Il a également enrichi qualitativement ce diagnostic, en particulier sur les notions de desserte et d'enclavement. Des notions très pertinentes pour la politique de la ville: certains quartiers prioritaires restent encore enclavés, ou uniquement desservis par des bus, dont la capacité ou la qualité de service sont insuffisantes.

«Grâce à ce travail en profondeur, nous avons aussi pu identifier des zones jugées jusqu'alors non prioritaires, compte tenu d'une plus faible densité de population, mais

qui justifieraient pourtant une réflexion sur l'amélioration de la desserte, reprend Yannick Tondut. C'est, par exemple, le cas des gares de Trappes ou de Vigneux.» Grâce à la lisibilité des résultats, la possibilité d'accès quasi instantané aux données, l'automatisation des tâches d'études, le SIG autorise une grande finesse d'analyse et renforce la transversalité des approches. En donnant la possibilité de corréler des données autrefois éparses, il devient un outil incontournable de la cohérence des politiques mises en œuvre. ■
DREIF: direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France; DUSD: division de l'urbanisme et du schéma directeur.

— c'est sur le réseau départemental que les gains sont les plus importants, le nombre des tués diminue et celui des blessés graves reste identique alors que sur les autres réseaux le nombre de tués stagne et celui des blessés graves augmente; — dans les agglomérations de moins de 5000 habitants, le nombre de victimes graves diminue de 1,05%, mais il augmente de 5% en rase campagne en 1997 par rapport à 1996.

Évaluation de 26 PLH en Ile-de-France

Créés en 1983, les programmes locaux de l'habitat (PLH) ont été relancés par la loi d'orientation sur la ville (LOV) en 1991, dans le cadre d'une procédure renforcée et dans certains cas obligatoire, notamment pour les communes de plus de 3500 habitants situées dans l'agglomération parisienne et ne disposant pas de 20% de logements sociaux. Le PLH est

l'occasion pour les collectivités de définir une politique en matière d'habitat tant du point de vue de la localisation que de la diversification des types de logements. À partir de l'examen de 26 PLH, sur les 116 concernés actuellement en Ile-de-France par les dispositions particulières de la LOV, la division de l'habitat de la direction régionale de l'Équipement a évalué les actions concrètes menées dans les communes.

Des caractéristiques se dégagent: la priorité donnée aux logements destinés au desserrement et au renouvellement de la population au détriment des besoins spécifiques locaux, la facilitation de la démarche dans le cas de zone d'aménagement concerté préexistante, l'insuffisance des démarches intercommunales... L'étude met également en relief le rôle des services de l'État dans l'aide apportée aux communes.

Logement

État des lieux de l'occupation du parc social francilien

La loi du 4 mars 1996 a imposé aux bailleurs des logements sociaux la réalisation, tous les trois ans, d'une enquête relative à l'occupation du parc social (OPS). La DREIF a décidé d'utiliser ces informations nouvelles pour obtenir une photographie sur l'ensemble de la région.

1 La population occupant les logements sociaux franciliens est relativement jeune et sur-représentée par les familles monoparentales.

2 Les ressources des ménages sont le plus souvent inférieures au plafond PLA. Toutefois, cet état de fait doit être nuancé par les disparités entre les départements et la date d'entrée dans le logement.

3 Les logements sociaux connaissent un taux de vacance légèrement supérieur à celui de la France entière, avec une mobilité importante.

Le 4 mars 1996, les députés instituèrent la loi relative au supplément de loyer de solidarité. Depuis, les bailleurs doivent réaliser deux enquêtes : l'une, annuelle, relative aux revenus des ménages, l'autre, triennale, détaillant le profil des ménages et leur composition familiale, leurs ressources ainsi que le profil des emménagés récents. Cette deuxième enquête, réalisée pour la première fois au début 1997, a servi de base de travail au groupe études et stratégie du logement (GESL) de la division de l'habitat (DH) de la DREIF. « Pour faire face au déficit d'information concernant l'occupation du logement social, nous avons fait notre propre analyse des résultats de l'enquête, de manière à avoir une vision spécifique à l'ensemble de la région Ile-de-France », explique Patrick Jules du GESL. « À cette occasion, la DREIF et l'ARHLM (association régionale des organismes HLM) ont travaillé en étroite collaboration, pour échanger et produire une information partagée, qui fera prochainement l'objet d'un article spécifique. Les contraintes d'exploitation, notamment le fait que les réponses soient déclaratives et que les données apparaissent de qualité variable (voir encadré), incitent néanmoins à une certaine prudence. Quoiqu'il en soit, nous avons ainsi obtenu

une photographie relativement exhaustive, et récente, sur l'occupation du parc social ».

1 Des ménages jeunes et souvent monoparentaux

En Ile-de-France, une résidence principale sur quatre est un logement social – contre une sur six dans l'ensemble de l'Hexagone – accueillant près de 17 % de la population francilienne. Une proportion variable selon les départements : de 12 % à Paris intra-muros, elle atteint 22 % en Seine-Saint-Denis.

L'enquête OPS dresse un état des lieux précis du profil des habitants de ces logements sociaux, réactualisé tous les trois ans. Objectif : favoriser, par une meilleure connaissance de l'existant, la négociation avec les organismes HLM, le logement des ménages défavorisés, la mixité sociale.

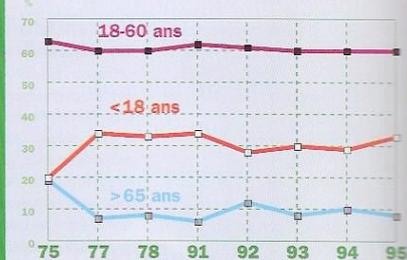
Qui sont donc, en 1997, les occupants franciliens du parc social ?



La part des mineurs est importante, 29 % versus 24 % pour l'ensemble de la région. Jeune, cette population est sur-représentée par les familles monoparentales, qui constituent pas moins de 15 % des ménages, soit plus du double de la moyenne francilienne constatée lors du dernier recensement général de la population (RGP 1990). Et cette proportion est élevée dans Paris. Enfin, un tiers des ménages est composé d'au moins un enfant, un chiffre proche du niveau régional, tandis que les familles sans

PART DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'ÂGE

La part des mineurs dans le parc social s'établit à 29 %, contre 24 % pour l'ensemble de la région, la part des plus de 65 ans s'élève à 10 % environ, proche de celle de la région, 11 %.



enfant sont moins nombreuses que pour l'ensemble de la population francilienne.

2 Des revenus souvent très faibles

Par ailleurs, et cela va dans le sens de la vocation de ce type de logements, le parc social accueille souvent des ménages à faible revenu. En effet, près d'un ménage sur deux (45% sur l'ensemble du parc francilien, 54% en ZUS) – est en deçà du plafond PLATS. Ce taux est encore plus élevé dans le reste de la France puisque, sur la totalité du territoire, il atteint 50%. «Là encore, on constate une forte disparité entre les départements franciliens, cette proportion allant de 33 à 53%, d'après les premières exploitations», estime Patrick Jules. Les nouveaux entrants, dans le logement depuis moins de trois ans, sont eux 50% à percevoir des revenus inférieurs au PLATS, 60% dans les ZUS. «On ne peut cependant pas conclure à une paupérisation de l'occupation du parc social, dans la mesure où, s'agissant d'une première enquête, on ne dispose pas d'éléments comparatifs satisfaisants, faute de références antérieures. L'écart important constaté entre le taux pour l'ensemble du parc et le taux pour les



En Ile-de-France, une résidence principale sur quatre est un logement social, contre une sur six dans l'ensemble de l'Hexagone. L'enquête OPS triennale permettra de mettre en lumière les dynamiques à l'œuvre dans le parc social.

emménagés récents dans les ZUS incite à penser que, dans ces quartiers difficiles, la paupérisation est réelle», analyse Patrick Jules.

3 Une mobilité importante, une vacance relative

Enfin, la mobilité des ménages est relativement importante : dans le parc social d'Ile-de-France, 27% des ménages occupent leur logement depuis moins de trois ans. Ils sont plus nombreux encore dans la France entière : 33%. «Ces chiffres doivent pourtant être appréhendés avec prudence dans la mesure où nous ne connaissons pas la part des ménages provenant déjà du parc social», met en garde Patrick Jules. Même prudence d'ailleurs concernant la vacance des logements. «L'enquête OPS établit un taux de vacance de 3,3%. Mais il s'agit d'un

taux établi au 1^{er} janvier 1997 et non d'une moyenne sur l'année. Il peut donc s'agir, pour partie, d'appartements rendus momentanément indisponibles pour travaux ou pour rotation de locataires», précise en effet Patrick Jules. Reste tout de même une grande hétérogénéité entre les départements – on constate jusqu'à un point d'écart (2,8% versus 3,8%) – et un taux de vacance plus élevé dans les quartiers difficiles : 4,3%. «Même si l'enquête OPS est perfectible, ses applications concrètes ne sont pas négligeables. Riche d'informations, elle fournit en effet une aide précieuse, parmi d'autres, pour la conduite des discussions entre l'État, les organismes ILM et les collectivités locales et territoriales. Elle a donc une incidence indirecte sur la politique de l'habitat et de la ville. Le renouvellement de l'OPS, attendu tous les trois ans, permettra de surcroît de mettre en lumière les dynamiques à l'œuvre dans le parc social, et donc d'en avoir une vision plus évolutive, plus vivante», conclut Patrick Jules. ■

PLA: prêt locatif aidé; PLATS: prêt locatif aidé très social; ZUS: zone urbaine sensible.

Une multiplicité d'acteurs

L'enquête OPS (occupation du parc social) permet de compléter les données du recensement général de la population (1990), de l'enquête nationale Logement (1996) et des données provenant des caisses d'allocations familiales. Elle est réalisée selon un dispositif de collecte pyramidal, avec des données agrégées à chaque échelon : la totalité des locataires remplit un questionnaire élaboré par le bailleur et transmis à ce dernier. Celui-ci communique les données agrégées au préfet du département (DDE), qui les fait parvenir au ministère de l'Équipement. Le taux de réponses des ménages a été de 90%, mais il varie selon les questions. Les bailleurs ont utilisé des méthodes diverses, faisant parfois appel à des prestataires extérieurs qui ont recodifié certains questionnaires, d'où de possibles sources d'erreurs. Des imperfections qui s'expliquent en partie par les délais très courts (quelques mois) impartis à la mise en œuvre de cette nouvelle enquête. Imperfections qui devraient être corrigées dans les prochaines éditions.

RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LE REVENU ET LE PLAFOND PLA

| | <80% | 80/100% | 100/140% | >140% |
|-----------------------|------|---------|----------|-------|
| Total | 44,9 | 32,9 | 16,4 | 5,9 |
| Nouveaux entrants | 50 | 34,1 | 13,8 | 2,1 |
| Total ZUS | 53,6 | 24,9 | 18 | 3,5 |
| Nouveaux entrants ZUS | 61,5 | 27,2 | 10,2 | 1,1 |

Source: DREIF-DIL, données brutes non redressées.

Travaux d'élargissement de l'A4
en Seine-et-Marne

Un maître mot : concertation

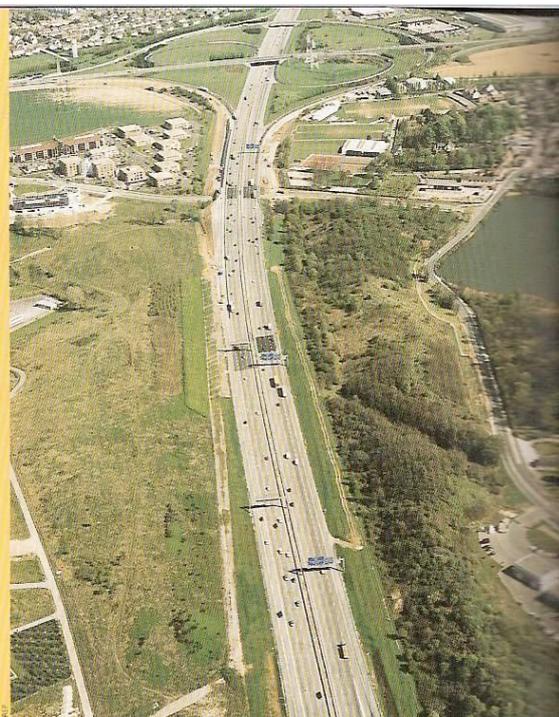
En Seine-et-Marne, entre Collégien et Val Maubuée, au niveau de Croissy-Beaubourg, Lognes et Torcy, une portion de l'autoroute A4 comporte trois voies alors qu'il en faudrait quatre. Pour supprimer ce goulot d'étranglement, deux ans de travaux seront nécessaires. Ils viennent de commencer.

« **L**es travaux se dérouleront en quatre phases jusqu'au premier trimestre 2000, et portent sur trois volets, explique Fabien Mousseau, ingénieur de l'arrondissement opérationnel de la DDE 77. Outre l'élargissement de l'A4 sur la portion entre Collégien et Val Maubuée, afin d'établir quatre voies en continu, nous aménagerons également deux carrefours giratoires en remplacement des "tourne-à-gauche" actuellement en service au niveau de l'échangeur de Croissy-Beaubourg, et mettrons en place des écrans phoniques dans le but de protéger les zones habitées, importunées par le bruit de la circulation. » Dans ce projet, une attention toute particulière a, en effet, été accordée à l'environnement. « Outre l'isolation phonique, qui devrait améliorer la qualité de vie des riverains, nous avons cherché à intégrer au mieux les nouveaux aménagements au paysage, souligne Régis Dagron, chef de subdivision. Un architecte a été consulté, qui a

travaillé sur la création d'une "porte", passant sous l'autoroute au niveau de l'avenue Jean-Moulin, qui relie Croissy-Beaubourg et Torcy. De même, des aménagements paysagers, s'inspirant de ceux mis en place à Marne-la-Vallée, sont prévus pour les nouveaux ronds-points. »

Concertation et information

Pour chacun des différents volets, les communes avoisinantes de Lognes, Torcy, Croissy-Beaubourg et Émerainville ont été pleinement associées au projet, et leurs remarques prises en compte. « Depuis les travaux réalisés sur l'A104, cette démarche de concertation est devenue la règle, ajoute Régis Dagron. Elle est effective avec les communes, bien sûr, avec le SIER (service interdépartemental d'exploitation routière de la DREIF), car il s'agit de ne pas perturber le retour d'information sur l'état du trafic, mais également avec les acteurs économiques importants de la zone. » Les entreprises de



Les travaux d'élargissement de l'autoroute A4 entre Val-Maubuée et Collégien afin d'améliorer la fluidité du trafic viennent de commencer. Un soin particulier sera apporté à la qualité de l'environnement, avec la mise en place d'écrans phoniques et l'aménagement paysagé des carrefours giratoires.

transport, nombreuses sur le secteur ont ainsi été informées, de même que les grands magasins du centre commercial Paris-Est, qui accueille notamment l'une des plus grandes surfaces de vente de matériel de bricolage d'Europe. « Avec les grands distributeurs, il s'agit d'un réel partenariat, déclare Pierre Guillon, du bureau de l'information et de la communication de la DDE 77. La création des giratoires suppose la mise en place de déviations temporaires, dont les conséquences pour l'accessibilité du centre commercial ont été largement anticipées. Outre les actions de communication à destination de la presse locale en vue d'informer les usagers, nous avons également mis en place un

centre d'information dans les locaux de la DDE à Collégien. Mais, surtout, avec les grands magasins de la zone, nous avons édité conjointement une brochure expliquant succinctement l'intérêt des travaux, et présentant un plan des itinéraires à suivre. Une exposition, dans la galerie marchande du centre commercial, est également en place, et une brochure de huit pages a été distribuée dans les boîtes aux lettres des habitants de Lognes, Croissy-Beaubourg et Torcy. Une démarche de concertation et d'information qui sera renouvelée pour les différentes phases de l'opération. ■

DDE: direction départementale de l'Équipement; DREIF: direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France.

Paris

La coordination au quotidien

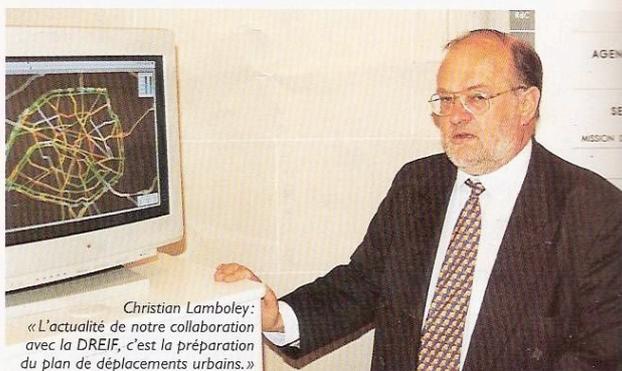
Interview de Christian Lamboley, directeur de la voirie et des déplacements à la Mairie de Paris.

Dans quel cadre êtes-vous amenés à collaborer avec la DREIF ?

■ En matière d'exploitation routière, la coordination est totale entre la DRE et les CRS, d'une part, et la direction de la Voirie et la préfecture de police, d'autre part. Les premiers ont la charge de la gestion des six autoroutes radiales, ainsi que des rocades autour de Paris, quand nous gérons le boulevard périphérique et la voirie parisienne. Les relations sont constantes entre les PC d'exploitation, notamment en cas d'incident ou d'accident, afin de mettre en œuvre des délestages efficaces et d'activer les systèmes d'information ; pour ce faire, un cahier commun de procédures a été mis en place. La gestion coordonnée des réseaux permet de planifier les travaux d'entretien, par exemple. Une convention a été établie entre la ville et la DREIF, qui garantit l'échange d'information entre les exploitants. Les données harmonisées peuvent ainsi être mises à disposition de sociétés spécialisées dans la fourniture d'informations routières, des médias, ou des sociétés commercialisant des systèmes de navigation embarqués. Elles sont également relayées par le SIER, notamment par le biais des panneaux à message variable. Au-delà, l'actualité de notre collaboration avec les services de la DREIF, c'est, bien sûr, la préparation du plan de déplacements urbains.

Pouvez-vous expliciter votre rôle dans ce cadre ?

■ Pour l'agglomération parisienne, l'initiative de la préparation du PDU a été confiée à l'État, représenté par le préfet de région. Elle s'effectue en association avec le conseil régional, le Conseil de Paris, le Syndicat des transports parisiens et le préfet de police de Paris. Les préfets de département et les conseils généraux y sont également associés, de



Christian Lamboley : « L'actualité de notre collaboration avec la DREIF, c'est la préparation du plan de déplacements urbains. »

même que les associations d'usagers et les partenaires institutionnels tels que la RATP et la SNCF, qui font partie du comité de pilotage. Nous apportons donc notre contribution à la réflexion au sein du comité de pilotage, du comité exécutif, du comité technique et animons l'un des six groupes de travail mis en place : celui consacré aux modes alternatifs et aux nouveaux usages, l'IAURIF assurant la charge de rapporteur des travaux.

Comment se sont déroulés les premiers travaux ?

■ À première vue, les structures mises en place ont pu sembler relativement lourdes. Mais elles ont fait la preuve de leur efficacité. La volonté de l'État a été clairement de privilégier la concertation, dès l'origine du projet, alors que la loi ne prévoyait de tels échanges qu'après la phase de préparation. Cela a permis des échanges fructueux avec les partenaires institutionnels et les associations d'usagers, même si les débats ont parfois dû être recadrés avec certains interlocuteurs. Au sein du groupe de travail, nous avons ainsi pu appréhender une pratique du roller comme moyen de transport complémentaire, qui ne paraissait pas évidente *a priori*. Cette volonté de concertation, en permettant de porter un diagnostic réaliste, me semble un des meilleurs gages de réussite du PDU. ■

DREIF : direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France ; IAURIF : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France ; PDU : plan de déplacements urbains ; SIER : service interdépartemental d'exploitation routière de la DREIF.



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

Équipe magazine est éditée par la
Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
21-23, rue Mollis, 75015 Paris
Tél. : 01 40 61 80 80 - Fax : 01 40 61 85 85.

Comité éditorial : Corinne Amoux (DDE 92), Régine Becamel (LRP), Nadia Capitani (DDE 95), Sylvie Devaux (DDE 91), Yves Farhi (cabinet), Germaine Ginestar (DIT), (DDE 78), Gisèle Guillaume Bredon (DPAG), Pierre Guillon (DDE 77), Colette Helle (DETOA), Phuong Mai Huynh (DH), Yvon Kergat (DDE 93), Virginie Matéo (SIER), Claudine Micout (LROP), Blandine Sené (DDE 94), Emilio Tempia (DUSD), Michel Thomachot (DERU).

Directeur de la publication : Gilles Ricono.
Directeur de la rédaction :

Diane Malapert.

Coordination de la rédaction :

Florence Marlot-Secret.

Photothèque : Alain Nabeth.

Diffusion : Gérard Ikhefif.

Conception, rédaction et réalisation :

SCIENCE 41, rue Greneta, 75002 Paris.

Tél. : 01 53 00 10 00.

Responsables d'édition :

Anabel Dutrop et Brigitte Doyle.

Secrétariat de rédaction :

Marie-Madeleine Sabouret.

Maquette : Stéphane Bertinotti.

Impression : Guillaume.

N° ISSN : 1164-6187.

Reproduction autorisée sous réserve de l'accord préalable de la DREIF, avec mention de la source.