

RAPPORTS

Conseil général  
de l'Environnement  
et du Développement  
durable

n° - 007504-02

janvier 2013

## Le périmètre du CEREMA en Ile-de-France



**CONSEIL GÉNÉRAL**  
**DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**Rapport n° : 007504-02**

**Le périmètre du CEREMA en Ile-de-France**

établi par

**Évelyne Humbert**

Ingénieure générale des ponts, des eaux et des forêts

**Jean Guillot**

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

**Jean Lévêque**

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

**janvier 2013**



## Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil<sup>(1)</sup>.

Rapport CGEDD n° 007504-02

Date du rapport : janvier 2013

Titre : Le périmètre du CEREMA en Ile-de-France

Commanditaire(s) : Le Secrétaire général et le Commissaire général au développement durable

Date de la commande : 04/01/13

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Évelyne HUMBERT, Jean GUILLOT et Jean LEVEQUE

Coordonnateur(trice) : Jean GUILLOT

Superviseur(euse) : Patrice PARISE

Relecteur(trice) : Jean-Yves BELOTTE

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 22

Les rapporteurs attestent que leur impartialité n'a pas été mise en cause par des intérêts particuliers ou des éléments de leurs activités passées ou présentes.

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

[http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007204-02\\_guide\\_methodologique\\_cgedd\\_2012\\_05\\_04\\_cle2e6cae.pdf](http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007204-02_guide_methodologique_cgedd_2012_05_04_cle2e6cae.pdf)



# Sommaire

<b>Résumé.....</b>	<b><a href="#">3</a></b>
<b>Introduction.....</b>	<b><a href="#">5</a></b>
<b>1. Le CEREMA et le CETE d'Île-de-France.....</b>	<b><a href="#">6</a></b>
1.1. Les objectifs de la création du CEREMA.....	<a href="#">6</a>
1.2. Le CETE Île-de-France.....	<a href="#">6</a>
1.3. La demande du CEREMA.....	<a href="#">7</a>
<b>2. Le rattachement au CEREMA du département d'ingénierie ouvrages d'art de la DRIEA/DiRIF.....</b>	<b><a href="#">9</a></b>
2.1. La situation actuelle.....	<a href="#">9</a>
2.1.1. Les missions.....	<a href="#">9</a>
2.1.2. l'organisation et les effectifs.....	<a href="#">10</a>
2.1.3. les relations avec les collectivités territoriales.....	<a href="#">11</a>
2.2. La solution 1 (maintien au sein de la DRIEA/DiRIF).....	<a href="#">12</a>
2.2.1. Les compétences.....	<a href="#">12</a>
2.2.2. La satisfaction des besoins de l'État.....	<a href="#">12</a>
2.2.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales.....	<a href="#">12</a>
2.2.4. Les autres éléments à prendre en compte.....	<a href="#">13</a>
2.3. La solution 2 (intégration dans le CEREMA).....	<a href="#">13</a>
2.3.1. Les compétences.....	<a href="#">13</a>
2.3.2. La satisfaction des besoins de l'État.....	<a href="#">13</a>
2.3.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales.....	<a href="#">13</a>
2.4. L'avis global de la mission.....	<a href="#">14</a>
<b>3. Le rattachement au CEREMA du département d'ingénierie équipements et tunnels de la DRIEA/DiRIF.....</b>	<b><a href="#">15</a></b>
3.1. La situation actuelle.....	<a href="#">15</a>
3.1.1. Missions.....	<a href="#">15</a>
3.1.2. Organisation et effectif.....	<a href="#">16</a>
3.2. La solution 1 (maintien au sein de la DRIEA/DiRIF).....	<a href="#">16</a>
3.2.1. Les compétences.....	<a href="#">16</a>
3.2.2. La satisfaction des besoins de l'État.....	<a href="#">17</a>
3.2.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales.....	<a href="#">17</a>
3.2.4. Les autres éléments à prendre en compte.....	<a href="#">17</a>
3.3. La solution 2 (intégration dans le CEREMA).....	<a href="#">17</a>
3.3.1. Les compétences.....	<a href="#">17</a>
3.3.2. La satisfaction des besoins de l'État.....	<a href="#">18</a>
3.3.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales.....	<a href="#">18</a>
3.4. L'avis global de la mission.....	<a href="#">18</a>

<b>4. Le rattachement au CEREMA des équipes de la DRIEA chargées de la connaissance et de la modélisation des déplacements.....</b>	<b><u>20</u></b>
4.1. La situation actuelle.....	<u>20</u>
4.1.1. Missions.....	<u>20</u>
4.1.2. Effectifs.....	<u>22</u>
4.2. La solution 1 (maintien au sein de la DRIEA/DIRIF).....	<u>23</u>
4.2.1. Les compétences.....	<u>23</u>
4.2.2. La satisfaction des besoins de l'État.....	<u>23</u>
4.2.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales.....	<u>24</u>
4.2.4. Les autres éléments à prendre en compte.....	<u>24</u>
4.3. La solution 2 (intégration dans le CEREMA).....	<u>24</u>
4.3.1. Les compétences.....	<u>24</u>
4.3.2. La satisfaction des besoins de l'État.....	<u>24</u>
4.3.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales.....	<u>25</u>
4.3.4. Les autres éléments à prendre en compte.....	<u>25</u>
4.4. L'avis global de la mission.....	<u>25</u>
<b>Conclusion.....</b>	<b><u>26</u></b>
<b>Annexes.....</b>	<b><u>27</u></b>
<b>1. Lettre de mission.....</b>	<b><u>28</u></b>
<b>2. Liste des personnes rencontrées.....</b>	<b><u>30</u></b>
<b>3. Glossaire des sigles et acronymes.....</b>	<b><u>31</u></b>



## Résumé

Le présent rapport, après avoir rappelé le contexte et les objectifs de la création du CEREMA, examine successivement les avantages et les inconvénients d'un maintien du statu quo ou d'un rattachement au CEREMA de trois entités de la DRIEA qui ne font pas partie actuellement du CETE Île-de-France :

- le département d'ingénierie ouvrages d'art de la DiRIF,
- le département d'ingénierie équipements et tunnels de la DiRIF,
- les équipes chargées de la connaissance et de la modélisation des déplacements du service de la connaissance des études et de la prospective.

Pour le département d'ingénierie ouvrages d'art, la mission des trois ingénieurs généraux qui a établi ce rapport a considéré que son maintien au sein de la DiRIF présentait, au moins à court et moyen terme plus d'avantages que son rattachement au CEREMA.

Cette solution très intégrée, avec une DiRIF comprenant, par exception, les départements de maîtrise d'ouvrage, lui est apparue justifiée dans le cas particulier de l'Île de-France et de son important plan de charge de rénovation des ouvrages d'art existants.

Deux points devront toutefois faire l'objet d'une vigilance particulière si cette solution est retenue :

- les collectivités locales sont très intéressées, non par des prestations ponctuelles relevant du secteur concurrentiel mais par l'animation d'un réseau qui a été bien initié par le CETE Île-de-France avec le concours notamment du département ouvrage d'art de la DiRIF. Il sera important que la direction territoriale Île-de-France du CEREMA, qui assurera demain le pilotage de ce réseau, puisse compter sur le concours du département d'ingénierie ouvrages d'art de la DiRIF ;
- les équipes du département d'ingénierie ouvrages d'art de la DiRIF travaillent aujourd'hui régulièrement en réseau avec le SETRA. Il sera important, pour la compétence de ces équipes comme pour leur apport d'expérience de terrain au CEREMA, que la DiRIF leur permette de continuer à consacrer une part significative de leur temps aux travaux en réseaux qui seront pilotés par la direction technique du CEREMA.

Pour le département d'ingénierie équipements et tunnels, la mission a considéré que son maintien au sein de la DiRIF était, globalement, le scénario le plus pertinent, l'essentiel de ses missions n'étant pas revendiqué par le CEREMA.

Le rattachement de l'unité ULER de ce département à la direction territoriale d'Île-de-France du CEREMA serait envisageable mais la mission considère que la possibilité d'interventions pour le compte des collectivités territoriales qui justifierait cette option est, en pratique, loin d'être avérée.

Enfin, deux points particuliers, la gestion du schéma de signalisation et les audits de sécurité préalables à la mise en service, pourront faire l'objet d'un traitement

différencié mais ces deux questions ne sont pas essentielles pour la création du CEREMA et pourront être tranchées ultérieurement.

Pour ce qui concerne les équipes chargées de la connaissance et des déplacements, la mission a également considéré que leur maintien au sein de la DRIEA était nettement la solution la plus pertinente.

Le rapport souligne enfin qu'il existe une forte demande des collectivités territoriales mais essentiellement en matière d'animation de réseau et de méthodologie. La mission a estimé que la satisfaction de cette attente devrait être possible avec le maintien du découpage actuel dès lors que les services concernés de la DRIEA continueront de travailler en réseau avec le CEREMA en général et sa direction territoriale d'Île-de-France en particulier.

## Introduction

Par lettre du 4 janvier 2013, le secrétaire général des ministères de l'égalité des territoires et du logement (METL) et de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) et le Commissaire général au développement durable ont demandé au Vice-Président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) un avis sur le périmètre souhaitable, en Île-de-France, du futur Centre d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

En effet, des entités de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France DRIEA, qui, actuellement, ne sont pas positionnées dans le CETE Île-de-France, pourraient être intégrées dans le périmètre du CEREMA. Il s'agit :

- du département d'ingénierie ouvrages d'art, situé dans le service d'ingénieries pour la modernisation, l'entretien et l'exploitation du réseau à la DiRIF ;
- du département d'ingénierie équipements et tunnels, également dans le service d'ingénieries pour la modernisation, l'entretien et l'exploitation du réseau à la DiRIF ;
- des équipes chargées de la connaissance et de la modélisation des déplacements au service de la connaissance des études et de la prospective (SCEP), notamment dans les départements prospective, aménagement transports et évaluation multimodale de projets.

Par décision du 17 janvier 2013, le Vice-Président du CGEDD a désigné Mme Évelyne Humbert, M. Jean Guillot et M. Jean Lévêque, ingénieurs généraux des ponts, des eaux et des forêts, pour assurer cette mission.

Le présent rapport, après avoir rappelé le contexte et les objectifs de la création du CEREMA, examine successivement les avantages et les inconvénients d'un maintien du statu quo ou d'un rattachement au CEREMA pour chacune des trois entités précitées.



# 1. Le CEREMA et le CETE d'Île-de-France

## 1.1. Les objectifs de la création du CEREMA

La question du rattachement de certaines entités de la DRIEA au CEREMA doit d'abord être examinée au vu de l'ambition qui a conduit au projet de création du CEREMA.

Cette ambition est explicitée dans le protocole signé par les ministres et les organisations syndicales. Il s'agit « de conforter les compétences techniques et scientifiques actuelles et de développer celles requises par les enjeux du développement durable » et d'en « garantir la pérennité et l'efficacité en renforçant les synergies des missions et des fonctions tant à l'échelle nationale et internationale que territoriale ».

La vocation du nouvel organisme est également précisée dans le protocole :

- apporter un appui scientifique et technique à l'élaboration, à la mise en œuvre sur le territoire, et à l'évaluation des politiques publiques dans les champs de l'environnement, du développement et de l'aménagement durables ;
- avoir un rôle de synthèse et d'élaboration de la doctrine technique française dans le champ nouveau du développement durable comme dans les champs plus traditionnels ;
- assurer le lien entre la recherche élaborée dans les organismes de recherche et la généralisation sur le terrain, par une action permanente d'innovation et d'expérimentation ;
- apporter à l'ensemble des donneurs d'ordre un appui scientifique et technique dans le cadre de la conception, de la conservation et de la gestion des infrastructures et du patrimoine bâti ;
- accompagner les acteurs publics et privés, sur le plan technique, dans la transition vers une économie durable, sobre en ressources et décarbonée, porteuse d'un fort potentiel d'innovation, de qualité de vie et de croissance durable ;
- renforcer, par la prévention, la gestion et la résilience, la capacité des territoires à faire face aux risques de toutes natures auxquels ils sont exposés ;
- apporter aux donneurs d'ordre, aux collectivités territoriales sa capacité d'innovation, d'ingénierie et d'expertise sur le terrain grâce à la forte technicité de ses personnels.

## 1.2. Le CETE Île-de-France

Le CETE Île-de-France est un service de la DRIEA de 230 agents comprenant :

- le département ville durable essentiellement situé à Trappes (Yvelines);
- le département mobilité essentiellement situé à Trappes (Yvelines),

- le département géosciences-risques situé au Bourget (Seine-Saint-Denis) et à Trappes (Yvelines),
- le département infrastructures durables situé au Bourget (Seine-Saint-Denis), à Trappes (Yvelines) et à Sourdun (Seine-et-Marne),
- le laboratoire éco-matériaux situé à Sourdun (Seine-et-Marne).

Ce service, présent depuis 1960 en Île-de-France, était un service de la direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France dont les deux laboratoires (Est parisien et Ouest parisien) étaient sous statut CETE. Son périmètre particulier, qui ne couvre pas toutes les activités d'un CETE classique, résulte des réflexions menées et des arbitrages rendus en 2009 lors de la création de la DRIEA.

Le CETE co-anime la Conférence Technique Interdépartementale sur les Transports et l'Aménagement (CoTITA), dispositif mis en place par l'État et l'Association des Départements de France (ADF). Les consultations réalisées à l'occasion de la présente mission ont montré que les départements appréciaient vivement ce lieu d'échange et de travail en commun et notamment les clubs métiers associés (routes, ouvrages d'art, bâtiment). Ils attachent une grande importance à conserver les atouts de ce dispositif, avec un périmètre éventuellement élargi, lors de la création du CEREMA.

### **1.3. La demande du CEREMA**

En Ile-de-France, le réseau scientifique et technique du ministère ne s'est pas structuré comme dans les autres régions. Au sein de la DRIEA, la création du CETE est récente (janvier 2010). Ses effectifs sont faibles au regard de l'importance de l'Ile-de-France dans les champs d'activité concernés, et son spectre d'activités est incomplet si on le compare à celui des sept autres CETE.

La DREIF puis la DRIEA ont conservé dans leur périmètre des missions exercées dans les autres régions par les CETE dans trois domaines importants :

- la connaissance et la modélisation des déplacements,
- l'appui technique pour la conception et la gestion des ouvrages d'art,
- les compétences techniques liées aux équipements de la route.

Les arguments principaux sont :

- les déplacements sont une des composantes essentielles des modes de vie et notamment des modes de vie urbains, et leur connaissance est indispensable à l'élaboration des politiques en faveur de la ville et des mobilités durables ;
- les sujets scientifiques et techniques liés à la conception des ouvrages d'art et à leur gestion dans le cadre d'une politique d'infrastructures durables constituent un des grands enjeux du nouvel établissement ;
- intégrer au CEREMA en Ile-de-France l'ensemble des compétences sur les équipements de la route permettrait d'être pertinent sur des aménagements

routiers de sécurité et de transports en commun, où la signalisation est souvent déterminante.

Le CEREMA estime que cela serait bénéfique :

- dans une logique de "gestion des compétences" dans la durée,
- dans une logique "métiers",
- dans une logique d'appui à tous les acteurs publics,
- dans une logique d'"animation scientifique et technique".

Au cours de la mission, des compléments ont été apportés pour justifier le rattachement de ces trois entités.

Pour la connaissance et la modélisation des déplacements, le rôle d'expert indépendant et facilitateur des CETE est souligné, les modèles urbains étant généralement mis en place dans le cadre de partenariats entre l'État et les collectivités territoriales.

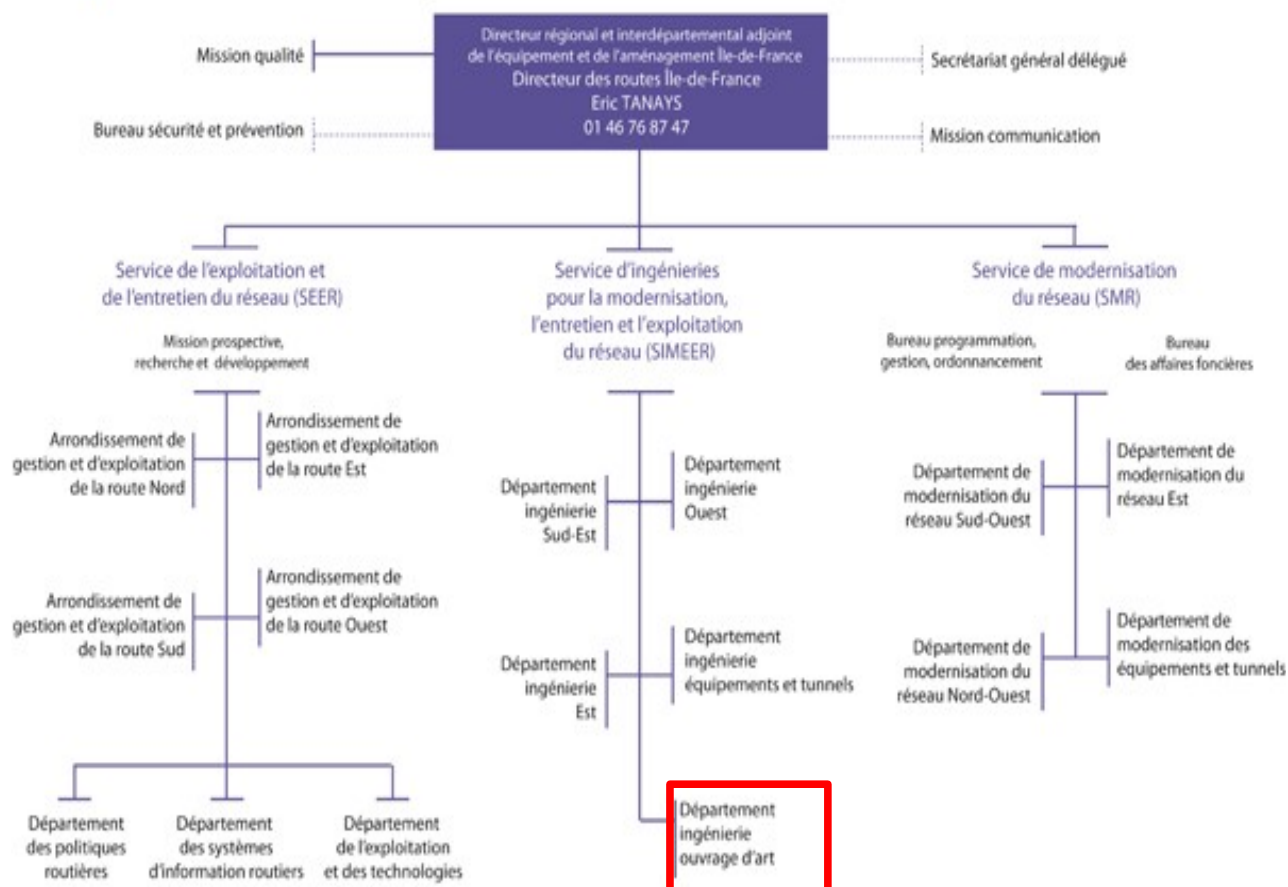
Pour les équipements de la route, il est précisé que la demande ne concerne pas les activités de surveillance des tunnels. Le CETE cherche à constituer une entité unique spécialisée sur la conception géométrique d'une infrastructure et de ses équipements associés constituant une expertise indépendante au bénéfice des maîtres d'ouvrage.

Pour l'appui technique pour la conception et la gestion des ouvrages d'art, il s'agit de constituer un pôle intégrant les activités du département d'ingénierie ouvrages d'art de la DiRIF et les activités ouvrages d'art du CETE. Ce pôle permettrait d'intervenir pour le compte de la DiRIF mais aussi pour le compte des collectivités locales très demandeuses de prestations intégrées.

## 2. Le rattachement au CEREMA du département d'ingénierie ouvrages d'art de la DRIEA/DIRIF

### 2.1. La situation actuelle

Le département d'ingénierie ouvrages d'art (DIOA) est l'un des cinq départements d'ingénierie du service d'ingénieries pour la modernisation de l'entretien et de l'exploitation du réseau de la DiRIF.



Il résulte de la fusion de la division des ouvrages d'art et des tunnels (DOAT) de la DRIEA et du pôle compétences ouvrages d'art (PCOA) de la DIRIF décidée lors de la création de la DRIEA en 2010.

#### 2.1.1. Les missions

Le département d'ingénierie ouvrages d'art travaille pour le compte des deux services de la DiRIF chargés de l'exploitation, de l'entretien et de la modernisation du réseau.



Il assure :

- des missions d'assistance à maître d'ouvrage, des études amont et des missions de maîtrise d'œuvre (études « aval » et travaux) pour la modernisation du réseau ainsi que pour les réparations lourdes (régénération) ;
- des missions d'assistance pour l'entretien, la maintenance et la réparation des ouvrages d'art (diagnostic, projet de réparation et suivi d'exécution) ;
- des missions de vérification technique pour le passage des convois exceptionnels ;
- des missions d'assistance à la maîtrise d'œuvre travaux pour des chantiers à forte composante technique (réparation, élargissement d'ouvrages) ;
- une contribution aux réseaux pilotés par le SETRA et le CETU pour la capitalisation et la production de méthodologies.

Il exerce ainsi actuellement la maîtrise d'œuvre de travaux de réparation de deux ouvrages sur l'autoroute A15 et de pose d'écrans et de ragréage sur le viaduc de Saint-Cloud. Il est en relation avec le département des politiques routières du SEER (bureau pathologie des ouvrages d'art) qui élabore les indicateurs IQOA.

Il n'assure pas l'inspection des ouvrages, les mesures sur ouvrages et les contrôles extérieurs de travaux que la DiRIF confie prioritairement au CETE Île-de-France.

L'Île-de-France possédant la majeure partie des tranchées couvertes existant en France, le département d'ingénierie ouvrages d'art possède notamment une très bonne connaissance de ce type d'ouvrage qu'il est amené à suivre.

### 2.1.2. l'organisation et les effectifs

Le département compte 28 agents en janvier 2013 sur un effectif cible organigramme de 36 ETP.

	catégories	cibles	présents
Chef de département	A+	1	1
Adjoint et chargé de mission	A+	2	2
Appui direction : secrétariat, logistique...	Cadm	2	0,8
	OPA	1	1
	Ctech	1	1
Chefs de projet	A	8	7
	B+	1	0
Chargés d'opération	B+	3	1
	B	2	0
Chargés d'études	B	10	10
Chargés de travaux	B+	2	2
	B	1	0
Dessinateurs	Ctech	2	1,8
Total		36	27,6

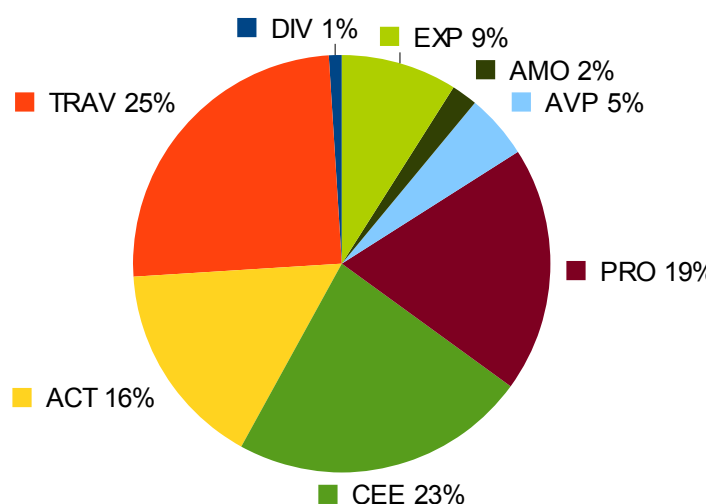
En fin d'année 2011, le département a quitté le site de Vincennes où il se trouvait depuis très longtemps pour rejoindre le site du Pré Saint-Gervais (Seine-Saint-Denis), le déménagement ayant fortement mobilisé les équipes pendant le 4<sup>e</sup> trimestre 2011.

Il est dirigé par un ingénieur en chef des travaux publics de l'État passé par le SETRA, son adjoint étant un ingénieur des ponts, des eaux et des forêts.

Il comprend

- une direction des projets (7 chefs de projets)
- un bureau d'études et travaux (1 chargé d'opérations, 10 chargés d'études, 2 chargés de travaux et 2 dessinateurs)

La répartition par type d'activité en 2011 était la suivante :



EXP : expertise ; AMO : assistance à maîtrise d'ouvrage ; AVP : avant-projets ; PRO : projets ; CEE : contrôle des études d'exécution ; ACT : assistance au contrôle des travaux ; TRA : travaux ; DIV divers

### 2.1.3. les relations avec les collectivités territoriales

Il convient de distinguer les prestations d'ordre général et les prestations ponctuelles, relevant du secteur concurrentiel.

En ce qui concerne les prestations d'ordre général, d'animation de réseaux, il existe depuis trente ans un club ouvrages d'art en Île-de-France. Les départements d'Île-de-France sont très demandeurs de ces prestations d'ordre général, d'animation de réseaux, qui sont actuellement pilotées par le CETE Île-de-France avec le concours des autres services de la DRIEA et du SETRA. Ils participent activement aux clubs d'échanges existants qui, routiers à l'origine, concernent les ouvrages d'art mais aussi d'autres secteurs comme le bâtiment par exemple. Ils contribuent directement à la définition du programme de journées techniques pouvant être ouvertes aux autres collectivités territoriales et au secteur privé.

Pour les prestations ponctuelles, relevant du secteur concurrentiel, les départements d'Île-de-France ne peuvent pas faire appel au département d'ingénierie ouvrages d'art de la DiRIF. Ils n'expriment pas spontanément de demande dans ce domaine, habitués qu'ils sont à recourir au secteur privé.

## **2.2. La solution 1 (maintien au sein de la DRIEA/DiRIF)**

### **2.2.1. Les compétences**

Les compétences du département d'ingénierie ouvrages d'art sont actuellement bonnes. En Île-de-France, le plan de charge, lié au nombre élevé d'ouvrages d'art existants, devrait permettre le maintien d'une équipe dédiée ayant la masse critique.

Il faudra toutefois que ce département, au sein de la DiRIF, conserve une attractivité suffisante pour assurer le recrutement d'agents de bon niveau alors qu'il existera par ailleurs un établissement public, le CEREMA, dont on peut supposer qu'il sera attractif pour des personnes attirées par une carrière technique.

Il sera par ailleurs impératif, pour maintenir la compétence, que le département puisse, notamment sur les aspects méthodologiques, continuer à travailler en réseau avec le CEREMA comme il travaille aujourd'hui en réseau avec le SETRA.

### **2.2.2. La satisfaction des besoins de l'État**

Le système actuel, avec un département intégré à la DiRIF, garantit une bonne réactivité et une bonne connaissance du patrimoine et de ses problèmes. Il permet en outre de répondre commodément aux besoins d'aménagement du réseau, les départements de maîtrise d'ouvrage routière de la DRIEA faisant eux aussi partie de la DiRIF.

### **2.2.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales**

Pour les prestations générales, d'animation de réseau, le correspondant des collectivités territoriales sera le CEREMA en général et sa direction territoriale Île-de-France (ex CETE) en particulier. Dans le domaine des ouvrages d'art, cette direction territoriale Île-de-France aura une compétence très limitée dans ce scénario puisque le département d'ingénierie ouvrages d'art de la DiRIF aura été maintenu. Elle pourra bien sûr faire appel aux services spécialisés du CEREMA en la matière (ex SETRA) et, par convention, au département d'ingénierie ouvrages d'art de la DiRIF, mais cette organisation sera moins simple et moins lisible que dans le scénario 2.

Pour les prestations relevant du secteur concurrentiel, les collectivités ne pourront pas recourir au département d'ingénierie ouvrages d'art de la DiRIF mais cet inconvénient semble limité, dès lors qu'il n'existe pas de demande forte en la matière, et elles pourront, pour des besoins d'expertise de niveau élevé, faire appel au CEREMA, via ses services spécialisés. La plupart des départements ont des marchés à bons de commande avec des bureaux d'études spécialisés pour les besoins courants.

#### **2.2.4. Les autres éléments à prendre en compte**

Le département d'ingénierie ouvrages d'art, qui vient d'emménager au Pré Saint-Gervais, sera assuré d'une stabilité géographique dans ce scénario. À long terme, cet élément ne doit pas être déterminant mais, à court terme, il mérite d'être pris en considération.

### **2.3. La solution 2 (intégration dans le CEREMA)**

#### **2.3.1. Les compétences**

Les compétences globales du CEREMA seront naturellement fortes en matière d'ouvrages d'art, avec l'existence de spécialistes de haut niveau. Il n'est pas certain que ces compétences pourront durablement être maintenues dans la totalité des huit directions territoriales mais la question ne devrait pas se poser pour l'Île-de-France. Son nombre important d'ouvrages d'art justifierait pleinement l'existence d'une compétence ouvrage d'art en son sein si elle n'existait pas à la DiRIF.

Le fonctionnement en réseau, interne au CEREMA, devrait faciliter le maintien de ces compétences, avec en outre la proximité géographique favorable du pôle spécialisé du CEREMA (ex SETRA).

#### **2.3.2. La satisfaction des besoins de l'État**

La satisfaction des besoins de la DRIEA devrait pouvoir être correctement assurée par un pôle ouvrage d'art au sein de la direction territoriale d'Île-de-France du CEREMA, si ses moyens en personnel sont maintenus, comme la satisfaction des besoins des DDE était autrefois assurée par le pôle ouvrage d'art au sein de la DREIF. Ce pôle, amené à travailler régulièrement sur les ouvrages d'art existants de l'Île-de-France, devrait en avoir une bonne connaissance et offrir une bonne réactivité.

Il est toutefois à noter que la DiRIF devrait reconstituer en son sein l'équipe de surveillance des ouvrages d'art qui existait avant la création de la DRIEA, équipe qui a été intégrée au département ouvrages d'art dans un souci d'efficacité.

#### **2.3.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales**

Pour les prestations générales, d'animation de réseau, le correspondant des collectivités territoriales sera l'antenne Île-de-France du CEREMA. Elle pourra s'appuyer sur les compétences du pôle ouvrage d'art qui existera en son sein même si, comme dans le scénario 1, un recours aux services spécialisés du CEREMA, notamment pour ce qui concerne la méthodologie, sera également nécessaire. Pour les collectivités locales, l'organisation est facilement lisible.

Pour les prestations relevant du secteur concurrentiel, le pôle ouvrage d'art de l'antenne Île-de-France du CEREMA pourra répondre aux appels à la concurrence lancés par les collectivités territoriales. Il ne semble toutefois pas évident que cette possibilité théorique soit significativement utilisée demain. Les collectivités disposent en effet de bureaux d'études privés pour les assister au quotidien et les problèmes exceptionnellement très complexes supposeront le concours des services spécialisés du CEREMA.

## 2.4. L'avis global de la mission

Au vu de l'ensemble des considérations précédentes, la mission a considéré que le maintien du département ouvrage d'art au sein de la DiRIF présentait, au moins à court et moyen terme plus d'avantages que son rattachement au CEREMA.

Cette solution très intégrée, avec une DiRIF qui regroupe aussi les départements de maîtrise d'ouvrage, lui est apparue justifiée dans le cas particulier de l'Île-de-France avec un parc d'ouvrages non courants exceptionnel et un important plan de charge de rénovation des ouvrages d'art existants.

Deux points devront toutefois faire l'objet d'une vigilance particulière si cette solution est retenue :

- les collectivités locales sont très intéressées, non par des prestations ponctuelles relevant du secteur concurrentiel mais par l'animation d'un réseau qui a été bien initié par le CETE Île-de-France avec le concours notamment du département ouvrage d'art de la DiRIF. Il sera important que la direction territoriale Île-de-France du CEREMA, qui assurera demain le pilotage de ce réseau, puisse compter sur le concours du département ouvrage d'art de la DiRIF.
- les équipes du département ouvrage d'art de la DiRIF travaillent aujourd'hui régulièrement en réseau avec le SETRA. Il sera important, pour la compétence de ces équipes comme pour leur apport d'expérience de terrain au CEREMA, que la DiRIF leur permette de continuer à consacrer une part significative de leur temps aux travaux en réseaux qui seront pilotés par la direction technique du CEREMA.

### 3. Le rattachement au CEREMA du département d'ingénierie équipements et tunnels de la DRIEA/DiRIF

#### 3.1. La situation actuelle

Le département d'ingénierie équipements et tunnels est l'un des cinq départements d'ingénierie du service d'ingénieries pour la modernisation de l'entretien et de l'exploitation du réseau de la DiRIF.



#### 3.1.1. Missions

Le département d'ingénierie équipements et tunnels assure pour le compte des départements de maîtrise d'ouvrage et du service de l'exploitation et de l'entretien du réseau le contrôle technique des opérations relatives aux tunnels et aux équipements de la route. Il ne réalise pas d'études en propre, mais intervient en assistance à maîtrise d'ouvrage.

Le plan de charge est assuré. Les opérations de mise en sécurité des tunnels ne sont lancées que pour une dizaine de tunnels sur vingt-deux. D'autre part la nouvelle instruction pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art (fascicule 40) va générer une charge importante.

### 3.1.2. Organisation et effectif

Le département compte 31 agents en janvier 2013 sur un effectif cible organigramme de 35 ETP.

Fonctions	catégories	cibles	présents
Chef de département et adjoint	A+	2	2
chefs d'unité et adjoint	A+/A OPA	2 1	1 1
Secrétaires	C adm	2	2
Chefs de projet	A B+ OPA	4 1 1	3 1 0,8
Chargés d'études	OPA B	11 7	10 7
Dessinateurs	C adm	4	3
Ensemble		35	30,8

Le département d'ingénierie équipements et tunnels comprend :

- une unité technologie des équipements et des réseaux (UTER) qui comprend 4 chefs de projets et 11 chargés d'études équipements dynamiques et tunnels. Cette unité élabore les cahiers des charges de consultation des maîtres d'œuvre privés, puis suit et contrôle les maîtres d'œuvre. Elle travaille à 80 % pour le département maîtrise d'ouvrage équipements-tunnels. Elle assure également l'interface entre la maîtrise d'ouvrage et l'exploitant. Cette assistance peut aller jusqu'à la préparation des arrêtés de fermeture de tunnels.
- une unité lisibilité et équipements de la route (ULER) qui comprend 4 chargés d'études. Cette unité travaille en assistance pour les autres départements et arrondissements de la DiRIF (départements de maîtrise d'ouvrage, départements d'ingénierie, arrondissements de gestion et d'exploitation de la route, département de l'exploitation et des technologies). Elle assure également la gestion du schéma directeur national de signalisation en Île-de-France.
- une unité documentation (1 OPA et 2 dessinateurs) qui gère également la documentation des équipements dynamiques pour l'ensemble de la DiRIF, dans une base de données documentaire. Ces données ne comprennent ni l'assainissement ni l'éclairage.

## 3.2. La solution 1 (maintien au sein de la DRIEA/DiRIF)

### 3.2.1. Les compétences

Le plan de charge important de rénovation des tunnels garantit la compétence des équipes en matière de réseaux (courants forts et faibles et réseaux à haut débit) et d'équipements dynamiques (caméras, boucle de détection...). Elles s'appuient sur les compétences du CETU, qui ne sera pas intégré au CEREMA, pour les systèmes de ventilation.

Cette compétence est également forte en matière d'équipements liés à une exploitation fine de la route (voie réservée sur autoroute pour véhicules de transports en commun

ou bande d'arrêt d'urgence ouvertes à la circulation à certaines heures de pointe) compte tenu des expérimentations qui ont été réalisées en Île-de-France dans ce domaine.

Pour la signalisation, cette compétence repose essentiellement sur la responsable de l'unité ULER qui possède une grande expérience mais est appelée à partir à la retraite dans moins de deux ans.

### **3.2.2. La satisfaction des besoins de l'État**

La situation actuelle répond parfaitement aux besoins de la DiRIF. Le département d'ingénierie équipements et tunnels est situé dans le même bâtiment que le département chargé de la maîtrise d'ouvrage du programme de rénovation des tunnels, ce qui favorise les échanges.

En ce qui concerne la signalisation, la déclinaison fine du schéma directeur est facilitée par l'appartenance du service à la DRIEA.

### **3.2.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales**

Les tunnels en Île-de-France étant essentiellement situés sur le réseau routier national (en dehors de quelques tunnels à La Défense et à Paris), il n'y a pas de besoins exprimés en la matière.

### **3.2.4. Les autres éléments à prendre en compte**

La mission a constaté que l'unité ULER de la DiRIF était amenée à apporter son concours à l'ingénieur général de la mission d'appui du réseau routier national (MARRN) de la DGITM pour les audits de sécurité préalables à la mise en service d'ouvrages réalisés par la DiRIF. D'un point de vue théorique, on pourrait souhaiter que ce concours vienne d'un service externe à la DiRIF même si aujourd'hui, en pratique, la rigueur d'analyse de l'unité ULER ne semble pas altérée par son appartenance à la DiRIF.

## **3.3. La solution 2 (intégration dans le CEREMA)**

### **3.3.1. Les compétences**

Pour les équipements liés à l'exploitation de la route, le CETE comprend des compétences sur la technologie des équipements de la route, qu'ils soient statiques (signalisation, dispositifs de retenue, etc.) ou dynamiques (panneaux à message variable, feux, etc.), mais il n'a pas les compétences sur les fonctions, l'implantation et l'installation de ces équipements. Le CEREMA considère que ces compétences, qui se trouvent aujourd'hui au sein de la DiRIF, sont présentes dans les autres CETE et sont essentielles pour les projets d'aménagement. Enfin, « intégrer au CEREMA en Île-de-France l'ensemble des compétences sur les équipements de la route permettrait d'être pertinent sur des aménagements de sécurité routiers et de transports en commun, où la signalisation est souvent déterminante. ».



La direction territoriale Île-de-France du CEREMA aurait en effet des compétences accrues en matière d'équipements liés à l'exploitation de la route si elle participait à l'implantation et à l'installation de ces équipements.

Pour ce qui concerne l'exploitation de la route, le CETE Île-de-France est associé au pôle de compétence et d'innovation (PCI) « Régulation dynamique des réseaux de transport » piloté par le CETE de Lyon. Ce PCI a comme champ d'activité : « analyse des congestions et de leurs impacts, élaboration de stratégies de régulation en temps réel du trafic, évaluation a priori de l'efficacité des mesures de régulation, simulation dynamique de trafic, évaluation et qualification des systèmes et équipements de régulation, étude et analyse de l'apport des technologies ITS dans les systèmes de régulation ». Sa compétence lui vient d'abord de l'évaluation des opérations d'exploitation de la route réalisée par la DiRIF dont il restera chargé en toute hypothèse. Il n'est pas apparu à la mission qu'elle serait accrue de façon significative par une participation directe du CEREMA à la réalisation de ces systèmes.

### **3.3.2. La satisfaction des besoins de l'État**

Les besoins de la DRIEA seraient assurés dans ce schéma par la voie de conventions passées avec le CEREMA. La DRIEA considère qu'il existe alors un double risque : que ces missions ne figurent pas parmi les missions prioritaires du CEREMA et que la réactivité soit moindre. La mission a considéré que ce risque, sans être avéré, ne pouvait être écarté.

En ce qui concerne le point particulier du schéma directeur national de signalisation, il est possible d'envisager l'intégration de la base de données spécifique à l'Île-de-France dans la base de données nationale actuellement gérée par l'un des CETE. Il n'est pas sûr que cette tâche soit prioritaire mais en outre le réseau d'Île-de-France possède la caractéristique d'être maillé. La gestion de la signalisation y a de ce fait une importance encore plus grande qu'ailleurs, à cause des reports de trafic qu'elle peut générer. Elle nécessite donc une très bonne connaissance de la géographie locale qui est plus naturelle pour la DRIEA que pour une direction territoriale du CEREMA.

### **3.3.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales**

Le CEREMA pourrait effectivement assurer juridiquement des prestations pour le compte des collectivités territoriales mais l'existence d'une demande n'est pas apparue évidente à la mission dans une région où il existe un STIF puissant pour les projets de transports en commun et des collectivités, notamment départementales, de taille importante, disposant de services compétents.

## **3.4. L'avis global de la mission**

Au vu de l'ensemble des considérations précédentes, la mission a considéré que le maintien du département d'ingénierie équipements et tunnels au sein de la DiRIF était, globalement, le scénario le plus pertinent.

Le rattachement de l'unité ULER de ce département à la direction territoriale d'Île-de-France du CEREMA serait envisageable mais la mission considère que la possibilité d'interventions pour le compte des collectivités territoriales qui justifierait cette option est, en pratique, loin d'être avérée.

Enfin, deux points particuliers, la gestion du schéma de signalisation et les audits de sécurité préalables à la mise en service pourront faire l'objet d'un traitement différencié mais ces deux questions ne sont pas essentielles pour la création du CEREMA et pourront être tranchées ultérieurement.

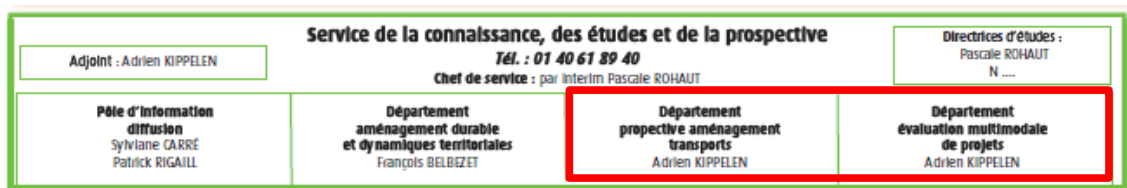
## 4. Le rattachement au CEREMA des équipes de la DRIEA chargées de la connaissance et de la modélisation des déplacements

### 4.1. La situation actuelle

#### 4.1.1. Missions

La fonction connaissance et modélisation des déplacements est totalement intégrée au sein du service connaissance, études et prospective de la DRIEA et est composée de deux départements :

- le département prospective aménagement transport (DPAT),
- le département évaluation multimodale des projets (DEMP).



Ce grand service de la connaissance, des études et de la prospective connaissance a été constitué en 2010, lors de la création de la DRIEA, par le regroupement en un seul service de tous les moyens de connaissance et d'études qui étaient présents dans divers services de la DREIF.

Cette organisation affiche donc les principes suivants qui structurent le service :

- identifier une structure transversale responsable des données SIG et statistiques,
- s'appuyer sur les compétences et expertises techniques existant à la DREIF dans le champ de l'aménagement,
- inscrire dans la configuration du service l'enjeu que représente le portage d'une démarche prospective sur le lien entre aménagement et transports,
- mutualiser les capacités d'études opérationnelles trafic (TC, route) en tant que prestataire pour le compte de la DiRIF et du SPOT (service politique des transports) de la DRIEA,
- créer une fonction technique de pilotage des études les plus complexes et de veille stratégique afin de renforcer la prise en compte des enjeux de transversalité, de cohérence et d'innovation.

##### 4.1.1.1. Le département prospective aménagement transport (DPAT)

Ce département est en charge des actions d'analyses du lien aménagement-transports ainsi que des études amont sur la mobilité et le système de transport. Il réalise les

études dans ce domaine en lien avec les autres départements et services concernés et est donc responsable au sein du service :

- des interventions techniques de territorialisation (logement, population, emplois), en intégrant les éléments de cadrages fournis par le département aménagement durable et dynamiques territoriales,
- de la maintenance, du développement technique, de la mise en cohérence des méthodes, moyens, outils, modèles nécessaires à la réalisation de ces missions.

Il assure une fonction d'observation et d'analyse de la mobilité voyageurs et marchandises.

Ses activités portent sur :

- les études sur le lien aménagement-transports,
- les études amont sur la mobilité et le fonctionnement du système de transport,
- Les interventions techniques sur la territorialisation des évolutions de population et d'emploi, mais aussi celle des objectifs logement,
- la prise en charge des actions liées à l'analyse de la mobilité,
- le développement et la maintenance des outils de modélisation de la demande de déplacements voyageurs et marchandises,
- la mise à disposition auprès des utilisateurs externes du modèle,
- Le recueil, l'exploitation, la documentation et la publication liés aux données statistiques sur les déplacements.

Dans les actions structurantes menées actuellement par ce département, on peut noter :

- les études concernant le Grand Paris (scénario population et emplois, localisation des gares, efficacité des transports...),
- l'impact des scénarios d'aménagement en termes de mobilité et du fonctionnement des bassins de vie et d'emplois,
- les études amont transports, les études avec le STIF, la prospective routière et transports en commun,
- le développement d'un outil de modélisation de la demande marchandises,
- la mise en cohérence des outils techniques de projection logements / population / emploi.

#### *4.1.1.2. le département évaluation multimodale des projets (DEMP)*

Ce département est en charge de l'évaluation des projets de transports : études opérationnelles, évaluation socio-économique et environnementale. Sa vocation

première est de conduire des études pour le compte des services sectoriels transports de la DRIEA (Service politique des transports et DiRIF) dont il est le référent direct.

Il est composé de chargés d'études transports parmi lesquels sont identifiés un chargé d'étude évaluation et expertise socio-économique et deux pour la dimension évaluation environnementale.

Les chargés d'études interviennent prioritairement sur les opérations relevant de secteurs géographiques qui leur sont confiés, afin d'assurer une meilleure expertise territoriale et une plus grande lisibilité vis-à-vis de l'extérieur.

Le département exerce donc les activités suivantes :

- études en régie de dimensionnement d'infrastructure (modélisation statique), d'opérations d'exploitation et de traitement de la congestion (modélisation dynamique) ;
- assistance à maîtrise d'ouvrage pour le compte de la DiRIF ;
- appui technique du service politique des transports dans l'analyse des projets de transports en commun financés par l'État ;
- expertise socio-économique (réalisation d'évaluation socio-économique, bilan LOTI, avis sur les projets) et environnementale (évaluation de l'impact environnemental des projets et de l'émission des gaz à effet de serre, méthodologie et réalisation de bilans carbone...).

Parmi les actions structurantes menées actuellement par ce département, on peut citer :

- les études des projets d'amélioration de fonctionnement du réseau portés par la DiRIF ou les projets portés par des tiers ayant un impact fort sur le réseau national (transformation de A4 à Marne-la-Vallée, voie taxis sur A1...) ;
- les interventions en tant qu'appui technique du service politique des transports par le développement de l'expertise trafic et socio-économique sur les projets de TC financés par l'État ;
- l'appui technique dans le domaine des trafics auprès de RFF, par exemple pour l'étude du prolongement d'Éole à l'ouest. ;
- l'assistance à maîtrise d'ouvrage la DiRIF sur les projets routiers structurants (RN13 Neuilly-sur-Seine, A 104 ...).

#### **4.1.2. Effectifs**

La totalité des deux départements constitue une entité de 23 postes (14 A, 7 B et 2C).

Au sein du département prospective, aménagement, transports, 4 postes (2A et 2B) sont directement concernés par le développement du modèle. L'équivalent de deux autres postes de catégorie A, répartis sur quatre agents, agit en interaction avec le modèle (en alimentation ou en exploitation).

Le département évaluation multimodale des projets, lui, n'est pas concerné par le développement du modèle.

## **4.2. La solution 1 (maintien au sein de la DRIEA/DIRIF)**

### **4.2.1. Les compétences**

La compétence des équipes de la DRIEA en matière de modélisation des déplacements dans une très grosse agglomération urbaine avec un réseau d'infrastructures de transports routiers et collectifs dense et maillé est actuellement indiscutable. Les conditions paraissent réunies pour le maintien de cette grande compétence : enjeu fort pour la DRIEA qui continuera donc à y affecter des moyens, attractivité des postes pour de jeunes ingénieurs, plan de charge, insertion des équipes au sein d'un grand service d'études.

### **4.2.2. La satisfaction des besoins de l'État**

Les besoins de la DRIEA sont importants et imposent une grande réactivité.

L'État joue, en Île-de-France, un rôle particulier dans la gouvernance des transports, ce rôle étant à la fois historique (l'État présidait le STIF il y a encore quelques années) et lié à l'importance de la région capitale et donc des opérateurs de transport. L'Île-de-France est ainsi restée la seule région dans laquelle l'État participe largement au financement des transports urbains au titre du contrat de plan État-Région ou d'une convention spécifique avec la région. Plus récemment, la création d'un établissement public d'État ad-hoc, la Société du Grand Paris (SGP), et la mise en place de ressources spécifiques (dotations budgétaires et mesures fiscales) de financement du réseau de transport francilien appelé Grand Paris Express qui sont fixées par la loi, renforce le rôle particulier de l'État dans la Région.

Cela lui impose, que ce soit en tant qu'investisseur, en tant que « tutelle », en tant que co-décideur ou en tant qu'opérateur, de disposer de moyens et de compétences techniques lui permettant d'asseoir une stratégie et de dialoguer efficacement avec l'ensemble de ses partenaires, qu'ils soient organisateurs et maîtres d'ouvrage (STIF, SGP, RFF) ou opérateurs (SNCF, RATP...). Ces moyens, dont la DREIF puis la DRIEA se sont dotées, lui donnent la capacité d'évaluer l'opportunité des décisions d'investissement majeures, d'analyse critique de projets. Le renforcement continu du lien entre aménagement et mobilité conduit à un renforcement de la présence de la DRIEA sur ces champs.

L'exemple récent de l'émergence d'un projet comme le Grand Paris a montré les effets bénéfiques des synergies internes à la DRIEA qui permettent d'étayer les positionnements stratégiques de l'État. Les décisions à prendre sur un investissement évalué à 30 milliards d'euros reposent en très grande partie sur les expertises menées depuis trois ans par la DRIEA. En étant à la fois co-maître d'ouvrage de l'enquête générale transports, source d'information sur les réseaux existants et projetés, fournisseur des hypothèses de variation des chiffres de population et d'emploi, elle est en capacité en temps réel et avec une grande réactivité de produire des scénarios en s'adaptant en temps réel à ce contexte.

Le regroupement récent (2010) au sein de la DRIEA, de l'ensemble des compétences concernées (déplacements, socio-démographie, économie, modélisation) dans un seul service a permis de renforcer ce rôle, et de développer les partenariats avec un réseau

d'acteurs diversifiés (IAURIF, APUR, INSEE, STIF....). Ainsi la DRIEA peut-elle à la fois être présente face aux acteurs de la mobilité (STIF, SGP....) pour évaluer leurs propositions, mais aussi de ceux de l'aménagement notamment dans le cadre des contrats de développement territoriaux autour des gares pour faire émerger les solutions les plus pertinentes.

L'organisation actuelle garantit donc pleinement les besoins de la DRIEA.

#### **4.2.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales**

Les collectivités territoriales (région et départements) disposent, dans le cadre du Syndicat des transports d'Île-de-France dont elles sont membres, d'un outil de modélisation du trafic, ANTONIN 2, indépendant de celui de la DRIEA (MODUS).

Par ailleurs, la DRIEA met à disposition des collectivités territoriales les données issues de l'enquête générale transport pour leur permettre d'alimenter leurs études.

Enfin, le futur CEREMA disposera, en son sein, de suffisamment de compétences et moyens en modélisation et économie des transports (CERTU, SETRA, CETE PCI) pour répondre aux sollicitations ou commandes de collectivités.

#### **4.2.4. Les autres éléments à prendre en compte**

### **4.3. La solution 2 (intégration dans le CEREMA)**

Deux variantes doivent être considérées dans le cadre de cette solution :

- le transfert de la totalité des équipes chargées de la connaissance et de la modélisation des déplacements ;
- un transfert limité aux équipes assurant le développement de l'outil de modélisation.

#### **4.3.1. Les compétences**

Dans l'hypothèse d'un transfert total des équipes, le maintien des compétences paraît assuré, comme dans le scénario 1.

Il en serait peut-être de même dans l'hypothèse d'un transfert limité à l'équipe chargée de faire évoluer le modèle, mais on peut néanmoins penser qu'il est beaucoup plus difficile de faire évoluer un modèle, qui a la particularité de nécessiter en permanence des calages avec la réalité du terrain, lorsque les équipes chargées de le faire sont distinctes de celles qui l'utilisent quotidiennement..

#### **4.3.2. La satisfaction des besoins de l'État**

La satisfaction des besoins de la DRIEA devrait être la même si elle continuait d'être chargée de l'utilisation d'un modèle développé par d'autres.

On peut par contre douter fortement qu'il en soit de même dans l'hypothèse d'un transfert total des équipes. On voit mal en effet comment un établissement public pourrait avoir la même réactivité qu'un service de la DRIEA.

#### **4.3.3. La satisfaction des besoins des collectivités territoriales**

Les collectivités pourraient faire appel à la direction territoriale du CEREMA pour obtenir des simulations de trafic mais ce besoin ne doit pas être surestimé dès lors qu'il existe déjà l'offre du STIF et celle du secteur privé.

#### **4.3.4. Les autres éléments à prendre en compte**

L'intégration des équipes de modélisation du trafic au sein de la DRIEA, permet à cette dernière de s'intégrer dans des projets d'aménagement en Île-de-France à l'initiative de divers partenaires locaux mais dont l'État serait probablement exclu sans cet apport de la modélisation des transports.

### **4.4. L'avis global de la mission**

Au vu de l'ensemble des considérations précédentes, la mission a considéré que le maintien au sein de la DRIEA des équipes chargées de la connaissance et de la modélisation des déplacements était nettement la solution la plus pertinente.



## Conclusion

A l'occasion de la création du CEREMA, il était parfaitement normal de se demander si certains services de la DRIEA qui ne sont pas actuellement dans le périmètre du CETE Île-de-France devaient être ou non incorporés au futur établissement public.

La mission, après avoir consulté les principaux chefs de service concernés et quelques interlocuteurs extérieurs dans le bref délai qui lui était imparti, est arrivée à la conclusion que l'organisation mise en place lors de la création de la DRIEA, avec la création d'un grand service d'études et une forte intégration des services routiers au sein de la DRIEA, restait pertinente. La taille unique de l'agglomération parisienne, de son réseau de transport maillé, de son parc d'ouvrages d'art, justifie en l'occurrence une organisation particulière qui s'est révélée performante.

Il existe certes une demande des collectivités territoriales mais elle porte essentiellement sur l'animation de réseau et la méthodologie. Elle a reçu un bon début de réponse par le CETE Île-de-France avec le concours des autres services de la DRIEA et il convient naturellement de ne pas décevoir cette attente. La mission a considéré que cela devrait être possible avec le maintien du découpage actuel dès lors que les services concernés de la DRIEA continueront de travailler en réseau avec le CEREMA en général et sa direction territoriale d'Île-de-France en particulier.

**Évelyne Humbert**



Ingénieure générale  
des ponts, des eaux  
et des forêts

**Jean GUILLOT**



Ingénieur général  
des ponts, des eaux  
et des forêts

**Jean LEVEQUE**



Ingénieur général  
des ponts, des eaux  
et des forêts



# Annexes



# 1. Lettre de mission



10 JAN. 2013  
→ Bureau  
10/11/13  
JLL

Christian LETRIT

MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES  
TERRITOIRES ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Secrétariat général

Paris, le - 4 JAN. 2013

Commissariat général au développement durable

**Le Secrétaire général**

et

**le Commissaire général au développement durable**

à

Affaire suivie par : Franck Jung

Monsieur le Vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable

Tél. : 01 40 81 63 01 - Fax : 01 40 81 69 66

**Objet :** CEREMA – Complément à l'audit thématique sur le réseau scientifique et technique du MEDDE

La mise en place du « CEREMA » est actuellement engagée, avec pour échéance le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Cette réforme fait suite à plusieurs rapports du CGEDD, en particulier le rapport « Audit du réseau scientifique et technique » de juillet 2011. Les principaux choix ont déjà été effectués, en particulier dans la lettre adressée le 29 novembre 2012 par les ministres au préfigurateur de l'établissement : le périmètre comprendra les 8 CETE, le SETRA, le CERTU et le CETMEF, le statut sera celui d'établissement public à caractère administratif, créé par un texte législatif, et la tutelle sera assurée par l'État qui fournira l'essentiel des ressources du nouvel organisme ; les collectivités territoriales seront associées à sa gouvernance depuis le niveau territorial jusqu'au Conseil d'administration ; les productions du CEREMA seront accessibles à l'ensemble des collectivités publiques.

La création de cet établissement par un texte législatif impose un calendrier contraint et nécessite de statuer rapidement sur certaines questions de périmètre qui concernent des services ou parties de services. La plupart sont en cours de règlement, mais il subsiste une difficulté, relative à l'Île-de-France, sur laquelle nous souhaitons recueillir l'avis du CGEDD.

La question porte sur le rattachement éventuel au CEREMA de tout ou partie de certaines entités de la DRIEA, qui, actuellement, ne sont pas positionnées dans le CETE Île-de-France, mais qui assurent des missions « classiques » de CETE pouvant justifier leur intégration dans le futur établissement public. Il s'agit :

- du département d'ingénierie et d'ouvrages d'art, situé dans le service de l'aménagement du réseau à la DIRIF,
- du département d'ingénierie équipements – tunnels, également dans le service de l'aménagement du réseau à la DIRIF,
- des équipes chargées de la connaissance et de la modélisation des déplacements au service

de la connaissance des études et de la prospective (SCEP), notamment dans les départements « prospective aménagement transports » et « évaluation multimodale de projets ».

L'avis que nous sollicitons du CGEDD consistera à analyser, pour chacune de ces entités, les deux solutions envisageables : statu quo (i.e : maintien au sein de la DRIEA) ou intégration dans le CEREMA, et à proposer le choix le plus pertinent.

Il s'agira notamment d'analyser les compétences et activités de ces entités, ainsi que les enjeux attachés à leurs missions, tant pour les services que pour les ministères, et les synergies apportées par les deux options de rattachement, en termes de compétences et de liens avec les autres activités et parties de services. Il conviendra d'examiner comment les besoins, pour la DRIEA, d'accéder aux travaux de ces équipes, pourraient être satisfaits dans le cas de leur intégration dans le CEREMA. A contrario, il s'agira de préciser les éventuelles particularités de la région Île-de-France qui pourraient justifier une situation de maintien de ces compétences au sein de la DRIEA et, dans cette option, les modalités d'animation scientifique et technique de ces équipes et celles de leur participation aux développements méthodologiques ou à l'expertise.

Vous analyserez la situation au regard de la cohérence d'ensemble du dispositif ministériel et identifierez les possibles risques de doublon, voire, à terme, de concurrence entre les services.

Enfin, il sera nécessaire d'analyser les modalités d'action, actuelles et envisageables, de ces entités au profit des collectivités territoriales et, le cas échéant, d'éclairer les choix proposés sous l'angle de l'accès de ces collectivités à leurs productions méthodologiques ou opérationnelles.

Dans l'accomplissement de votre mission, vous pourrez prendre tous les contacts que vous estimerez nécessaire, au sein des ministères ou à l'extérieur.

Le calendrier de mise en place du projet CEREMA étant contraint, nous vous saurions gré de nous faire parvenir vos propositions d'ici fin janvier impérativement.

Le Secrétaire général

Vincent MAZAUIC

Le Commissaire général  
au développement durable

Jean-Paul ALBERTINI

copie : Laurent Tapadinhas (DRI)  
Alain Vallet (SPES)  
Jean-Claude Ruyschaert (DRIEA)  
Bernard Larrouturou (préfigureur du Céréma)

## 2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
BAZIN	Daniel	DRIEA	Directeur adjoint	23/01/13
BERNARD	Antoine	SG/SPES	Sous-directeur	29/01/13
GONSON	Christian	ADSTD	Président	16/01/13
GUYOT	Patrice	SG/SPES	Adjoint au chef du service	29/01/13
JUNG	Franck	CGDD/DRI	Sous-directeur	17/01/13
KIPPELEN	Adrien	DRIEA/SCEP	Adjoint au chef du service de la connaissance, des études et de la prospective	28/01/13
KLICH	Hélène	DRIEA/DIRIF	Chef du département d'ingénierie équipements et tunnels	25/01/13
LABROUSSE	Michel	DIT/MARRN	Chef de la Mission	24/01/13
LARROUTUROU	Bernard	CEREMA	Préfigurateur	23/01/13
LE BERRE	Jacques	SG/SPES	Sous-directeur	29/01/13
NEUVILLE	Emmanuel	DRIEA/CETE	Directeur	16/01/13
PERRAIS	Marie-Christine	DRIEA/DIRIF	Chef du service d'ingénieries pour la modernisation, l'entretien et l'exploitation du réseau	23/01/13
PEYRAC	Pierre	DRIEA/DIRIF	Chef du département d'ingénierie ouvrages d'art	24/01/13
ROHAUT	Pascale	DRIEA/SCEP	Chef par intérim du service de la connaissance, des études et de la prospective	28/01/13
RUYSSCHAERT	Jean-Claude	DRIEA	Directeur	23/01/13
SAINTILLAN	Christophe	DGITM/DIT	Directeur	24/01/13
TANAYS	Éric	DRIEA/DIRIF	Directeur	23/01/13
TAPADINHAS	Laurent	CGDD/DRI	Directeur	17/01/13
VALLET	Alain	SG/SPES	Chef du service	29/01/13

### 3. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
ADSTD	Association des directeurs de services techniques départementaux
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CEREMA	Centre d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CETE	Centre d'étude technique de l'équipement
CGDD/DRI	Commissariat général au développement durable / direction de la recherche et de l'innovation
CoTITA	Conférence technique interdépartementale sur les transports et l'aménagement
DGITM/DIT	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer / direction des infrastructures de transport
DIRIF	Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France
DRIEA	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement.
IAURIF	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France
IQOA	Image qualité des ouvrages d'art
LOTI	Loi d'orientation sur les transports intérieurs
MEDDE	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
METL	Ministère de l'égalité des territoires et du logement
PCI	Pôles de compétence et d'innovation
SETRA	Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements
SG/SPES	Secrétariat général / service du pilotage et de l'évolution des services
SGP	Société du Grand Paris
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France
ULER	Unité lisibilité et équipements de la route





**Ministère de l'Écologie,  
du Développement durable  
et de l'Énergie**

**Conseil général de  
l'Environnement  
et du Développement durable**

7<sup>e</sup> section – secrétariat général

bureau Rapports et  
Documentation

Tour Pascal B - 92055 La  
Défense cedex  
Tél. (33) 01 40 81 68 73

