



Eric DYÈVRE
Directeur du département
gestion des infrastructures
de la RATP

En 2015, des travaux importants de rénovation des infrastructures ont été engagés sur le RER A. D'ici 2021, ce sont 24 km de voies et ballast qui seront remplacés entre Nanterre-Université et Vincennes. Datant d'une quarantaine d'années et très sollicitées avec un trafic en hausse de 20 % ces 20 dernières années, ces voies ont besoin d'être remplacées. Avec pour objectif d'améliorer leur fiabilité mais aussi d'accompagner l'arrivée des nouveaux trains qui équiperont toute la ligne début 2017.

Sur la ligne de RER la plus fréquentée d'Île-de-France, ce grand chantier a entraîné la fermeture du tronçon situé entre la Défense et Auber pendant quatre semaines, du 26 juillet au 23 août 2015. L'offre de transport a donc été adaptée pour répondre au mieux aux besoins des usagers tout en tenant compte des travaux. Des moyens de substitution exceptionnels ont été mis en place pour faciliter les trajets durant le mois de coupure. Des fermetures analogues seront réitérées chaque année jusqu'en 2018 afin d'améliorer l'offre de transport.

Au-delà des impacts sur le réseau de transport en commun, il était nécessaire de connaître les répercussions possibles de la fermeture sur la circulation routière. C'est tout naturellement que la RATP a fait appel à la DRIEA, responsable du suivi à l'échelle régionale des grands projets de transports, projets de transport en commun ou d'infrastructures routières. En effet, son modèle de déplacement multimodal permet ce type d'étude d'impact. C'est le détail de ces travaux que vous pourrez découvrir à la lecture de ce numéro.

Coupure estivale du RER A : évaluation de l'impact sur la circulation routière

Nathalie ODENT
Responsable du département
"Évaluation multimodale de projets"
DRIEA

La RATP a engagé un vaste programme de renouvellement des voies du tronçon central du RER A, mis en service dans les années 1970. La durée de vie des voies sur ce type de ligne étant d'une quarantaine d'années, il est programmé d'ici 2021 de remplacer 24 km de voies et de ballast entre Nanterre-Université et Vincennes.

Les travaux s'effectueront chaque année pendant sept ans, par section de 2,5 à 4,5 km. De 2015 à 2018, une partie de la ligne sera fermée pendant quatre semaines, chaque été, dans la période de moindre charge. Ensuite, de 2019 à 2021, les travaux auront lieu de nuit sans occasionner de coupure en journée.

Les travaux ont ainsi entraîné la fermeture du tronçon situé entre la Défense et Auber, du 25 juillet au 23 août dernier. Préalablement à cette interruption de service, la RATP a sollicité le SCEP (Service de la connaissance, des études et de la prospective) afin d'évaluer l'impact en termes de report modal des transports en commun (TC) vers la route, susceptible d'être engendré par la coupure estivale du RER A.

Le programme des coupures de circulation du RER A étant variable sur les quatre années de 2015 à 2018, il a été décidé de modéliser la situation la plus pénalisante, à savoir la coupure entre les gares Nation et La Défense, couplée à celle du RER C prévue également pour travaux à l'été 2015 (entre la gare d'Austerlitz et la station Henri-Martin sur la branche Pontoise-Montigny-Beauchamp, et la station Javel sur la branche Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines).

La modélisation a été faite par les équipes du département Évaluation multimodale des projets du SCEP, avec le modèle multimodal régional MODUS développé en régie au SCEP. L'intérêt du modèle MODUS est de pouvoir estimer, à la période de pointe du matin d'un jour ou-



Travaux sur les voies du RER A

© RATP Denis Sultion (recadrée)





vable, l'impact de la coupure du RER à la fois sur le fonctionnement du système régional de transports en commun et surtout sur la circulation routière dans son ensemble.

Pour mener l'étude, il a d'abord fallu représenter la situation de référence, c'est-à-dire sans le projet de coupure des RER. Or, le modèle de déplacements régional est établi sur des données d'enquêtes lui permettant de simuler statistiquement un jour moyen de l'année, donc en dehors des périodes de vacances. Les données de fréquentation des TC et de trafic routier en période estivale ont été transmises par la RATP, en lien avec les autres opérateurs de transports en commun, ainsi que par le service chargé des relevés de trafic de la DIRIF (direction des routes Ile-de-France de la DRIEA).

Il a alors été constaté, sur ces données récentes, que les principales lignes et principaux pôles d'échanges de TC connaissaient une baisse de fréquentation de l'ordre de 30 % l'été et le réseau routier structurant une baisse moyenne de trafic de 17 %. Le modèle a donc été adapté pour représenter la situation estivale de référence.

Ensuite, la situation de projet a été simulée, c'est-à-dire les coupures des RER en zone centrale. Afin de prendre en compte

les mesures de compensation prévues par les principaux opérateurs de TC (RATP et Transilien), à savoir des renforts d'offre estivale, il a été choisi de garder dans les modélisations les fréquences de service des TC de la période courante.

Des résultats permettant d'adapter au mieux l'offre de transports

Les lignes de transports en commun les plus impactées par la coupure du RER A étaient sans surprise la ligne de métro n°1 (Vincennes – la Défense) et les lignes L2 et L3 du Transilien (entre Gare Saint-Lazare et La Défense / Nanterre Université), mais, d'autres lignes étaient également impactées (les lignes 6, 9 et 14 du métro et le RER E).

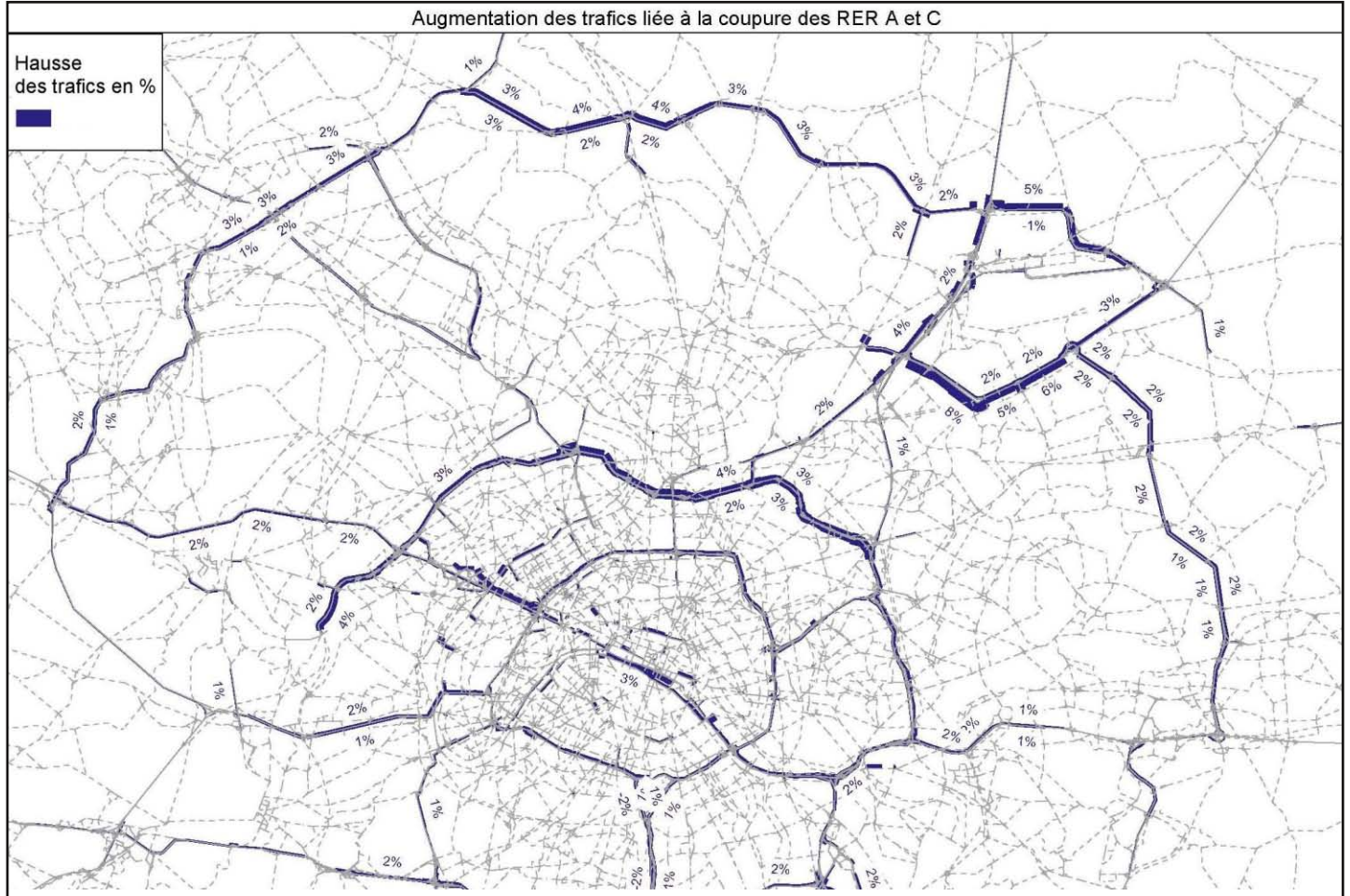
En première approximation, les reports s'effectuaient trop majoritairement sur la ligne 1, parallèle à la ligne du RER A et les charges constatées sur cette ligne dépassaient largement la capacité du matériel roulant. Pour éviter le dépassement de capacité en tout point de la ligne, différentes valeurs de « pénalité de retard » ont été testées : elles simulent le temps d'attente, sur les quais, d'usagers qui ne peuvent monter dans une rame bondée. Pour des lignes non automatisées, elles peuvent représenter également le temps

plus important passé par les rames en stations, du fait d'un accroissement des montées et descentes de voyageurs. Ainsi, après plusieurs tests d'allongement de temps de parcours, des valeurs ont été appliquées aux différentes lignes pour que leurs charges ne dépassent pas leurs capacités.

Les temps de parcours ont ainsi été recalculés et ont permis d'évaluer les reports modaux des lignes de TC vers les principaux axes routiers de la région, du fait des projets de travaux.

Le constat est un report modal très faible à l'échelle de la région (moins de 0,5 % de transfert des déplacements de la pointe du matin). Seuls quelques secteurs connaissent un accroissement de trafic routier de l'ordre de 5 % par rapport à une période estivale moyenne : il s'agit de l'A86 nord et des axes routiers de la Défense. Mais, ces légères augmentations de trafic restent bien inférieures aux valeurs d'un jour moyen en dehors des congés et de la période estivale.

Un retour d'expérience des trafics constatés à l'été 2015 est prévu par les opérateurs de transports en commun et routier. Il permettra de confronter les résultats des études amont à la réalité constatée et d'éclairer au mieux les décideurs sur les futures mesures de compensation à prendre.





La DRIEA dispose d'un modèle de déplacement. Pouvez-vous nous présenter ce modèle et ses particularités ?

L'État dispose en propre d'un outil d'évaluation et de prospective dans le domaine des politiques de déplacement en Île-de-France avec le modèle régional MODUS de la DRIEA.

Ce modèle est un outil d'aide à la décision pour l'État comme pour tous les partenaires institutionnels en région. MODUS est un des rares exemples de modèles développés et maintenus en régie dans une direction régionale du ministère. Il permet à l'État en région Île-de-France de jouer pleinement son rôle institutionnel comme investisseur et gestionnaire d'infrastructures nationales, et surtout son rôle stratégique avec un outil indépendant dans le contexte d'une multitude d'acteurs régionaux dans le domaine des transports.

Il permet de tester à l'échelle régionale les effets des politiques publiques et d'investissements en matière de transport mais aussi des scénarios prospectifs pour le futur. Ainsi les choix méthodologiques opèrent un équilibre entre la robustesse du modèle, son caractère opérationnel, avec sa capacité prédictive dans les tests entre scénarios à une échelle régionale. D'autre part, sa conception lui confère un caractère transparent et une possibilité d'adaptation pour répondre aux problématiques posées.

Il a été utilisé notamment pour l'évaluation de grands projets régionaux comme le Grand Paris Express, le prolongement à l'ouest d'EOLE ou de projets d'infrastructures routières.

Comment Modus a-t-il été exploité dans le cadre de l'étude de la coupure du RER A ?

Pour l'étude de la coupure estivale du RER A, l'objectif était d'évaluer la politique de transport mise en place par la RATP pour la réalisation de travaux en été et d'évaluer l'ampleur possible du report des usagers des transports en commun vers les routes.

L'estimation du report modal lié à ce projet de coupure était possible en utilisant les indicateurs de temps de parcours qui

entretien avec

Tram SIMONET et **Nathalie ODENT**

Département "Prospective
aménagement transports"
DRIEA

Département "Évaluation
multimodale de projets"
DRIEA

influent sur le choix modal de l'utilisateur. MODUS permet de répartir les usagers sur les réseaux de transport en recherchant une minimisation du temps de parcours. Ainsi, lors de la coupure d'une ligne de transport collectif (TC), lorsque les temps de parcours sont plus faibles en voiture particulière (VP), les usagers TC peuvent se reporter sur le réseau routier sous réserve qu'ils disposent d'un véhicule et d'un permis de conduire. L'affectation mettant en œuvre la recherche d'itinéraires, dernière étape de modélisation, à l'heure de pointe du matin, illustre les changements de trajets des usagers.

Le modèle a permis de mesurer les incidences de la coupure du RER A qui se sont traduites par des changements d'itinéraires en TC ou par un changement de mode de transport. Ainsi l'étude a pu estimer les augmentations de charge sur certaines lignes de TC et montrer que le trafic routier supplémentaire résultant du report vers la route reste dans des limites raisonnables, notamment du fait que la coupure a lieu en été.

Quels sont ses autres apports possibles ?

Le modèle de déplacements permet d'estimer les effets potentiels d'actions sur le système de transport. C'est le cas des Jeux olympiques de 2024 où la DRIEA pourra évaluer les conditions de circulation routière durant les JO 2024, du fait de la mise en place de voies réservées sur autoroutes ou de routes dédiées entièrement aux athlètes, à leurs délégations et aux médias. Un premier travail d'analyse a ainsi été réalisé. MODUS est également exploité dans d'autres études à caractère régional. Pour évaluer les impacts routiers de la mise en place d'une zone à circulation restreinte dans la capitale et son extension à d'autres communes de la future métropole, en association avec Airparif pour le volet pollution de l'air ou pour évaluer l'intérêt socio-économique d'une nouvelle ligne de TC directe entre la gare de l'Est et l'aéroport de Roissy, par la décongestion qu'elle pourrait entraîner aux heures de pointe sur les autoroutes de liaison entre Paris et l'aéroport.

agrément



Pierre-Yves APPERT
Célia MOINARD
Valérie MISSUD

Service aménagement/DRIEA

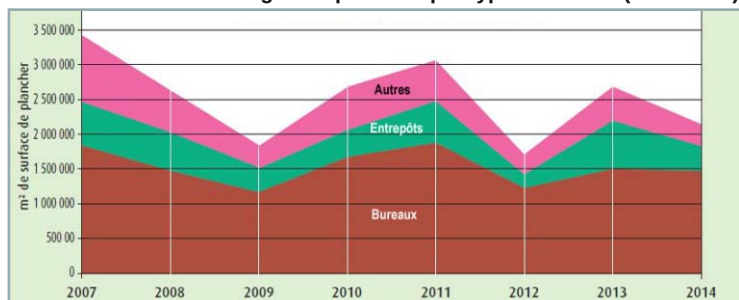
La politique de l'agrément des locaux d'activité en Île-de-France : bilan 2007-2014

Dans le cadre de la procédure d'agrément des locaux d'activités en Île-de-France, et comme le prévoit la loi, un bilan de l'agrément sur la période du dernier contrat de projet Etat-Région (2007-2014) a été établi par le préfet de région avec l'appui de la DRIEA.

Après un rappel de l'historique et des enjeux actuels de cette procédure, le rapport dresse un bilan factuel des agréments délivrés par l'État sur la période.

Ce document permet par ailleurs d'appréhender l'évolution du marché de l'immobilier d'entreprise sur les sept dernières années,

Evolution des surfaces agréées par an et par type de locaux (2007-2014)



dans un contexte économique et financier de plus en plus complexe et fluctuant, avec deux années particulièrement creuses, 2009 et 2012.

Le bilan met également en évidence l'accroissement du parc - alors même que l'activité économique a ralenti - et montre la polarisation très nette du territoire (plus de 31 % des bureaux agréés l'ont été dans les Hauts-de-Seine).

Par ailleurs, le bilan donne à voir la tertiarisation de l'activité économique francilienne (plus de 60 % des agréments délivrés sur cette période concernent des bureaux) et l'importante fluctuation du marché des locaux d'activités non tertiaires.

Au-delà de la rétrospective, le bilan de l'agrément permet aussi d'appréhender le futur proche. Les constructions sont en général mises en chantier entre un et cinq ans après obtention de l'agrément : ainsi, les agréments des dernières années illustrent le potentiel de construction des locaux d'activités à court terme. Ils renseignent sur la vitalité du marché comme sur ses perspectives géographiques.

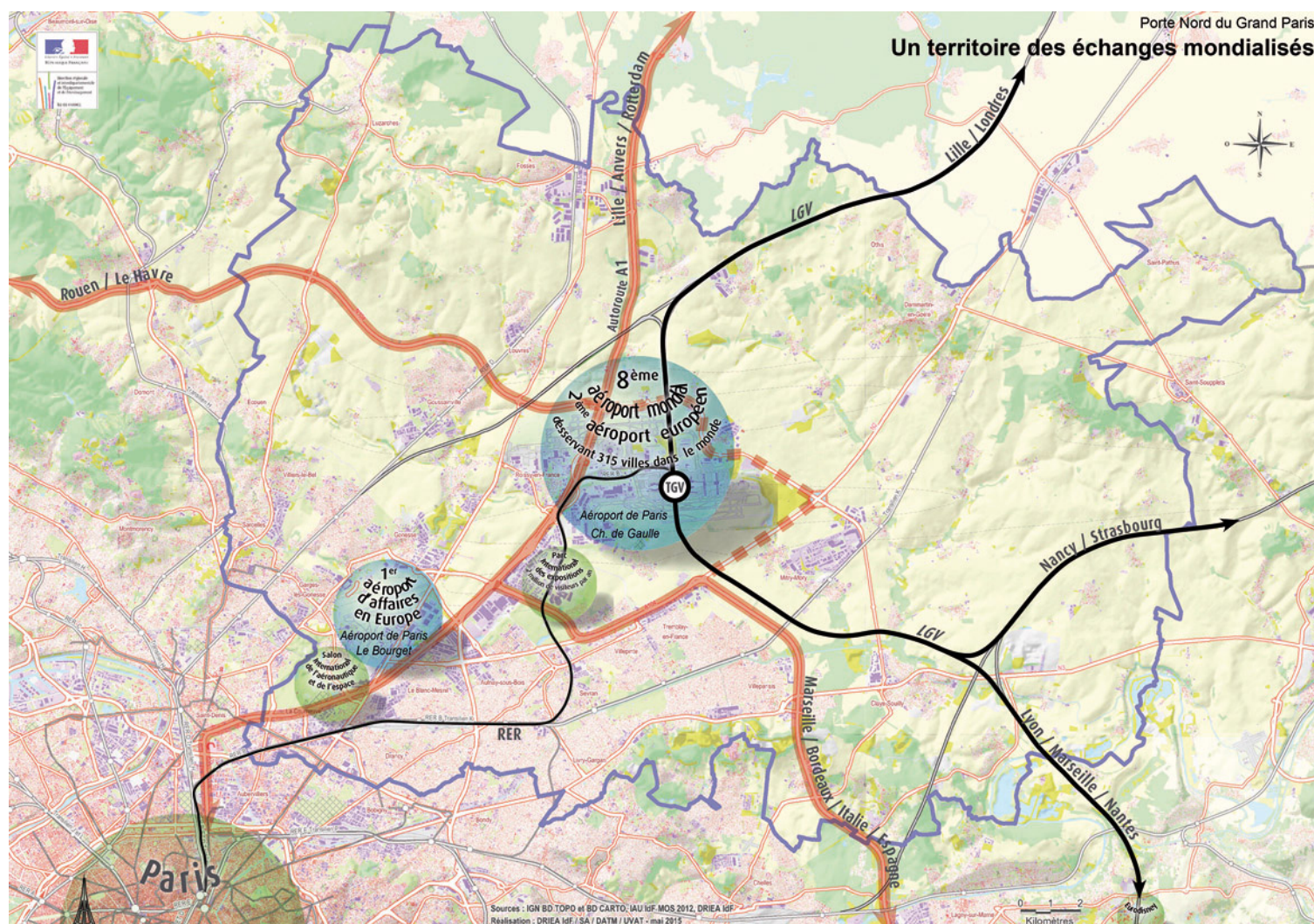


Pour en savoir plus sur l'agrément et télécharger le bilan : rubrique « Agréments » du site internet de la DRIEA.



Le grand territoire de Roissy-le Bourget : mieux connaître la « Porte Nord du Grand Paris »

La direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA IdF) a élaboré un dossier de référence sur le grand territoire de Roissy-Le Bourget, intitulé « Porte nord du Grand Paris », en étroite collaboration avec les directions départementales des territoires (DDT) et les opérateurs de l'État sur le territoire.



Ce document a été produit par la DRIEA à la demande du préfet de région. Il fait notamment suite aux annonces du Premier ministre lors du comité interministériel (CIM) sur le Grand Paris d'avril 2015, identifiant le Grand Roissy comme un territoire majeur du Grand Paris, dont le potentiel économique et urbain doit être valorisé.

De nombreux grands projets sont en effet prévus sur le territoire, et notamment celui du réaménagement et de la réindustrialisation du site de PSA à Aulnay-sous-Bois. Le Premier ministre a ainsi affirmé le besoin d'un pilotage coordonné et l'ambition de faire du territoire un « modèle d'intégration urbaine du XXI^{ème} siècle ».

Deux actions principales ont été identifiées lors du CIM :

- donner plus de cohérence et de visibilité à l'aménagement,
- faire profiter les riverains du développement et des créations d'emploi générées.

Parallèlement, la gouvernance en Île-de-France va considérablement évoluer au 1^{er} janvier 2016 suite aux lois MAPTAM (modernisation de l'action publique territoriale et affirmation des métropoles) et NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République), avec la création de la métropole du Grand Paris (MGP) et de ses établissements publics territoriaux et avec la création de grandes intercommunalités (établissements publics de coopération intercommunales, EPCI) en grande couronne. En particulier, le grand territoire de Roissy sera à cheval sur la métropole du Grand Paris au sud et sur un grand EPCI au nord.

Les principaux enjeux d'aménagement

La "porte Nord du Grand Paris" est l'un des espaces les plus ouverts aux échanges mondialisés et l'un des plus dynamiques en termes économiques et de création d'emplois du territoire national. Il est marqué par un réseau d'infrastructures et d'équipements d'intérêt national et international, dont l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Il joue un rôle essentiel dans le système métropolitain francilien, à l'interface du rayonnement international et de la qualité du cadre de vie quotidien.

Toutefois, un certain nombre de difficultés freinent le bon développement du territoire :

- une multiplicité de projets juxtaposés, révélateurs du dynamisme du territoire mais également source de confusion préjudiciable à l'efficacité opérationnelle et à l'image du territoire, avec une consommation importante d'espaces naturels et agricoles,
- des difficultés croissantes d'accessibilité, avec une saturation prévisible du réseau routier et en particulier de l'autoroute A1, même si de nombreux projets de transport en commun sont programmés à court et moyen terme,
- un manque d'attractivité et d'offre résidentielle, lié notamment à un déficit de qualité urbaine, alors même que le territoire présente des atouts paysagers et un fort potentiel de renouvellement urbain.

Le principal enjeu est donc d'organiser le développement du territoire, en termes quantitatif et qualitatif, et sur les plans économique, résidentiel, lié aux équipements et au paysage. Le CIM a ainsi souligné la nécessité de mettre en place un pilotage coordonné des projets, avec les grands acteurs du territoire.

Le contenu du dossier de référence

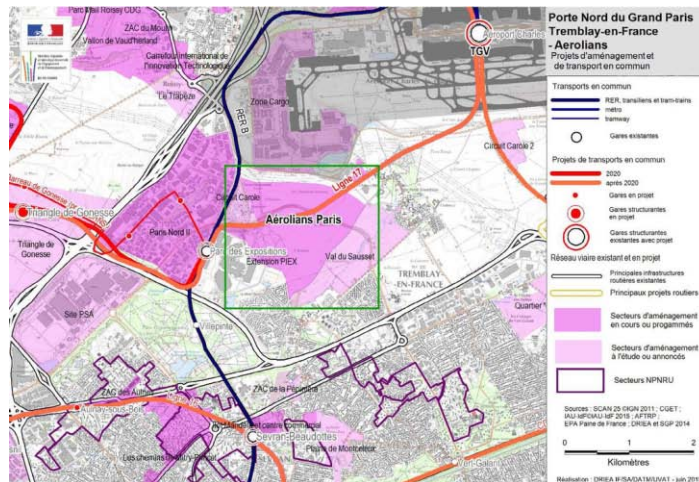
Ce dossier vise à actualiser les enjeux d'aménagement et d'organisation aux échelles du pôle économique et du grand territoire et à faire le point sur les projets en cours et à venir. Il est composé de deux livrets complémentaires.

Le premier livret concerne le contexte général du territoire en matière de dynamique économique, de mobilité et de cadre de vie. Il fait notamment le point sur l'état d'avancement en termes d'organisation du développement, de changement de modèle de mobilité et d'amélioration de l'attractivité résidentielle.

En effet, de nombreuses démarches ont été lancées sur le territoire, en particulier depuis 2009 avec le « rapport Dermagne » sur le développement durable de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, qui ont permis une mobilisation des acteurs autour d'objectifs partagés (notamment dans le cadre de l'étude « Orientations et schéma d'aménagement du Grand territoire de Roissy » conduite par la DRIEA), repris dans les contrats de développement territorial (CDT). Si la plupart des acteurs se félicite du chemin parcouru dans l'appropriation collective des enjeux, il reste beaucoup à faire pour atteindre les objectifs.

Les analyses écrites synthétiques associées à de nombreuses cartes et illustrations en grand format permettent de mieux s'approprier les caractéristiques et enjeux du territoire aux différentes échelles, et selon des thématiques variées telles que :

activités aéroportuaires, de congrès et de salon, logistique, bureaux, commerces, agriculture, ou encore : déplacements routiers et en transports en commun, et enfin : paysage et patrimoine, socio-démographie, construction de logements, nuisances aéroportuaires, politique de la ville.



Crédits image : AFTRP / Agence Luc Weizmann Architects

Exemple d'un des projets d'aménagement à vocation économique

Le deuxième livret, établi avec les contributions de l'établissement public d'aménagement (EPA) Plaine de France, d'Aéroports de Paris (ADP), de Grand Paris Aménagement (nouveau nom de l'AFTRP), de Viparis, de la Société du Grand Paris (SGP), de SNCF Réseau et du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), rassemble des monographies sur les principaux projets qu'ils portent sur ce territoire, en tant que maîtres d'ouvrage ou autorité organisatrice.

Trois grandes familles de projets ont été recensées : les projets d'aménagement à dominante économique, les projets d'infrastructure de transport et les projets d'aménagement mixtes ou à dominante logement.

Ces monographies décrivent de la façon la plus actualisée et illustrée possible les caractéristiques des opérations prévues, en termes quantitatifs (notamment concernant les programmations immobilières à différents horizons temporels) et qualitatifs (contexte, enjeux, maîtrise d'ouvrage, état d'avancement du projet, conditions de réussite...).



Ce dossier s'adresse à l'ensemble des acteurs du territoire et notamment à la future Métropole du Grand Paris et au futur EPCI du grand territoire de Roissy en grande couronne, ainsi qu'aux conseils départementaux de Seine-Saint-Denis, du Val d'Oise et de Seine-et-Marne et à la Région Île-de-France.

Il doit permettre d'éclairer les différentes démarches et décisions sur ce territoire majeur du Grand Paris.

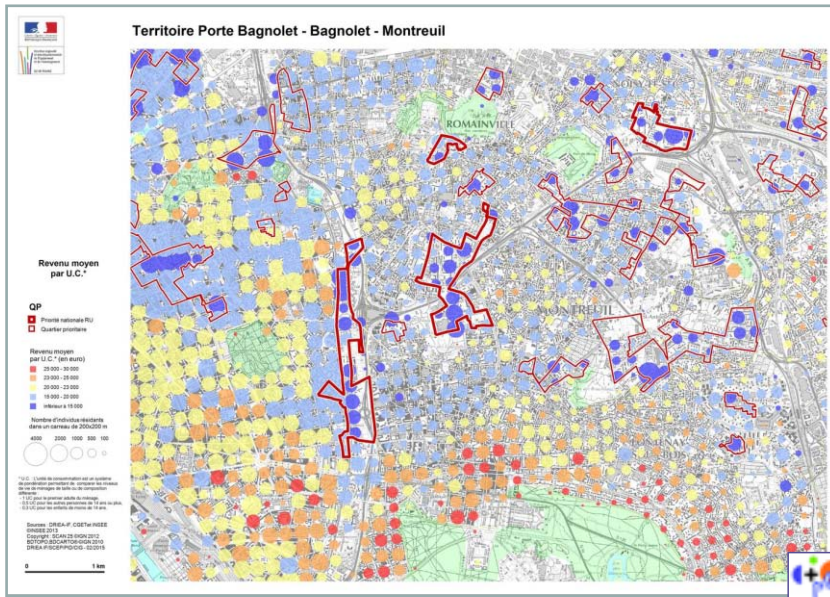


De nouvelles cartes pour le renouvellement urbain

Rassembler l'information produite, contextualiser les enjeux, diffuser et qualifier l'information sur les quartiers, tels sont les objectifs qui ont conduit l'ANRU, la DRIHL, l'IAU et la DRIEA à mettre à disposition un "atlas du renouvellement urbain", véritable outil d'aide à la décision pour élaborer une vision régionale mais aussi pour faciliter l'écriture des projets par les professionnels sur le terrain. En effet, si les territoires sont souvent très bien dotés en matière d'information géographique, ce n'est pas le cas de tous et ils ont souvent des difficultés à obtenir l'information pertinente sur les territoires voisins.

Ainsi, dès avril 2015, la cartographie dynamique de la [géographie prioritaire de la politique de la ville](#) en Île-de-France rassemblait les informations concernant l'aménagement : CDT (Contrat de développement territorial), SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale), unité urbaine et bassin TOL (Territorialisation de l'Offre de Logements), la gouvernance (péri-mètres de la métropole et des intercommunalités) et le réseau du Grand Paris Express.

Elle est désormais complétée par [une série de cartes](#) produites par la DRIEA, la DRIHL et l'IAU pour chaque site de la nouvelle géographie du renouvellement urbain accompagné d'un guide pour présenter les indicateurs et les limites de leur utilisation.



Les nouveautés :

Les portraits de [15 nouveaux sites](#) couvrent maintenant l'ensemble des priorités nationales et régionales. La quasi-totalité des sites de la nouvelle géographie prioritaire de la politique de la ville est ainsi traitée et donne accès à une information plus précise par l'ajout :

- des cartes fournies par l'IAU sur le mode d'occupation des sols (MOS), l'accès à pied des gares, la polarité d'équipement et de services...
- d'un lien vers le wikimap projets de l'IAU qui contient les informations issues de l'enquête auprès des chefs de projets rénovation urbaine
- d'une nouvelle couche des projets de lignes de métro, RER, Tramway, Tram-train, CDG-Express dans la cartographie dynamique de la [géographie prioritaire de la politique de la ville](#).

Retrouver l'atlas sur le site de la DRIEA

sécurité routière

Quelles mesures pour les piétons en ville ?

Répondant à une commande de la DRIEA, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) a publié une étude intitulée : « *Propositions de réaménagements en faveur des piétons en ville* ».

Rappelons qu'une précédente étude sur les enjeux de l'accidentalité en milieu urbain en Île-de-France, pour la période 2006-2010, avait montré qu'un tiers des personnes tuées sont des piétons et que les accidents les impliquant présentaient des caractéristiques récurrentes.

Ils surviennent ainsi principalement au mois de juin et pendant les mois d'automne, en semaine et particulièrement le vendredi, essentiellement de jour, impliquent des jeunes et des retraités, mais également des étudiants et des cadres moyens. Ces accidents se produisent également lors de déplacements « promenade-loisirs » et lors de traversées sur passage protégé, dans les carrefours à feu ou à moins de 50 mètres d'un passage protégé.

Destinée aux élus et aux services des communes et intercommunalités chargés des questions de police de la circulation, de transports, de voirie et d'aménagement, l'étude commandée au Cerema par la DRIEA présente une double originalité.

Elle part tout d'abord des scénarii types d'accidents de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFST-TAR) et s'appuie sur les grilles d'analyses méthodologiques utilisées dans le cadre du contrôle de sécurité des projets routiers.

Elle cherche ensuite à susciter chez les responsables et gestionnaires des voiries un questionnement sur différentes exigences de sécurité en termes de visibilité, de lisibilité, d'adéquation aux contraintes dynamiques des véhicules, de possibilités d'évitement et/ou de récupération, de limitation de la gravité des chocs dans le cas où l'accident n'a pas pu être évité, de cohérence de tous les éléments de la voie et de l'environnement ou encore de gestion

des flux en relation avec les aménagements dans un objectif de sécurité.

L'étude propose au final des solutions d'aménagements en faveur des piétons – que ce soit en ou hors intersection – et rappelle quelques préconisations réglementaires (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30, ralentisseurs, plateaux, etc.), afin de limiter les accidents ciblés comme les plus fréquents en Île-de-France.

Trois focus portent également sur les comportements des piétons aux abords des établissements scolaires, les accidents à proximité des lieux d'interconnexion avec les transports collectifs en site propre, ou encore sur les interactions entre piétons et utilisateurs de deux-roues motorisés à certains carrefours.





Le pont de Bondy : d'un nœud autoroutier à un quartier de gare

L'arrivée prochaine des gares du Grand Paris Express invite à s'interroger sur la configuration et le fonctionnement des territoires sur lesquels elles seront implantées. Les gares participeront en effet à la redéfinition des dynamiques urbaines alentour ; en ce sens, elles constituent des opportunités pour améliorer l'organisation des tissus urbains. C'est le cas en particulier pour le site du pont de Bondy, où une gare de la ligne 15 est prévue. Afin de susciter le débat sur le devenir du secteur, la direction territoriale de Seine-Saint-Denis (DT93) a confié la réalisation d'une étude à l'école d'architecture de Marne-la-Vallée qui, à partir d'un diagnostic du secteur, propose un scénario d'aménagement.

Aux confins des communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le-Sec, le secteur du pont de Bondy représente un secteur à enjeux. Il est traversé par le canal de l'Ourcq, qui bénéficie d'une dynamique de mutation urbaine importante puisque ses abords, actuellement occupés principalement par des friches industrielles, font l'objet d'une dizaine de projets d'aménagement ou de transport à l'horizon de 2030, pour un po-

tentiel de 7 000 à 8 000 logements. Le pont de Bondy constitue par ailleurs un nœud majeur d'infrastructures de transport à l'échelle métropolitaine. Point de passage incontournable pour accéder aux autoroutes A3 et A86 depuis les villes, il représente aussi un carrefour entre plusieurs autres axes essentiels : RN186, RD3, tramway T1. Ce positionnement singulier induit plusieurs problématiques : difficultés de circulation, nuisances diverses (bruit, pollution...), déficit d'urbanité.

Pour répondre à ces enjeux, et notamment pour assurer une intégration optimale de la future gare du Grand Paris au sein de son environnement, le scénario esquissé au sein de l'étude envisage le réaménagement des espaces publics plutôt que l'édification d'un bâtiment spécifique. Il s'appuie sur les qualités du site par le biais de quatre actions principales :
- créer deux franchissements de part et d'autre du canal ; ils contribueront à fluidifier et pacifier la circulation automobile sur le secteur en absorbant les flux ;
- libérer le pont pour en faire un pôle réservé aux échanges multimodaux, le posi-

tionnement précis des accès à la gare restant à définir ;
- permettre les usages récréatifs sur les berges du canal par la mise en place d'espaces réservés à des actifs de sport et de loisirs ;
- créer des repères urbains autour du pont sous la forme de bâtiments jalons.

Grâce à ce projet, la « gare-site » devient un prolongement des villes, tout en répondant à plusieurs objectifs : apaiser la circulation automobile, faciliter les déplacements pour les modes actifs et les transports en commun, développer les activités urbaines.

Les résultats de l'étude ont été présentés aux élus concernés en mai 2015, donnant lieu à des échanges de grande qualité. Les réflexions se poursuivent dans le cadre de l'étude de pôle menée par Est Ensemble sur ce secteur.



cadre de vie



Véronique LEHIDEUX
Directrice adjointe
chargée du développement durable
DRIEA

Eric TANAYS
Directeur adjoint
Directeur des routes d'Île-de-France
DRIEA

Les déchets sur les autoroutes d'Île-de-France : vers une charte de bonnes pratiques

Début mars 2015, le Gouvernement a décidé un programme de remise à niveau des autoroutes franciliennes. Il a dégagé pour cela un budget spécifique de 5 M€, pour débiter la mise en œuvre de ce programme par le réseau autoroutier nord francilien où la situation était la plus préoccupante.

À l'issue de la première phase de nettoyage menée par la direction des routes Île-de-France (DRIEA/DiRIF), 25 000 tonnes de déchets ont été évacuées :

- la moitié est issue de dépôts sauvages en bord de voies, le plus souvent constitués de matériaux issus de chantiers de BTP ;
- 30 % résultent du nettoyage d'anciens campements sauvages sur les dépendances autoroutières ;
- 20 % proviennent des incivilités courantes des usagers du réseau.

En parallèle des dispositifs de sécurisation et de dissuasion mis en place sur les sites de dépôts sauvages, les contrôles aléatoires par les forces de l'ordre ont été renforcés.

Au-delà de cet effort, lors du dernier comité interministériel sur le Grand Paris d'avril 2015, le Premier ministre a indiqué sa volonté de « travailler à une meilleure insertion des autoroutes dans la ville, en réduisant les nuisances et en investissant sur les questions paysagères. »

La DRIEA a donc lancé une étude avec l'appui de l'APUR, conduite dans un cadre partenarial. Celle-ci a pour objet de prolonger et de capitaliser les travaux initiés en 2014 et 2015 par l'étude "trame viaire" qui comporte déjà un volet sur le réseau magistral. Il s'agit d'une contribution pour traiter des questions de déchets et d'embellissement du cadre de vie des franciliens selon tous les aspects (propreté, bruit, paysages...) intégrant les fortes contraintes liées à l'entretien et à l'exploitation du réseau autoroutier.

Un projet de charte des bonnes pratiques, élaboré à partir du diagnostic établi sur les territoires traversés par l'autoroute A1 sur l'itinéraire Roissy/Paris, est l'un des principaux résultats attendus. Cette charte aura vocation à servir de guide au gestionnaire routier comme aux collectivités pour le traitement urbanistique et paysager des abords des voies magistrales.

L'autoroute A1





EPTB : une enquête sur le prix des terrains à bâtir, et plus encore !

L'EPTB (enquête sur le prix des terrains à bâtir) est une enquête nationale de statistique publique produite par le service de l'observation et des statistiques (SOeS), service statistique du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Son nom résume l'objectif initial qui avait été fixé à sa création, en 1985. Après une interruption entre 1996 et 2004, l'enquête est conduite dans sa forme actuelle depuis 2010.

L'enquête consiste en un questionnaire auto-administré, adressé à l'ensemble des pétitionnaires qui ont obtenu une autorisation de permis de construire d'un seul logement neuf, en maison individuelle, enregistrée dans la base Sit@del2 (voir encadré ci-dessous). Les autorisations délivrées depuis moins de six mois à leur date d'enregistrement font l'objet de l'enquête.

La base Sit@del2

Sit@del2 est la base de données du système statistique public relative à la construction neuve de logements et de locaux non résidentiels. Cette base est alimentée par les informations des permis de construire, permis d'aménager, permis de démolir et des déclarations préalables. Ces données sont transmises chaque mois par les centres instructeurs des directions départementales des territoires, les unités territoriales et par les communes (ou groupements de communes) autonomes.

Conformément à l'avis du Conseil national de l'information statistique (Cnis), l'EPTB

est une enquête obligatoire, couverte par visa ministériel. Comme pour toute enquête statistique publique, sa réalisation repose sur un protocole validé par un label d'intérêt général et de qualité statistique ; ce label concerne la méthode de collecte et d'échantillonnage (plan de sondage, méthode de redressement des données, traitement des non-réponses garantissant la fiabilité des résultats), de pertinence du questionnement et d'adaptation de la diffusion aux objectifs annoncés. Il assure également que l'enquête n'entraîne pas de charge excessive sur les enquêtés et qu'une concertation a été menée avec les partenaires concernés.

L'enquête est couverte par le secret statistique (loi du 7 juin 1951) qui protège la confidentialité des données individuelles.

Bien que légère (le questionnaire comporte moins de 20 questions), l'EPTB fournit non seulement des informations sur la surface et le prix du terrain à bâtir (lorsque celui-ci fait l'objet d'un achat par le pétitionnaire) mais aussi sur la maison elle-même (prix, surface, état d'avancement des travaux, mode de chauffage, niveau de performance énergétique, type de maître d'œuvre, etc.).

Les résultats de l'enquête font l'objet d'une large diffusion par le SOeS, et par les services statistiques en DREAL (par la DRIEA en Île-de-France), par le biais d'études et de notes de synthèse ou de tableaux de résultats. Des tableaux de résultats nationaux et régionaux sont accessibles sur le site Internet du SOeS (voir encadré suivant).

Diffusion des résultats par le SOeS

Les résultats annuels de l'EPTB sont disponibles sur le site internet du SOeS : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/>; suivre le chemin

> Accueil > Logement – Construction > Marchés du logement > Maisons individuelles

Les délais de collecte et de traitement permettent la diffusion des résultats de l'année n à l'automne n+1.

Chiffres clés (2013)	France	IdF
Maisons (nombre)	109 845	4 515
Maisons (prix moyen €/m ²)	153 362	182 782
Maisons (surf. moy. m ²)	123	132
Terrains achetés (nombre)	64 171	2 355
Terrains achetés (prix moy. €/m ²)	73	215
Terrains achetés (surf. moy. m ²)	1 010	696
Prix moyens projets (maison+terrain)	221 000	319 200

agenda

ORIE / SIMI 2015 - Vers une meilleure connaissance des parcs de locaux d'activités, d'entrepôts et de commerce.

Restitution de l'étude de l'**Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise** présentée en juillet 2015.

Palais des Congrès de Paris, porte Maillot



mercredi 2 décembre 2015

L'OBSERVATOIRE REGIONAL DE L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE (ORIE)

30e colloque anniversaire :

Un immeuble : plusieurs usages quand la réversibilité ouvre le champ des possibles

Musée Guimet, 6 place d'Iéna Paris 16e à partir de 18h15



mardi 16 février 2016

dernière publication



La territorialisation des objectifs logement en Île-de-France - Bilan 2014

La DRIEA établit chaque année le bilan de la production de logements sur la région, par département et dans chacun des bassins infra-départementaux

définis pour répartir territorialement l'objectif de production régionale.

Voir aussi les n° précédents du cogito

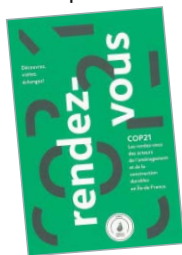


"Les rendez-vous de la COP 21", un agenda pour les acteurs de l'aménagement et de la construction durable en Île-de-France

La fin de l'année 2015 est marquée par un événement majeur, la COP 21. Les acteurs de l'aménagement et de la construction sont concernés au premier chef du fait de l'impact des choix en matière de développement urbain et de construction sur l'évolution du climat.

COP 21

C'est pourquoi Ekopolis et ses partenaires, dont la DRIEA, la DRIEE, la DRIHL et la direction régionale de l'ADEME ont conçu un programme d'une cinquantaine d'événements illustrant la



mobilisation des acteurs franciliens : visites de réalisations exemplaires, colloques, forums...

Retrouvez l'ensemble des actions sur :

<http://www.ekopolis.fr/paris-climat-2015-cop21>