

EQUIPE

magazine

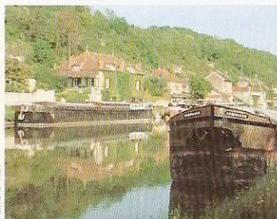
Direction Régionale
de l'Équipement d'Île-de-France

SOMMAIRE

2-3 PROJETS

Un diagnostic socio-économique de l'Île-de-France.

4-5 DOSSIER



Les atouts et les enjeux
du transport fluvial.

6 INITIATIVES

Sécurité routière :
halte à la vitesse !

7 TECHNIQUES

Dynamiser le partenariat pour
le logement des défavorisés.

8 PARTENAIRES

Gilles Leblanc, directeur
général du Port autonome
de Paris.



Habitat

Le logement social en détail

La DREIF vient de sortir les chiffres bruts 1998 de l'enquête "Parc locatif social".
Le point sur les grandes tendances de l'année.

« M » enée auprès de plus de 200 organismes propriétaires et gestionnaires de logements sociaux, l'enquête "Parc locatif social" permet de connaître de façon exhaustive la structure du parc locatif social régional et de suivre son évolution », explique Marie-Françoise Barbé-Barrail, responsable de l'enquête au sein de la cellule statistique du Groupe études et stratégie du logement de la

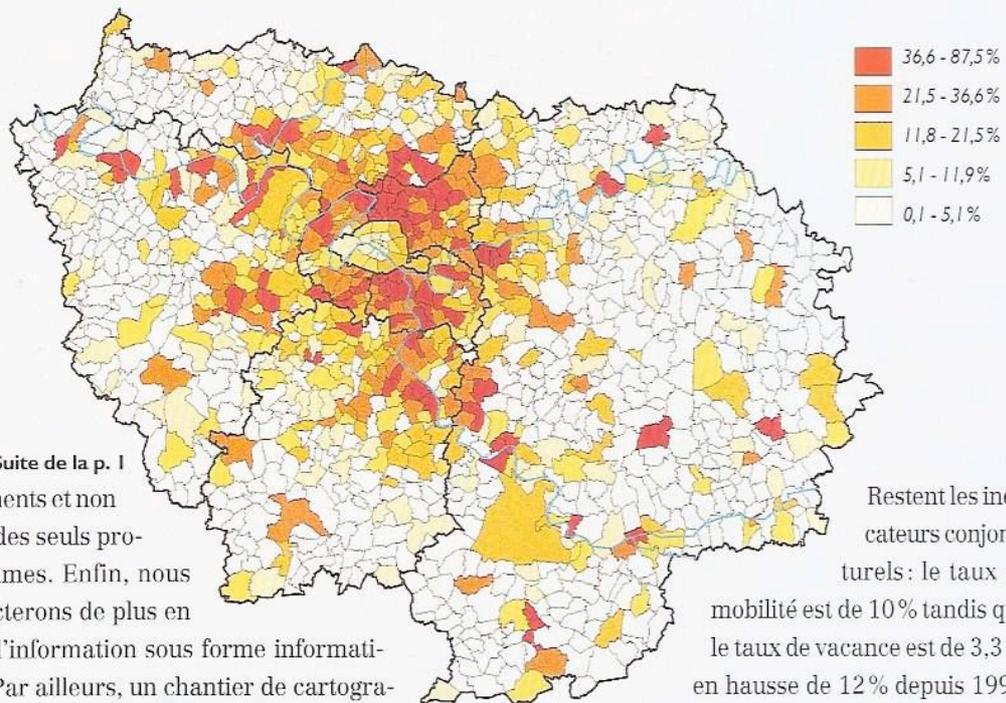
Division de l'habitat. « Ces données permettent de guider les politiques de l'habitat et sont nécessaires pour le calcul réglementaire des dotations aux communes », précise Olivier Milan, chef du Groupe études et stratégie du logement. Pour 1999, l'enquête sera encore plus détaillée. « Notre objectif est d'améliorer encore la qualité des données, le mode de calcul des loyers, et d'aller jusqu'au niveau des

Suite p. 2 ▶

N° 71
FÉVRIER 1999

PART DU PARC SOCIAL EN ILE-DE-FRANCE AU 1^{ER} JANVIER 1998

RESUME 1998 POUR LES LOGEMENTS SOCIAUX - IOD 1998 (PARIS)
 POUR LES INDICATEURS PRINCIPAUX
 CARTOGRAPHIE DREIF/CHISEL



► **Suite de la p. 1**
 bâtiments et non plus des seuls programmes. Enfin, nous collecterons de plus en plus l'information sous forme informatisée. Par ailleurs, un chantier de cartographie informatisée de tous les programmes s'achève actuellement et nourrira le système d'information géographique de la DREIF », commente Nelly Actif, responsable de la cellule statistique.

Les résultats 1998

En 1998, le nombre de logements sociaux en Ile-de-France a dépassé 1,1 million, ce qui représente un tiers du parc national pour un cinquième de la population française.

Autre constat : avec 15 000 nouvelles mises en service, soit 1,5% du parc, le taux d'accroissement du parc des logements est faible et en baisse. Les organismes les plus actifs sont les sociétés anonymes avec 53% des mises en service, tandis que les sociétés d'économie mixte voient leur part augmenter.

Restent les indicateurs conjoncturels : le taux de mobilité est de 10% tandis que le taux de vacance est de 3,3%, en hausse de 12% depuis 1997.

D'où le lancement en novembre 1998 d'une étude sur ce dernier thème, en partenariat avec la Caisse des dépôts et consignations et l'association régionale HLM. Elle devrait être terminée fin juin 1999.

Enfin, le montant de loyer moyen par an et par mètre carré de surface corrigée est passé de 188 F en 1997 à 195 F, et la part des logements à bas loyer (inférieur à 150 F) de 22% à 11,5% en 1998. Ce différentiel s'explique probablement par les rénovations, qui permettent d'appliquer des augmentations supérieures aux augmentations traditionnelles. ■

Contact : les résultats bruts 1998 sont disponibles auprès de Marie-Françoise Barbé-Barrailh. Tél. : 01 40 61 86 49. Les éditions 1996 et 1997 de l'enquête paraîtront au cours du premier semestre 1999.

DREIF : direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France.

Transport fluvial

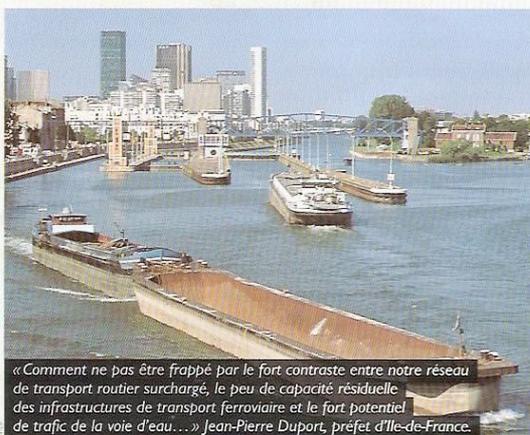
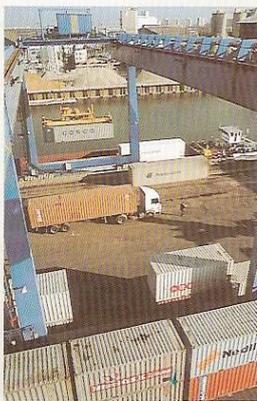
L'efficacité tranquille

Transporter, naviguer, aménager, explorer, rêver..., la voie d'eau est le territoire de tous les possibles. En Ile-de-France, la Seine majestueuse et ses rivières capricieuses nous offrent 500 kilomètres de voies d'eau. À développer et à protéger. Car les enjeux sont ceux du troisième millénaire : l'emploi et l'environnement.

1 Les marchandises vont leur chemin, du pipe-line au camion, du conteneur au wagon... Les ports fluviaux deviennent de véritables plates-formes intermodales.

2 Faciliter l'implantation de nouvelles entreprises sur les 80 sites du Port autonome de Paris, un travail de longue haleine avec des emplois à la clé.

3 Nettoyage et oxygénation de l'eau, protection du formidable réservoir naturel des berges..., la démarche environnementale prend ici tout son sens.



« Comment ne pas être frappé par le fort contraste entre notre réseau de transport routier surchargé, le peu de capacité résiduelle des infrastructures de transport ferroviaire et le fort potentiel de trafic de la voie d'eau... » Jean-Pierre Dupont, préfet d'Ile-de-France.

Le fleuve est à la mode ! Une mode qui devrait durer car le fleuve a des atouts bien dans l'air du temps : il est économique, écologique, fiable... sans parler de sa poésie, qu'il s'agisse du pont Mirabeau ou des guinguettes au bord de l'eau. Rien d'étonnant donc à ce que le fleuve, alternative au tout routier, ait de beaux jours devant lui. Particulièrement dans la région Ile-de-France, traversée par les 500 km de voies d'eau de la Seine et de ses affluents. Ouverts au trafic 24h/24, sept jours sur sept, fleuve et rivières desservent 80 ports et plates-formes portuaires, de Bruyères-sur-Oise à Bonneuil-sur-Marne. Les voies d'eau sont le domaine de l'établissement public "voies

navigables de France" et l'environnement des plates-formes portuaires constitue le Port autonome de Paris (PAP), premier port fluvial français et deuxième port européen avec 18 millions de tonnes de trafic. Sur des uni-

tés fluviales de 300 à 5000 tonnes ou sur des caboteurs de mer de 3000 tonnes, que ce soit pour l'approvisionnement de la région ou pour l'exportation *via* les ports de Rouen et du Havre, le fleuve transporte des matériaux de construction, des céréales, du charbon, des hydrocarbures... De façon économique – 7 centimes/tonne/km –, écologique – un convoi poussé par heure équivalant à un camion toutes les 28 secondes –, et fiable puisque le convoi fluvial passe par presque tous les temps, jours fériés ou pas...

1 L'avenir est au multimodal

Le transport fluvial en Ile-de-France n'a pas fait le plein, loin de là. Mais l'enjeu réel, c'est le

Histoire d'un fleuve

Il y a moins de deux siècles, la Seine présentait encore tous les aléas d'une rivière sauvage. Et la navigation y devenait périlleuse en période de basses eaux, soit six mois par an, avec une profondeur inférieure à un mètre ! L'aménagement démarre au début du XIX^e siècle. Les barrages-écluses en seront les instruments : des barrages pour étagier le fleuve en une suite de plans d'eau – ou biefs – dont la profondeur minimale autorise la navigation même en période de faibles débits ; des écluses qui font office d'ascenseurs pour permettre aux bateaux de passer d'un bief à l'autre. Petit à petit, les installations manuelles disparaissent au profit de systèmes électriques. Aujourd'hui, 35 groupes d'ouvrages – écluses et barrages – assurent la maîtrise du fleuve et de ses affluents en Ile-de-France. Ces ouvrages ont permis de créer le paysage que chacun connaît et qui participe de la qualité de vie des Franciliens et de l'attractivité touristique de la région.

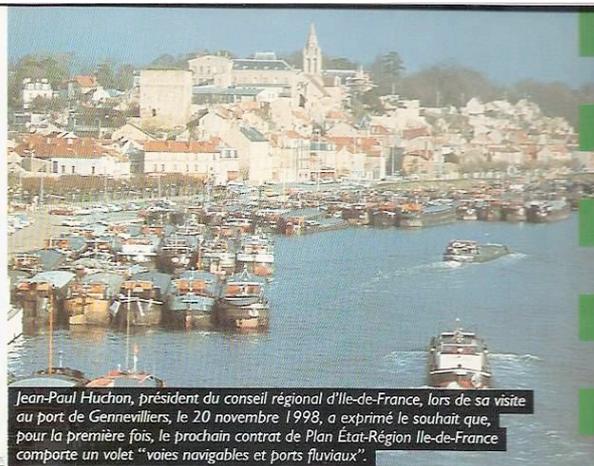
développement équilibré des différents modes de transport. «Le transport combiné est l'une des principales voies d'avenir pour faire face à l'accroissement des échanges», déclarait récemment le ministre de l'Équipement Jean-Claude Gayssot. Une déclaration traduite dans la démarche de planification des PDU ou le doublement des sommes consacrées par l'État au financement des chantiers de transport combiné, soit 100 MF, et l'augmentation des crédits consacrés à la voie d'eau (+34% en deux ans). Si l'avenir est le "multimodal", le Port autonome de Paris en est un chef d'orchestre. Cinq modes de transport se croisent ainsi au port de Gennevilliers, dont le développement ne fait que commencer: fluvial, maritime, ferroviaire, routier, par oléoduc. C'est par Gennevilliers que Les Grands Moulins de Paris font désormais transiter 60 000 tonnes de farine par an. Expédiés par train jusqu'au port, les sacs sont chargés dans des conteneurs et réexpédiés vers Rouen et Le Havre par les barges

de la ligne fluviale Logiseine. Un bel exemple du combiné fleuve-rail au service des entreprises.

2 L'enjeu de l'emploi

Derrière les chiffres du transport fluvial, il y a des entreprises et des emplois pour l'Ile-de-France. Le Port de Paris accueille déjà 550 entreprises, soit 10 000 emplois, et travaille à en séduire d'autres pour les fixer en Ile-de-France. Études techniques, projets de faisabilité, conception de bâtiments et d'ouvrages portuaires..., le PAP accompagne les projets en jouant un rôle de facilitateur.

Permettre à des industriels de trouver leur place dans la région, réconcilier la ville et l'industrie, tel est le pari. La restructuration du port d'Ivry-sur-Seine en est une heureuse illustration. Réalisé sous la houlette du PAP, en symbiose avec la commune et les industriels, le nouveau port témoigne que l'on peut à la fois développer l'activité industrielle - Ivry devrait ainsi passer de 450 000 à un million de tonnes de trafic - et ouvrir la ville sur le fleuve: création d'une promenade



Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Ile-de-France, lors de sa visite au port de Gennevilliers, le 20 novembre 1998, a exprimé le souhait que, pour la première fois, le prochain contrat de Plan État-Région Ile-de-France comporte un volet "voies navigables et ports fluviaux".

haute avec vue sur le fleuve, machineries mises en valeur grâce à un traitement des carrosseries...

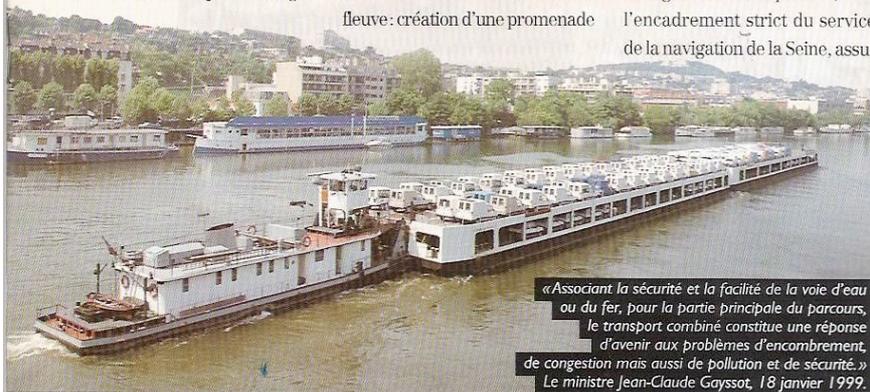
Les emplois sont encore et toujours au centre de l'autre volet d'activités du Port de Paris: le tourisme. Chaque année, à Paris, le fleuve transporte 5 millions de voyageurs, une clientèle essentiellement de "loisirs". D'une façon générale, les activités sportives (aviron, canoë-kayak) et l'économie touristique sur le bief parisien ont le vent en poupe: batobus qui relient les sites les plus visités de la capitale, mini-croisières, péniches-hôtels, bateaux-salles de spectacles..., l'imagination est au pouvoir, sous l'encadrement strict du service de la navigation de la Seine, assu-

rant les responsabilités régaliennes sur le plan d'eau. Il s'agit de conforter ce dynamisme et d'attirer les opérateurs privés - très concentrés sur le bief parisien - sur d'autres secteurs: ceux de la Seine-Amont, des boucles de la Marne, de Chatou, de L'Isle-Adam - Auvers...

3 L'environnement, une priorité évidente

Activité touristique ou trafic de marchandises, les priorités des pouvoirs publics restent la sécurité et la protection de l'environnement. Le service de la navigation de la Seine y veille et assure la police de la navigation, de l'eau, la prévention des pollutions... C'est aussi un souci constant, dans le cadre des maîtrises d'ouvrages, pour la réalisation de berges, de barrages qui favorisent l'oxygénation de l'eau et l'implantation sur les ouvrages de passes à poissons, habitants de plus en plus nombreux. Une Seine sous haute surveillance pour que, peut-être, le troisième millénaire voie des baigneurs sous les ponts de Paris! ■

PDU: plan de déplacements urbains.



«Associant la sécurité et la facilité de la voie d'eau ou du fer, pour la partie principale du parcours, le transport combiné constitue une réponse d'avenir aux problèmes d'encombrement, de congestion mais aussi de pollution et de sécurité.»
Le ministre Jean-Claude Gayssot, 18 janvier 1999.

Logement

Un travail de coordination au service des défavorisés

La loi Besson du 31 mai 1990 avait institué dans chaque département l'obligation de mise en place d'un plan d'actions pour le logement des défavorisés. Dans le cadre de la loi contre l'exclusion, un renforcement de ces dispositions a été adopté. En Ile-de-France plus qu'ailleurs, l'efficacité passe par la coordination.

En 1990, la loi Besson a rendu obligatoire la mise en place de plans départementaux d'actions pour le logement des défavorisés, élaborés et mis en œuvre par l'État et les conseils généraux. Ils doivent comporter trois grands volets :

- approfondissement de la connaissance de la demande de logements très sociaux et des besoins en logement des populations défavorisées;
 - création d'une offre supplémentaire de ce type de logements, par le biais de la construction, de l'acquisition et de l'amélioration mais aussi en mobilisant le parc privé;
 - mise en place d'un accompagnement social.
- L'objectif de la loi était de permettre à toute personne ou famille en difficulté d'avoir accès à un logement décent et indé-

pendant, et de s'y maintenir. Dans ce cadre, le Fonds de solidarité logement (FSL), géré au niveau départemental, constitue un levier fondamental du plan en permettant de financer l'accès au logement, le maintien des familles dans leur habitation et l'accompagnement social. Mais les services du ministère chargés de l'évaluation des plans au niveau national ont constaté une grande variété des pratiques en la matière d'un département à l'autre, et une motivation très variable des partenaires.

Nécessité de la coordination

« C'est pourquoi, huit ans après la promulgation de la loi, le ministre a souhaité, dans le cadre de la loi contre les exclusions, réformer certains aspects des plans départementaux, tout en confortant le principe,

explique Michèle Gonnet-Chaubet, du Groupe opérationnel du logement de la Division de l'habitat au sein de la DREIF. Il faut dynamiser le partenariat et permettre davantage de coordination entre les plans. »

L'enjeu est d'actualiser la loi Besson autour de trois objectifs.

- Renforcer le dispositif des plans. En effet, après une phase de réflexion approfondie, ceux-ci devront être adoptés pour une durée de trois ans.
- Donner la priorité aux situa-



L'un des objectifs de la loi Besson : permettre à toute personne en difficulté d'avoir accès à un logement décent.

tions sociales les plus difficiles au travers du FSL.

• Créer en Ile-de-France une instance de coordination présidée par le préfet de région et le président du conseil régional en liaison avec les préfets de département et les présidents de conseils généraux.

Enfin, l'État a décidé d'une augmentation substantielle de sa contribution aux FSL : celle-ci passera, au niveau régional, de 85,6 MF en 1998, à 101 MF en 1999. ■

DU CÔTÉ DE LA DOCUMENTATION

Le service de Documentation de la DREIF a sélectionné, pour *Équipe Magazine* :

■ **Les transports et la ville**
Analyses et diagnostics. Actes du séminaire des acteurs des transports et de la ville. Paris, mars-mai 1998. Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1998.

■ **Fiscalité de l'environnement**
Conseil d'analyse économique. Paris, La Documentation française, 1998.

■ **Les banlieues des villes françaises**
Pierre Merlin. Paris, La Documentation française, 1998. Coll. Les Études de La Documentation française.

■ **Le droit communautaire de l'environnement**
Jacqueline Dutheil de La Rochère. Paris, La Documentation française, 1998. Coll. Les Études de La Documentation française.

Contact : 01 40 61 82 33.

« Il faut dynamiser le partenariat. »



DREIF/AG/THIERRY

Port autonome de Paris

Les atouts du fleuve

Gilles Leblanc assure depuis l'automne dernier la direction générale du Port autonome de Paris (PAP). Aménagement et exploitation des ports parisiens, modernisation des plates-formes, transport de marchandises et bateaux à passagers..., son domaine, c'est la Seine.

Vous êtes aussi chef du Service de navigation de la Seine et directeur régional des Voies navigables de France sur les 17 départements du bassin. Pourquoi ?

■ L'État a des missions régaliennes sur le bassin de la Seine en matière de sécurité des navires (commerce et tourisme), de police de l'eau et de prévention des pollutions. Il intervient dans le domaine portuaire en Ile-de-France par le Port autonome de Paris et, en matière de voies navigables, sur tout le territoire national par les Voies navigables de France. Les missions, complémentaires et cohérentes, sont assurées par plus de 1 400 agents. Ces établissements publics ont leur identité et des instances délibérantes qui leur sont propres.

Enviro 13% des marchandises en Ile-de-France transitent sur les plates-formes du PAP. Le fleuve permet de faire passer un tonnage important et de nombreux passagers sur les 500 km de voies d'eau. Pourtant, n'est-il pas trop discret ?

■ Les questions relatives au transport des marchandises et à l'économie touristique sont assez mal connues des services de l'État et des collectivités territoriales. En Ile-de-France, la Seine et ses affluents structurent depuis longtemps le développement économique et social. Cela a peut-être été un peu oublié, mais nous constatons actuellement un renouveau de l'intérêt porté au fleuve dans toutes ses fonctions, transport urbain, activités sportives, touristiques et de loisirs, aménagement urbain et qualité des eaux. En matière de transport de marchandises comme de passagers, les infrastructures fluviales de la région Ile-de-France ont de fortes réserves de capacité.

Quelles sont vos priorités pour les cinq ans à venir ?

■ Les ouvrages qui tiennent les biefs datent pour la plupart du début du siècle. Ils doivent être fiabilisés et modernisés.

Le plan pluriannuel d'investissements portuaires pour le XII^e plan que nous préparons actuellement comporte un volet voie d'eau. Il prévoit un investissement de plus de 200 MF par an entre 2000 et 2006 pour le développement des différentes fonctions de la voie d'eau en Ile-de-France.

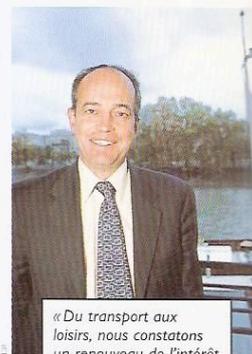
Et l'environnement ?

■ Nous intervenons dans le domaine de l'eau, pour le compte du ministère de l'Environnement : police des eaux, prévention des pollutions, avis hydrauliques, élaboration des plans de prévention contre les inondations; hors Ile-de-France, nous assurons également l'annonce de crues. Le service est également appelé à mettre en œuvre des programmes d'aménagement des berges, sous maîtrise d'ouvrage des communes, syndicats de communes ou départements. Dans ce domaine, les techniques ont considérablement évolué, permettant de réaliser des aménagements de grande qualité.

Comment se passe le partenariat avec la DREIF ? Des points peuvent-ils être améliorés ?

■ Je souhaite que le partenariat soit plus actif. Sur les plans scientifique et technique, la DREIF pourrait apporter un soutien réel dans plusieurs domaines. Au niveau des études générales, de l'observatoire des transports de marchandises, où nous sommes à la fois fournisseurs et clients, ainsi que d'un certain nombre d'aspects opérationnels, les marges de progrès sont importantes. Je suis très attentif à ce que les réseaux Équipement et Environnement puissent donner le meilleur d'eux-mêmes. La Seine et ses berges sont un lieu où les approches sectorielles peuvent s'opposer. Il nous appartient de dépasser ces contradictions. ■

DIREN : direction régionale de l'Environnement.



« Du transport aux loisirs, nous constatons un renouveau de l'intérêt porté à la Seine et à ses affluents. »



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 Miclisis, 75015 Paris
Tél. : 01 40 61 80 80 - Fax : 01 40 61 85 85.

Comité éditorial: Corinne Arnoux (DDE 92), Régine Becamel (LREP),
Virginie Bricout (SIEP), Nadia Capitani
(DDE 95), Yves Farni (cabinet), Gisele
Guillaume Bredon (DPAG), Pierre Guillon
(DDE 77), Colette Helle (DETOA), Phuong
Mai Huynh (DH), Yvon Kergoat (DDE 93),
Pascal Martin (DDE 78), Claudine Micout (LROP),
Blandine Sené (DDE 94), Catherine Soryak (DIT),
Emilio Tempia (DUSD), Michel Thomachot
(DERU), Elisabeth Watrobled (DDE 91).

Directeur de la publication: Gilles Ricono.
Directrice de la rédaction: Diane Malapert.
Coordination de la rédaction:
Florence Marfoe-Secret.

Photothèque: Alain Nabeth.

Diffusion: Gérard Ikhefif.

Conception, rédaction et réalisation:
EQUIPE 41, rue Greneta, 75002 Paris.
Tél. : 01 53 00 10 00.

Responsables d'édition:

Anabel Durot et Jérôme Rousselle.
Secrétariat de rédaction: Frédérique
Pelletier, Marie-Madeleine Sabouret.

Maquette: Malika Rehalia.

Impression: Guillaume.

N° ISSN: 1164-6187.

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