

SOMMAIRE

Les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises

- ⇒ Objectifs
- ⇒ Modalités d'élaboration des schémas de services de transport
- ⇒ Les éléments nouveaux intervenus depuis octobre 2000
- ⇒ Champ et portée des schémas de services de transport

Une nouvelle politique des transports

- ⇒ Un nouvel équilibre entre les modes de transport et de déplacements
- ⇒ Une nouvelle approche des choix publics
- ⇒ Un renforcement de la politique des transports engagée depuis 1997

Cinq axes stratégiques

- ⇒ Le développement des liaisons internationales de voyageurs
- ⇒ L'organisation multimodale du transport de fret à l'échelle nationale et européenne
- ⇒ Le bon fonctionnement des grands corridors de transport internationaux
- ⇒ L'organisation multimodale des liaisons transalpines et transpyrénéennes
- ⇒ L'organisation des transports urbains et périurbains

Un nouveau cadre de planification pour les vingt prochaines années

- ⇒ Les choix stratégiques pour l'intégration du territoire français dans l'espace européen
- ⇒ L'organisation du territoire et la desserte des territoires isolés
- ⇒ Les engagements internationaux de la France (Kyoto, convention alpine, RTE...)
- ⇒ Un cadre de programmation et de suivi pour toutes les actions prévues
- ⇒ Le choix des projets éclairé par le débat public

Les problématiques et projets majeurs inscrits dans les

schémas

- ⇒ Un grand projet pour le développement du fret ferroviaire : La magistrale Eco-Fret
- ⇒ Un nouveau site aéroportuaire international pour répondre à la croissance globale du trafic aérien
- ⇒ La stratégie globale de réponse aux perspectives de forte dégradation du niveau de service des autoroutes de la vallée du Rhône
- ⇒ L'accès au territoire des Alpes du Sud
- ⇒ Un itinéraire alternatif pour réorienter les flux de transit : l'autoroute A34 Reims-Belgique
- ⇒ Un nouvel itinéraire transalpin, mixte, pour le fret et les voyageurs : le Lyon-Turin
- ⇒ Une nouvelle plate-forme aéroportuaire pour l'Ouest Atlantique : Notre-Dame-des-Landes
- ⇒ Un projet achevant l'axe fluvial à grand gabarit Le Havre-Paris-Dunkerque : la liaison Seine-Nord
- ⇒ Un aménagement pour les trafics intercontinentaux de conteneurs : le projet Port 2000
- ⇒ Les échanges franco-espagnols et les traversées des Pyrénées
- ⇒ L'intégration de Toulouse dans les services ferroviaires à grande vitesse
- ⇒ Le TGV Rhin - Rhône (trois branches)
- ⇒ Les liaisons transversales : intégration de la façade atlantique et du Massif Central dans les grands courants d'échanges européens.
- ⇒ Une stratégie intermodale de réponse à la congestion du sillon mosellan

Les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises

Objectifs

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999 (LOADDT) a prescrit l'élaboration de huit schémas de services collectifs destinés à expliciter la politique d'aménagement et de développement durable du territoire dont *un schéma multimodal de services de transport de voyageurs et un schéma multimodal de services de transports de marchandises*.

Élaborés conjointement, ces deux schémas de services de transport se substitueront aux schémas sectoriels d'infrastructure définis par la loi du 4 février 1995 et par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI). Selon la LOADDT, ces schémas *"déterminent, dans une approche multimodale, les différents objectifs de services de transports aux usagers, leurs modalités de mise en oeuvre ainsi que les critères de sélections des actions préconisées, notamment pour assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer leurs priorités en matière d'exploitation, de modernisation, d'adaptation et d'extension"*.

Modalités d'élaboration des schémas de services de transport

Constitué au début de l'année 1998, un comité stratégique interministériel, placé sous l'autorité du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, a élaboré un document de cadrage pour l'élaboration des schémas de service de transport, qui a été adressé aux préfets de région par lettre du 27 août 1998 de Dominique Voynet, ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et de Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement.

A partir des rapports des préfets, et de l'examen des différents sujets de dimension nationale, le Comité stratégique interministériel a établi, au début de l'année 2000, des propositions de synthèse qui ont fait l'objet de concertations et d'arbitrages interministériels.

Le gouvernement a arrêté en octobre 2000 le projet de schéma de services collectifs des transports de marchandises et de voyageurs.

Il l'a soumis ensuite à une large consultation, organisée auprès des conseils régionaux et de différentes instances régionales, mais aussi du Conseil National d'Aménagement et

de Développement du Territoire, et des délégations à l'aménagement de l'Assemblée nationale et du Sénat.

Après les amendements qui en ont résulté, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 9 juillet 2001 a adopté les schémas ainsi modifiés, qui, après examen par le Conseil d'État, seront approuvés par décret à l'automne 2001.

Les éléments nouveaux intervenus depuis octobre 2000

Le document de communication d'octobre 2000 présentait quelques grands dossiers majeurs. Parmi ceux qui ont d'ores et déjà connu une avancée considérable, deux contribuent fortement à donner corps à la nouvelle politique des transports :

- le 29 janvier dernier, à Turin, les ministres français et italiens ont officiellement donné le coup d'envoi du processus conduisant à la réalisation de la **nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin** ; une première étape de modernisation de la ligne Ambérieu-Modane-Turin a été décidée, comportant l'expérimentation d'un service d'autoroute ferroviaire;
- le 13 février dernier, le président de la **Commission Nationale du Débat Public a été saisi** conjointement, par le ministre de l'équipement, des transports et du logement, et la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, d'une demande d'organisation d'un débat public portant sur le **projet de nouvelle plateforme aéroportuaire internationale du grand bassin parisien** ; lancé dès le mois de mai, ce débat public, qui s'achèvera en octobre prochain, éclairera la décision du gouvernement sur la configuration du projet et sa localisation.

Les collectivités publiques et les instances régionales ou nationales consultées ont émis des avis sur le projet de schéma arrêté en octobre 2000. Le texte a ainsi été revu sur quelques points importants, tantôt pour renforcer une écriture qui pouvait être apparue insuffisante, tantôt pour mieux inscrire des orientations jugées nécessaires.

Appartiennent à la première catégorie, par exemple, les principes de développement des échanges entre la France et la péninsule ibérique.

Au chapitre de la seconde catégorie, on peut citer la reconnaissance de l'enjeu que représente, pour l'aménagement des territoires du sud européen, la liaison ferrée Bordeaux - Toulouse - Narbonne, ou l'exigence d'une véritable politique intermodale pour la desserte du sillon mosellan.

Champ et portée des schémas de services de transport

Les schémas de services de transport sont des documents de planification destinés à faire connaître les orientations de l'État à moyen et long terme dans ce domaine, ainsi

que les principales mesures retenues pour les mettre en oeuvre. Ils présentent les orientations générales de l'État en matière d'évolutions institutionnelles, réglementaires ou fiscales visant à adapter le cadre général d'organisation des transports. Ils déterminent les principales dispositions présentant un intérêt national, sur lesquelles l'État est fondé à intervenir ; ces dispositions seront justifiées par l'évaluation de leurs conséquences sur le fonctionnement des réseaux de transport à l'horizon 2020, compte tenu des perspectives d'évolution de la demande de transport et de leur sensibilité aux grandes orientations de politique des transports retenues par le Gouvernement pour inscrire ces évolutions dans le cadre d'un développement durable.

Les schémas de service fixent le principe, les objectifs et le cadre dans lequel sera conduit le processus d'élaboration et d'instruction des grands projets d'infrastructure, depuis le débat public susceptible d'être engagé en application de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 jusqu'au choix du tracé ou du site et de la consistance du projet, fixés par la déclaration d'utilité publique.

Ils explicitent les grands projets qui présentent une importance majeure au niveau national et sont susceptibles d'être mis en œuvre dans les vingt ans à venir, tels que les lignes ferroviaires nouvelles, les nouveaux canaux à grand gabarit, les nouveaux sites aéroportuaires majeurs, les autoroutes nouvelles ou les grandes liaisons routières interrégionales à 2 fois 2 voies ; **les projets majeurs non inscrits dans les schémas de services seront considérés comme incompatibles** et leur réalisation éventuelle, si elle est jugée plus tard opportune, nécessitera la révision préalable des schémas.

Pour les autres grands projets relevant de l'État, les schémas de services fixent des orientations générales dont les modalités de mise en œuvre seront définies au cas par cas le moment venu ; sont donc considérés comme compatibles les projets qui respectent ces orientations.

Bien évidemment, les schémas de service n'ont pas vocation à traiter de projets plus locaux et dont la portée n'affecte pas les orientations de la politique des transports. L'absence de leur mention est donc normale dans un tel document.

Une nouvelle politique des transports

Un nouvel équilibre entre les modes de transport et de déplacements

La nouvelle politique des transports est d'abord fondée sur un rééquilibrage de l'offre entre les différents modes de transport, ce qui se traduit par deux priorités :

- **priorité, pour les transports interurbains, au fret ferroviaire et aux modes alternatifs à la route : doublement minimum du trafic ferroviaire de fret** à l'horizon de 10 ans (dans le cadre de l'initiative communautaire d'un réseau transeuropéen de fret ferroviaire), développement **du transport maritime et notamment du cabotage maritime, valorisation de la voie d'eau.**
- **priorité, pour les déplacements urbains et suburbains, aux transports collectifs** : les politiques locales d'urbanisme et de transport, conduites par les collectivités territoriales et les autorités organisatrices de transport, doivent la concrétiser. Elle s'exprime notamment à travers les plans de déplacements urbains, par l'utilisation partagée de l'espace, la limitation de la circulation automobile, la priorité effective à la circulation des transports collectifs, combinée à plus de facilité pour les déplacements des piétons et pour les utilisateurs de deux roues.

Par ailleurs, une politique active de régulation se met en place. Elle vise à modifier le comportement des usagers dans leurs choix de déplacements, en utilisant les différents leviers de la tarification et de la réglementation. Elle s'appuie sur la recherche d'une meilleure efficacité de chaque mode de transport, par exemple par la réduction des consommations des véhicules et la promotion de nouveaux types de propulsion.

Une nouvelle approche des choix publics

La démarche des schémas de services collectifs innove par rapport aux anciens schémas d'infrastructure, **parce qu'elle donne la priorité à la qualité des services, et recherche une meilleure utilisation des réseaux existants avant d'envisager de nouvelles infrastructures.** Cette priorité à la qualité de service passe par :

- **les objectifs de qualité des services** de transport de marchandises et de voyageurs, par exemple en matière d'efficacité des chaînes de transport, de protection des zones sensibles, de préservation des capacités d'accueil, de connexions intermodales, de fréquences, de sécurité, de confort...
- l'encadrement des différents enjeux stratégiques et des objectifs territoriaux par **des mesures diversifiées** relatives à la sécurité et à la sûreté des transports, à la diminution des nuisances, au développement des systèmes d'exploitation et de gestion du trafic, à l'adaptation des systèmes tarifaires, au redéploiement des trafics sur les itinéraires alternatifs et les modes de transport non routiers, à la coopération entre les opérateurs ou entre les autorités organisatrices...

Un renforcement de la politique des transports engagée depuis 1997

Les schémas de services renforcent les options qui ont été prises dans le cadre de la nouvelle politique des transports initiée en 1997. Elle introduisait trois modifications substantielles par rapport aux pratiques antérieures :

- une approche multimodale, au lieu d'un empilement de schémas sectoriels (routes, TGV, voies navigables...);
- l'accent mis sur la qualité des services offerts, au lieu d'une approche exclusivement en termes de projets d'infrastructures ;
- une élaboration déconcentrée dans les régions, permettant d'harmoniser les orientations nationales de politique des transports et l'aménagement des territoires.

Cinq axes stratégiques

Les actions inscrites dans les schémas de services de transport sont fondées sur **cinq axes stratégiques multimodaux** majeurs :

- **le développement des liaisons internationales de voyageurs**, notamment par un réseau de plates-formes aériennes à vocation internationale et le développement des services ferroviaires rapides européens,
- **l'organisation multimodale du transport de fret à l'échelle nationale et européenne**, avec un objectif de doublement minimum du fret ferroviaire à l'horizon de dix ans ;
- **le bon fonctionnement des grands corridors de transport internationaux**, notamment les axes qui connaissent aujourd'hui une forte concentration des flux les plus importants : Belgique-Paris-Bordeaux-Espagne, Allemagne-Lyon-Marseille, l'arc méditerranéen,
- **l'organisation multimodale des liaisons transalpines et transpyrénéennes**, en donnant la priorité aux transports ferroviaires et au cabotage maritime,
- **l'organisation des déplacements urbains et périurbains**, en accordant une priorité absolue au développement des transports collectifs et aux autres modes alternatifs à l'usage des véhicules individuels à moteur.

Afin de favoriser l'émergence d'une organisation du territoire s'appuyant sur des ensembles géographiques d'une taille suffisante, **ces enjeux stratégiques sont déclinés à l'échelle de grands territoires régionaux**, avec pour objectifs :

- de développer **entre eux** des liaisons efficaces, en sus des liaisons internationales et de l'accès à Paris ;
- d'assurer, au **sein de chacun** de ces grands ensembles, **une meilleure égalité des chances de développement**, par l'accès aux services supérieurs (universités, hôpitaux...) et aux équipements d'intérêt national (ports, aéroports, réseaux de transport rapides...), avec une priorité, là encore, au développement des transports collectifs.

Le développement des liaisons internationales de voyageurs

Parmi les aéroports commerciaux français de plus de 20 000 passagers, onze places aéroportuaires françaises desservent les grandes aires urbaines continentales et enregistrent un trafic aérien important : Paris, Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Mulhouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Lille et Montpellier. Ces places aéroportuaires ont traité, en 1999, plus de 90 % du trafic aérien métropolitain total, dont 59 % sur les aéroports d'Orly et de Roissy. A l'horizon des schémas de services, les estimations de croissance sur ces onze pôles principaux seraient en moyenne :

- de 2,4 % par an dans une hypothèse basse, soit une augmentation de 65 % en 20 ans ;
- de 3,3 % par an dans une hypothèse haute, soit près du doublement du trafic en 20 ans.

Afin d'accueillir cette demande de trafic dans des conditions compatibles avec les conditions de vie des riverains et les exigences environnementales, le gouvernement a adopté une politique aéroportuaire globale. Celle-ci vise trois objectifs :

- **Développer les services rapides de voyageurs, notamment ferroviaires**, qui contribuent à limiter la croissance du transport aérien par une offre alternative, lorsque la durée des trajets, l'échelle des distances et l'importance des flux le justifient. Outre le TGV Méditerranée en cours d'achèvement et le TGV Est-européen déjà décidé, seront notamment réalisées, par étapes, les lignes nouvelles Languedoc-Espagne, Rhin-Rhône, Lyon-Turin, Tours-Bordeaux, ainsi que Le Mans vers Rennes et Angers.
- **Faciliter les relations aériennes des grandes aires métropolitaines françaises avec les principaux pôles européens, voire mondiaux**, en adaptant leurs capacités aéroportuaires à la croissance du trafic aérien et en développant l'intermodalité avec les services de transports collectifs terrestres. Par exemple, les capacités du futur aéroport de Notre-Dame des Landes (entre Nantes et Rennes) seront adaptées à sa vocation de plate-forme d'échanges entre l'Ouest Atlantique et les autres pôles européens ; le développement de l'aéroport de Lyon-St-Exupéry sera favorisé afin de conforter son rôle de plate-forme de trafic international pour le Grand Sud-Est.
- **Structurer, au plan national, un réseau de plates-formes complémentaires à vocation internationale**. Le développement des plates-formes des différentes régions participe de ce réseau. En **Île-de-France**, les plates-formes aéroportuaires existantes doivent poursuivre leur développement dans le respect des engagements pris à l'égard des habitants.

L'effort de limitation du bruit dans l'environnement immédiat des deux plates-formes sera poursuivi, en optimisant l'utilisation des capacités existantes, en valorisant l'intermodalité entre le TGV et l'avion et en facilitant la distribution d'une partie de la croissance du trafic vers d'autres plates-formes.

En complément de ces mesures, **une nouvelle plate-forme à vocation internationale** est nécessaire pour répondre à la croissance du trafic aérien de l'Île-de-France et des régions voisines. Les études sont poursuivies sur différents sites (régions Centre, Picardie, Champagne-Ardenne) afin de déterminer la localisation la plus pertinente au regard de l'aménagement du territoire, des contraintes de la navigation aérienne, des potentialités offertes pour la desserte terrestre, de la pertinence du site dans l'économie du transport aérien, des enjeux environnementaux...

Sa configuration et sa localisation seront arrêtées à l'issue du débat public national lancé en mai 2001.

L'organisation multimodale du transport de fret à l'échelle nationale et européenne

Il s'agit de faciliter les échanges dans une économie d'échelle européenne, de réduire les nuisances du transport routier de marchandises, et d'améliorer la part des transports ferroviaires, maritimes et fluviaux. L'objectif de doublement minimum du trafic ferroviaire de fret à un horizon de dix ans est un élément majeur de cette politique, dont la mise en œuvre s'appuiera sur les dispositions suivantes :

- **la valorisation des réseaux ferroviaires existants**, notamment dans le cadre de la constitution progressive d'un réseau trans-européen de fret ferroviaire (RTEFF), avec : des aménagements de capacité et l'adaptation au fret de lignes existantes ; la mise en place de matériels et d'organisations plus performants ; des procédures d'allocation des priorités entre le fret et les voyageurs permettant des réservations prioritaires pour le fret, en limitant la concentration des circulations sur les points de congestion du réseau ;
- **des infrastructures ferroviaires nouvelles**, complétant les mesures précédentes, afin de répondre à l'objectif de croissance globale du fret ferroviaire (100 milliards de tonnes kilomètres par an) et tendre progressivement vers un réseau totalement ou prioritairement dédié au fret.

Sont notamment prévus le contournement ferroviaire fret de Lyon, les lignes nouvelles mixtes Lyon-Turin et Nîmes-Montpellier, et l'aménagement d'itinéraires ferroviaires alternatifs tels que Le Havre-Rouen-Amiens-Reims-Dijon, Belgique-Longwy-Toul, Clermont-Béziers, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse-Narbonne ;

- **le renforcement des positions des ports maritimes dans l'espace européen** et de leur desserte terrestre par les différents modes de transport, fluvial, ferroviaire et routier.

Sont notamment prévus le projet Port 2000 au Havre et l'aménagement du site de Donges-Est pour le port de Nantes-St Nazaire :

- **l'organisation d'un service performant de transport combiné à l'échelle européenne**, sous toutes ses formes -fluviales, ferroviaires et cabotage maritime- dans un réseau structurant de terminaux d'échanges multimodaux ;
- **le développement et l'exploitation plus efficace de la voie navigable**, en portant l'effort sur l'axe Le Havre-Paris-Dunkerque comprenant en première phase les opérations de modernisation des infrastructures des bassins Seine-Oise et Dunkerque-Escaut, avec l'objectif d'un aménagement progressif de la liaison Seine-Nord à grand gabarit.

Le bon fonctionnement des grands axes de transport interrégionaux et internationaux

Il s'agit de garantir **un niveau de service** satisfaisant pour les différentes catégories d'usagers, tout en améliorant la qualité de vie des territoires traversés, compte tenu :

- de la forte concentration des flux les plus importants pour notre économie sur les liaisons radiales vers Paris, sur les deux grands axes Nord-Sud Belgique-Paris-Bordeaux-Espagne et Allemagne-Lyon-Marseille, ainsi que sur l'arc méditerranéen, de Perpignan à Vintimille ;
- de la superposition des trafics locaux et de grand transit au droit des grandes agglomérations, à l'origine des situations de congestion qui nuisent à l'efficacité des grandes liaisons et souvent à la qualité du cadre de vie urbain ainsi qu'aux échanges périurbains.

Afin d'assurer la fluidité de ces grands flux, et en sus des objectifs de rééquilibrage des trafics en faveur des autres modes de transport que la route, les principales mesures prévues dans les schémas de services sont les suivantes :

- **optimiser la capacité des voies existantes** afin d'étaler dans le temps et dans l'espace les flux de trafic, avec la mise en place des plans de gestion du trafic dits PALOMAR les jours de grands départs, cette optimisation permettant en outre de différer certains investissements lourds d'infrastructure ;
- **aménager des itinéraires alternatifs** pour réduire la fréquentation des principaux axes congestionnés et mieux desservir certaines parties du territoire.
Il est notamment prévu de prolonger vers la Belgique l'autoroute A 34 Reims-Charleville et de permettre la réalisation d'une autoroute entre Amiens et la Belgique afin de réorienter une partie des flux transitant actuellement par les autoroutes A1 et A31. Par ailleurs le problème de congestion de la vallée du Rhône et du couloir languedocien sera appréhendé de manière globale, en privilégiant autant que possible des solutions modales alternatives ;
- **réaliser des investissements de capacité ou des contournements d'agglomération destinés aux flux de transit**, lorsque les infrastructures actuelles se révèlent inadaptées ou insuffisantes compte tenu de leur intégration dans la ville ou de l'intensité des trafics. Parmi les contournements routiers nécessaires : ceux de Strasbourg, Lyon, Montpellier, Bordeaux...

L'organisation multimodale des liaisons transalpines et transpyrénéennes

Le transit international doit pouvoir franchir les Alpes et les Pyrénées, tout en préservant l'environnement sensible de ces massifs.

- **Le traitement des passages alpins français** est fortement dépendant de celui de l'ensemble des passages alpins suisses et autrichiens. Il s'inscrit dans un environnement marqué par la croissance des échanges internationaux en direction des pays de l'Est, et par la politique de la Suisse qui prévoit, simultanément, l'ouverture progressive et plafonnée de son territoire à la circulation des poids lourds et la réalisation de deux nouveaux tunnels ferroviaires.

- **Les échanges entre la péninsule ibérique et l'Europe** sont marqués par la faible capacité des infrastructures à la frontière franco-espagnole, mais aussi et surtout par les conditions d'écoulement des flux de transit qui empruntent deux itinéraires ferroviaires et routiers déjà fortement encombrés :

- l'axe Bordeaux, Tours, Paris et Lille ;

- l'axe Languedoc, vallée du Rhône et de la Saône vers l'Italie, le Luxembourg et le Rhin.

Pour répondre à ces questions essentielles, tout en respectant la grande qualité des massifs montagneux concernés, les schémas de services s'articulent autour de plusieurs orientations :

- poursuivre les négociations européennes et bilatérales pour définir les réglementations et les tarifications adaptées, les actions engagées au sein de l'observatoire du transit alpin et pyrénéen, rechercher une régulation d'ensemble intermodale ;

- valoriser tous les itinéraires alternatifs à ces traversées de massifs, sans oublier le développement du cabotage maritime (par exemple entre l'Espagne et l'Italie ou entre le Portugal et la Grande-Bretagne), qui permettra d'alléger la charge des réseaux des transports terrestres franchissant les Pyrénées ;

- assurer de nouveaux itinéraires ferroviaires, et notamment, pour les liaisons transalpines, un nouvel itinéraire ferroviaire mixte pour le fret et les voyageurs.

L'organisation des déplacements urbains et périurbains

Elle vise à faciliter la mise en œuvre des objectifs fixés par la loi auxquels doivent répondre les collectivités locales compétentes en matière d'urbanisme, d'organisation

des transports et de gestion d'infrastructures : maîtrise du développement des régions urbaines et de la demande de déplacements ; priorité au développement des transports collectifs et des autres modes alternatifs à l'usage du véhicule individuel à moteur ; partage équilibré de l'espace public urbain entre ses différents usages prenant en compte les exigences de sécurité et de qualité de la vie urbaine.

L'État contribuera à l'effort des collectivités locales dans la mise en œuvre de ces objectifs par les mesures suivantes :

- **encourager l'intégration des compétences et la coordination entre les autorités organisatrices de transport** afin d'harmoniser les politiques de déplacements à l'échelle des aires urbaines. Le projet de **loi relatif à la Solidarité et au Renouveau Urbain** prévoit plusieurs dispositions destinées à améliorer les conditions d'intervention des autorités organisatrices de transport locales. L'État continuera à faciliter la mise en œuvre des politiques locales de déplacements, notamment en contribuant aux investissements des collectivités locales en matière de transports collectifs urbains en site propre ;
- **favoriser les transports collectifs périurbains en site propre** (tram - trains, desserte cadencée entre villes voisines...). L'État contribuera à l'aménagement d'infrastructures ferroviaires périurbaines des grandes métropoles et des réseaux de villes, en particulier ceux de Lille, Metz-Nancy, Strasbourg, Mulhouse-Bâle, Lyon, Marseille, Cannes-Nice, Nîmes-Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes-St. Nazaire, Caen-Rouen-Le Havre, Orléans-Blois-Tours ;
- **faciliter l'écoulement au droit des agglomérations, des flux de transit à longue distance**, dans de bonnes conditions de fluidité, de sécurité et de respect du cadre de vie naturel et urbain. A cet effet, et en partenariat avec les collectivités territoriales concernées, l'État développera des systèmes d'information routière et de gestion du trafic des réseaux de voies rapides dans les grandes agglomérations sujettes à congestion ; il développera des contournements urbains routiers dont la conception devra permettre de favoriser le transport collectif sans induire un nouvel étalement urbain.

Un nouveau cadre de planification pour les vingt prochaines années

Les choix stratégiques pour l'intégration du territoire français dans l'espace européen

La Commission européenne doit prochainement adopter un livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010. D'après les informations déjà disponibles, ce texte visera à définir les orientations de la politique des transports dans un nouveau contexte marqué par la nécessité d'une croissance durable et d'une plus grande cohésion sociale. Les conditions de la mise en œuvre de ces orientations, qui représentent un enjeu majeur, seront à l'ordre du jour des instances communautaires pour les prochaines années.

La Commission proposerait pour les dix ans à venir une politique qualifiée de volontariste pour **infléchir**, dans le respect du libre choix de l'utilisateur, **la tendance du marché en faveur des modes de transports les plus sûrs et les plus respectueux de l'environnement**.

Dans ce cadre, la nouvelle politique des réseaux transeuropéens de transport aurait pour **objectif de constituer de grands axes de transit pour l'Europe élargie et de mieux mobiliser les financements, notamment communautaires, sur des projets prioritaires visant à favoriser le transfert modal** (réseau ferroviaire fret) **et l'efficacité des infrastructures et des services de transport** (systèmes de gestion de trafic). Elle mettrait l'accent sur la maîtrise accrue de la mobilité des personnes et des marchandises, sur la résorption des congestions dans les zones centrales de l'Union européenne, et sur le renforcement des liaisons avec les périphéries (tout particulièrement celles de l'Union élargie).

Ces objectifs de la Commission européenne rejoignent dans une large mesure ceux des schémas de services de transport : la priorité donnée aux modes les plus respectueux de l'environnement, à la lutte contre la congestion, à l'amélioration de l'accessibilité, sans chercher à satisfaire au maximum la demande de mobilité représentent une inflexion importante par rapport à l'approche libérale suivie depuis une quinzaine d'années.

Ainsi, l'engagement de politiques volontaristes est indispensable pour orienter la demande et l'offre de transport vers des avènements compatibles avec les exigences économiques, sociales et environnementales d'un développement durable, telles qu'elles résultent des choix nationaux et des engagements européens et mondiaux de notre pays.

Le choix des cinq axes stratégiques des schémas de services de transport répond notamment aux orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport et aux enjeux de positionnement et d'ancrage du territoire français dans l'espace européen :

- ancrage méditerranéen avec les traversées alpines et Pyrénéennes, la fluidité des couloirs internationaux Nord - sud, le réseau transeuropéen de fret ;
- ancrage continental avec l'extension des réseaux ferroviaires à grande vitesse, le renforcement des corridors transfrontaliers, les ports et leurs débouchés terrestres vers le nord et l'est de l'Europe.

L'organisation du territoire et la desserte des territoires isolés

L'organisation des réseaux de transport a historiquement privilégié les services entre Paris et la province. Afin de favoriser l'émergence d'une **organisation du territoire s'appuyant sur les métropoles et les grands ensembles régionaux hors bassin parisien** (le Nord, le grand est, l'ensemble rhodanien et l'arc méditerranéen, le grand sud-ouest, l'arc atlantique...), la politique de desserte équilibrée des territoires répond à deux objectifs complémentaires :

Développer des liaisons efficaces entre ces grands ensembles, en sus des liaisons internationales et de l'accès à Paris. Répondent à cet objectif :

- l'organisation des relations aériennes entre les grandes métropoles françaises et l'adaptation des capacités des principaux aéroports régionaux
- le développement des services ferroviaires à grande vitesse (TGV Rhin-Rhône, liaison Bordeaux-Narbonne)
- l'aménagement de liaisons routières transversales permettant notamment d'intégrer la façade atlantique et le Massif Central dans les grands courants d'échange européens

Améliorer la desserte des territoires isolés, afin d'assurer une meilleure égalité des chances de développement en répondant aux besoins d'accès aux services supérieurs (universités, hôpitaux...) et aux équipements d'intérêt national (ports, aéroports, réseaux de transport rapides...). Cette politique s'appuie notamment sur :

- les aides à la création ou au maintien de services aériens ne correspondant pas au marché, avec le Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA) ;
- les aménagements d'infrastructures destinés à favoriser le développement des services ferroviaires régionaux de voyageurs dans le cadre des compétences transférées aux régions à compter du 1^{er} janvier 2002 ;
- l'organisation des services de rabattement terrestres vers les gares ferroviaires et les plates-formes aéroportuaires, en correspondance avec les lignes nationales et internationales, ainsi que le développement de services d'autocars et de transport à la demande ; ces services relèvent principalement de la compétence des collectivités territoriales ;
- les aménagements des routes nationales desservant les territoires à l'écart des réseaux rapides existants ou prévus (tels que certaines vallées vosgiennes, le massif du Jura, les Alpes du Sud, certaines vallées pyrénéennes, le bassin d'Aurillac et de Figeac...), définis en concertation avec les collectivités territoriales concernées ; les plus importants sont mentionnés dans le présent chapitre.

Les engagements internationaux de la France (Kyoto, convention alpine, RTE...)

Les schémas de services de transport s'insèrent dans un ensemble de textes ou de documents de planification des transports à différents niveaux : européen, national, régional et local.

Au niveau mondial

- Les accords internationaux relatifs à l'organisation du transport maritime et aérien :

Le transport maritime est déjà très largement ouvert à la concurrence, y compris le cabotage. La réglementation (sécurité des navires, armements) est élaborée au niveau d'instances multilatérales (Organisation maritime internationale, OCDE) et plus récemment dans le cadre communautaire.

Le transport aérien est organisé dans le cadre de l'OACI, regroupant 187 États. Les principales normes sont définies au niveau mondial : normes techniques, procédures, responsabilités, langue, phraséologie, équipements au sol et à bord des avions. La planification des moyens employés et de la gestion de l'espace est réalisée sur une base « régionale ». Au plan européen, Eurocontrol assure la coordination entre vingt-neuf États par la prise de décisions collectives et gère également certains systèmes centraux.

- **Le protocole de Kyoto** relatif à la limitation de l'effet de serre :

Pour la mise en œuvre du protocole de Kyoto, le programme national de lutte contre le changement climatique, établi par le gouvernement au début de l'année 2000, assigne au secteur des transports (métropole et DOM) un objectif de stabilisation des émissions concourant à l'effet de serre sur toute la période 2010-2020 à un niveau de 40 millions de tonnes d'équivalent carbone (M.teC).

Au niveau européen

- Le Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) adopté en mai 1999 au Conseil informel de Potsdam ;
- Les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, (décision n° 1692/96/CE du parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996). Au termes de la loi du 25 juin 1999, les schémas de services de transport « *prennent en compte les orientations de l'Union européenne en matière de réseaux de transport* ».

Ces orientations visent essentiellement : à assurer dans un espace sans frontière une mobilité durable des personnes et des biens à des conditions économiques acceptables ; à résorber les goulots d'étranglement des grands axes européens (maillons clés et interconnexion) ; et à compléter ces grands axes en reliant des régions périphériques.

Inscrire les actions prévues dans un cadre de programmation et de suivi

La mise en œuvre des objectifs et des mesures prévues dans les schémas de services de transport se fera dans le cadre des procédures en vigueur.

- **L'élaboration et la mise à jour des contrats de plan État-Régions de 2000 à 2006** : les contrats signés témoignent de l'orientation majeure de rééquilibrage entre les modes de transport :
 - forte augmentation des enveloppes financières de l'État consacrées aux infrastructures ferroviaires et fluviales, qui ont été multipliées par cinq par rapport aux précédents contrats de plan, tandis que l'enveloppe consacrée aux infrastructures portuaires augmentait également ;
 - part importante du fret ferroviaire et des transports collectifs périurbains dans le choix des opérations cofinancées.
- Les futurs **contrats d'agglomération** compléteront ce dispositif en ce qui concerne les priorités des politiques de déplacements urbains.

Les orientations et règlements communautaires

L'élaboration des schémas de services de transport va permettre d'enrichir la contribution de la France aux travaux de l'Union européenne, à l'occasion de la discussion du projet de livre blanc de la Commission sur la politique commune des transports. La mise à jour des orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE), qui portera notamment sur le fret ferroviaire ainsi que sur les ports et les chantiers multimodaux, sera également un moment privilégié pour cette contribution.

Suivre, évaluer et réajuster l'action de l'État

Les objectifs et les mesures inscrits dans les schémas de services sont ambitieux, notamment en ce qui concerne le fret ferroviaire et la régulation générale des transports. La France s'est en effet engagée à doubler en 10 ans le fret ferroviaire et à stabiliser en 2010 ses émissions de gaz à effet de serre au niveau de 1990.

C'est pourquoi le Gouvernement a voulu que les schémas s'accompagnent d'un suivi attentif et continu des résultats de la politique générale des transports et des mesures prises, afin de mesurer les éventuels risques de divergence avec les objectifs fixés, et mettre en œuvre suffisamment tôt les mesures correctrices appropriées.

Le choix des projets éclairé par le débat public

Les schémas de services de transport fixent le principe, les objectifs et le cadre dans lequel sera conduit le processus d'élaboration et d'instruction des grands projets d'infrastructure, depuis le débat public susceptible d'être engagé en application de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 jusqu'au choix du tracé ou du site et de la consistance du projet, fixés par la déclaration d'utilité publique.

Le débat public

Afin de permettre une meilleure association du public au processus de décision concernant les grands projets, la Commission Nationale du Débat Public, instance consultative indépendante, garantira l'association du public au processus d'élaboration des projets ayant de forts enjeux socio-économiques et territoriaux, ou ayant des impacts significatifs sur l'environnement, et cela dès le début de la procédure, lorsque toutes les options sont encore possibles.

Le débat et les décisions postérieures doivent rechercher le meilleur compromis possible entre les différents enjeux définis et planifiés sur le territoire concerné. Il permettra notamment d'articuler les objectifs des schémas de services de transport avec ceux des autres schémas de services, notamment celui des espaces naturels et ruraux.

Cela concerne particulièrement les choix relatifs au nouveau site aéroportuaire international, aux solutions destinées à pallier à l'engorgement de la vallée du Rhône et du couloir languedocien, ou à celles qui répondront aux perspectives de croissance dans la vallée de la Seine, en aval de Paris, et sur l'axe Paris-Bordeaux, notamment la section Paris-Tours.

La démarche d'évaluation

Dans le cadre des dispositions découlant de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), la démarche d'évaluation a priori des grands projets d'infrastructure sera conduite selon les étapes et critères suivants :

- *Rappel des objectifs et priorités* inscrits dans les schémas de services de transport, en matière de services à l'utilisateur ;
- *Évaluation de la demande potentielle de transport sur la liaison ou le pôle concernés*, conformément aux orientations des schémas de service (scénario multimodal volontariste).
- *Recherche et examen des solutions alternatives pour atteindre les objectifs*, notamment le report de la demande vers les autres modes de transport ou la meilleure utilisation des infrastructures existantes
- *Détermination de la situation où l'on se trouverait en l'absence de projet* (situation dite de référence) :

- *Définition du projet et de ses variantes, avec plusieurs solutions alternatives ou complémentaires;*
- *Examen, par comparaison avec la situation de référence, des effets du projet, avec un bilan socio-économique complet qui agrège les coûts et avantages du projet et permet d'évaluer son intérêt pour la collectivité.*

Les problématiques et projets majeurs inscrits dans les schémas

Un grand projet pour le développement du fret ferroviaire : La Magistrale Eco-Fret

La concentration des trafics de fret Nord-Sud

Les flux de transport de fret interrégionaux et internationaux -les plus importants pour notre économie- sont concentrés sur deux grands axes Nord-Sud, en particulier sur un axe Bénélux-Lyon-Méditerranée-Espagne. Ce dernier traverse et dessert la Lorraine, la Bourgogne et la région Rhône-Alpes, pour déboucher sur la côte méditerranéenne, le port de Marseille et le Languedoc vers Perpignan et l'Espagne.

La croissance des trafics sur cet axe est particulièrement importante, compte tenu des échanges internationaux en forte croissance avec l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne et le Bénélux, régions européennes à fort potentiel économique.

Le trafic se répartit ainsi aujourd'hui :

- la route : environ 13 000 poids lourds par jour entre Beaune et Lyon ;
- le chemin de fer : près de 100 trains par jour entre Dijon et Avignon (équivalent à environ 5 000 poids lourds) ;
- la voie d'eau : 3,3 millions de tonnes par an sur le bassin mosellan au nord ; 1,1 million sur le bassin Saône-Rhône au sud.

Le projet d'artère ferroviaire dédiée au fret (en totalité ou en priorité) reliant le Bénélux à l'Espagne : une réponse concrète et un élément clé de la politique de rééquilibrage intermodal du fret.

Le développement du transport ferroviaire de fret, avec un objectif de doublement du trafic à l'horizon 2010, implique une forte amélioration des performances des services de fret ferroviaires pour les rendre attractifs et compétitifs par rapport à la route : vitesse, régularité, abaissement des coûts de transport

Ces améliorations nécessaires sont d'autant plus accessibles lorsque les flux de trafic sont concentrés sur des axes spécialisés pour le fret, sur lesquels l'infrastructure, l'exploitation et les matériels ont été adaptés pour un service de haute performance : longueur, vitesse et régularité des trains, itinéraires dédiés au fret (plus de concurrence avec les services ferroviaires de voyageurs).

Le projet de grande artère ferroviaire nord sud, reliant le Bénélux à l'Espagne, s'inscrit dans cet objectif de performance, en agrégeant des aménagements de capacité déjà programmés dans les contrats de plan État-Régions et des opérations inscrites dans les schémas de services de transport.

Ce grand projet conjugue, du Nord au Sud :

Le Delta ferroviaire Nord

- l'aménagement de l'itinéraire alternatif Belgique-Longwy-Toul, qui utilise des infrastructures existantes et soulage l'axe ferroviaire Thionville-Metz-Nancy déjà très chargé ; le branchement de l'artère ferroviaire Nord-Est, qui amène le trafic de la

Grande Bretagne, des ports de la mer du Nord et la région Lilloise ; la ligne Strasbourg-Mulhouse-Dôle, libérée des circulations grandes lignes par la réalisation du TGV Rhin-Rhône ;

- la liaison Toul-Dijon, sur laquelle se branchera à Langres le nouvel axe alternatif Le Havre-Amiens-Reims-Dijon ;

Le Corridor Saône-Rhône

- la traversée de Dijon et la ligne Dijon-Ambérieu-Modane (branchement vers l'Italie), où sont prévus des aménagements de capacité, et, dans une étape ultérieure, l'aménagement de la branche sud du TGV Rhin-Rhône qui contribuera au trafic fret ;
- la traversée de Lyon avec des aménagements de capacité du noeud ferroviaire lyonnais dans l'attente du futur contournement de fret ferroviaire ;
- l'aménagement des axes ferroviaires alternatifs empruntant la rive droite du Rhône, ainsi que les lignes Clermont-Béziers et Valence-Montmélian (deuxième branchement vers l'Italie) ;

Le Delta Sud

un programme d'aménagement global du corridor ferroviaire languedocien :

- d'abord la réalisation d'une ligne nouvelle mixte TGV et fret à écartement international entre Perpignan et Figueras, qui sera prolongée du côté espagnol jusqu'à Barcelone et permettra de supprimer la différence d'écartement des rails entre les réseaux français et espagnol ;
- un contournement mixte TGV et fret des agglomérations de Nîmes et de Montpellier, qui se raccordera aux lignes ferroviaires de la vallée du Rhône pour le fret, et à la ligne à grande vitesse Méditerranée pour les voyageurs ;
- la réalisation des aménagements de capacité nécessaires à moyen terme sur la ligne ferroviaire existante entre le Sud de Montpellier et Perpignan ;
- puis à terme, la réalisation d'une ligne ferroviaire nouvelle entre le Sud de Montpellier et Perpignan, permettant de faire face aux développements ultérieurs des trafics ;
- la libération de capacité fret lors de la mise en service de la ligne nouvelle jusqu'à Marseille et l'éventuel prolongement vers Nice ;
- et enfin, la réalisation de chantiers de transport combiné sur le pourtour méditerranéen (Perpignan, Sète, Avignon, Marseille-Canet, Fos et éventuellement Narbonne, Cavaillon et Grans-Miramas).

Un projet qui répond à de multiples objectifs

Cette grande artère Nord-Sud, dédiée au fret, s'inscrit dans les orientations communautaires fortement défendues par la France et destinées à orienter la demande de transport de fret dans une perspective de développement durable à l'échelle européenne. Elle participe directement à la constitution progressive d'un réseau trans-

européen de fret ferroviaire (RTEFF), et constituera un élément essentiel de l'architecture de ce réseau.

Les performances attendues d'une telle infrastructure contribueront aux réponses qu'il convient d'apporter aux problèmes de congestion liés au développement du trafic sur des axes ou des traversées d'agglomération difficiles, tels que la métropole Lorraine (Metz et Nancy), la traversée Nord-Sud de Lyon (ferroviaire et routière), la vallée du Rhône et le couloir languedocien (congestion des autoroutes A7 et A9). Le doublement au minimum du trafic fret sur cette artère permettrait d'assurer le transfert de la route au rail d'au moins 5 000 poids lourds, soit plus du tiers du trafic actuel.

En terme d'aménagement du territoire, cette grande artère de fret, qui relie des pôles économiques majeurs d'Espagne, d'Italie, de Grande Bretagne d'Allemagne et du Bénélux, valorisera la position des régions françaises de l'Est et du Sud-Est dans l'espace européen, avec une minimisation des impacts environnementaux.

Une réalisation par étapes

Contrairement à d'autres projets majeurs qui nécessitent un effort financier intense pendant une période limitée, ce grand projet d'artère ferroviaire Nord-Sud peut être réalisé par étapes, qui accompagneront la croissance du trafic.

Une première étape est déjà inscrite dans les contrats de plan Etat-Région et sera réalisée sur la période 2000-2006 ; elle comprend notamment l'itinéraire alternatif Longwy-Toul et les aménagements de capacité entre Dijon et Modane ainsi que les noeuds de Dijon et de Lyon.

Le projet de contournement de Nîmes-Montpellier est bien avancé et sera mis à l'enquête publique en 2002. Le projet de TGV Rhin-Rhône a déjà fait l'objet d'une enquête publique.

D'autres aménagements sont à l'étude, notamment le projet de contournement ferroviaire de Lyon, qui fera l'objet d'un débat public à la fin 2001, et la branche sud du TGV Rhin-Rhône.

Un nouveau site aéroportuaire pour répondre à la croissance globale du trafic aérien

Les perspectives de croissance du transport aérien d'ici 2020 laissent prévoir, à cet horizon, un déficit de capacité significatif du réseau aéroportuaire national. Ce constat s'applique tout particulièrement aux plates-formes franciliennes dont les seuils de capacité annoncés seront atteints avant dix ans.

Afin de permettre un développement durable du transport aérien répondant à la demande de trafic, tout en respectant les enjeux environnementaux, l'État affirme dans les schémas de services collectifs de transport la nécessité :

- de limiter les nuisances liées aux émissions gazeuses et au bruit, notamment en période nocturne ;
- de développer les relations aériennes à partir des grandes aires métropolitaines françaises vers les principaux pôles européens, voire mondiaux ; à ce titre, un nouveau site aéroportuaire sera aménagé à Nantes-Notre-Dame-des-Landes, et le rôle de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry comme plate-forme de trafic international pour le Grand Sud-Est sera renforcé ;
- de valoriser l'intermodalité entre le TGV et l'avion.

Ces mesures volontaristes ne devraient cependant pas être suffisantes à l'horizon de vingt ans pour permettre à l'offre aéroportuaire de satisfaire la demande de trafic aérien. **Le gouvernement a donc retenu le principe d'une nouvelle plate-forme à vocation internationale, destinée à répondre à la croissance du trafic aérien induit par les populations et les activités de l'Île-de-France et des régions voisines.**

La création d'un nouvel aéroport à vocation internationale constitue une opération importante pour l'ensemble de nos concitoyens, par les impacts de toute nature, économiques et environnementaux, locaux et globaux qu'elle peut avoir. C'est pourquoi le gouvernement a souhaité, tout à la fois, que les études soient poursuivies sur la configuration du projet et sur les sites susceptibles de l'accueillir, et **que la décision concernant la localisation définitive de la nouvelle plate-forme soit arrêtée à l'issue d'un débat public particulier, organisé sous l'égide de la Commission nationale du débat public.**

Cette «Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International», telle que la commission nationale l'a baptisée, a été lancée mi-avril et sera conclue à la mi-octobre. Elle permettra au gouvernement d'éclairer son choix, dans les meilleures conditions de transparence possibles, tant sur la nature de l'opération aéroportuaire que sur le site le mieux approprié.

Les mesures de préservation indispensables seront ensuite prises et la réalisation des infrastructures correspondantes pourra être engagée.

La nouvelle plate-forme devra disposer d'une desserte terrestre appropriée, fonctionner en réseau avec les autres aéroports nationaux à vocation internationale, et en complémentarité avec les plates-formes européennes.

La stratégie globale de réponse aux perspectives de forte dégradation du niveau de service des autoroutes de la vallée du Rhône

La concentration des infrastructures et des trafics dans la vallée du Rhône

Lieu historique d'implantation humaine et de passage entre le nord et le sud de l'Europe, la vallée du Rhône entre Lyon et la Méditerranée a accueilli depuis des siècles de grandes infrastructures de transport : la route, le chemin de fer, la voie d'eau, l'autoroute et plus récemment le TGV.

L'extension des villes entre les pôles de Lyon et de Marseille, la forte croissance des échanges internationaux entre les pays méditerranéens et le nord de l'Europe, le développement du tourisme vers la côte méditerranéenne ont conduit à une concentration des infrastructures et des trafics dans un espace sensible et fortement urbanisé.

Aujourd'hui, l'autoroute A7 supporte dans la vallée du Rhône un trafic de plus de 60 000 véhicules par jour, et qui peut atteindre en période estivale (mois de juillet et août) plus de 90 000 véhicules par jour. Suivant les sections, les flux journaliers de poids lourds atteignent et dépassent le seuil de 11 à 12 000 véhicules par jour. Le volume d'encombrements recensé sur A7 et A9 durant les deux mois d'été est équivalent à celui observé pendant un mois sur le périphérique parisien, avec des pertes de temps atteignant 1/2 heure à 1 heure.

Une telle situation ne peut que s'aggraver en l'absence de mesures appropriées et n'est de toute évidence pas durable : elle dégrade l'environnement des territoires traversés ; elle porte atteinte au fonctionnement des échanges internationaux et au tourisme méditerranéen, qui constitue l'un des atouts de notre économie.

Les mesures déjà prises

Face à l'augmentation des trafics routiers, notamment à longue distance, l'État développe une stratégie d'itinéraires alternatifs: construction de l'autoroute A75 dans le Massif Central, enchaînement des liaisons A39 et A48 reliant Dijon et Mulhouse, au Nord, à Grenoble et Valence au Sud. En parallèle, sont également prévus le développement des TGV, du fret ferroviaire et de la voie d'eau, ainsi que la mise en œuvre d'une stratégie volontariste d'exploitation des itinéraires routiers et de modulation des péages.

Toutefois, compte tenu de la croissance des trafics attendue au cours des vingt prochaines années, ces mesures ne seront pas suffisantes à long terme pour permettre un bon fonctionnement des trafics dans la vallée du Rhône, et notamment sur l'autoroute A7, même en dehors de périodes de pointes où le trafic fait plus que doubler.

A titre d'exemple sur la période estivale, on estime ainsi qu'à l'horizon 2020, entre Loriol et Montélimar (A7), des encombrements se produiraient au moins un jour sur deux en été dont un jour ouvrable par semaine, si rien n'était entrepris.

Nécessité d'une approche globale sur le long terme

L'ampleur des problèmes posés rend nécessaire une approche globale, qui envisage toutes les solutions possibles et leur combinaison dans le temps, au cas où les mesures exposées ci-dessus s'avèreraient insuffisantes pour pallier l'engorgement de la vallée du Rhône et du couloir languedocien.

Le débat devra se poursuivre pour rechercher des réponses, au-delà de celles envisagées aujourd'hui, en privilégiant des solutions modales alternatives. Pour le mode routier, devra en particulier être examinée la pertinence de réponses fondées sur l'aménagement d'un nouvel axe alternatif à la vallée du Rhône, ou bien sur l'aménagement dans la vallée des autoroutes existantes. Pour le mode ferroviaire les réponses devront permettre d'accentuer le report des trafics vers ce mode, par exemple avec le ferroutage.

Le choix de cette stratégie globale devra notamment tenir compte :

- de l'incidence des aménagements de capacités ferroviaires envisagés dans le cadre de la réalisation de l'artère Nord-Sud et des traversées alpines et pyrénéennes ;
- de la capacité des itinéraires routiers, situés à l'Est ou à l'Ouest de la Vallée du Rhône, à soulager celle-ci d'une partie de son trafic ;
- des possibilités d'aménagement sur place des infrastructures existantes, qui devront être appréciées au regard des exigences de sécurité, d'environnement et de qualité de vie des riverains.

État d'avancement du processus d'élaboration d'une réponse globale

Des études techniques sont en cours pour évaluer de façon précise les niveaux de services sur les autoroutes A7 et A9, en fonction de l'évolution des trafics et des diverses mesures d'ores et déjà décidées ou prévues à moyen terme.

Ces études permettront d'examiner les possibilités et les conditions de report des flux routiers sur le mode ferroviaire et la voie d'eau, compte tenu des orientations retenues

dans les schémas de services, et de comparer les aménagements de capacité envisagés en termes de niveaux de services et d'impacts sur l'environnement urbain et naturel.

Elles serviront de support au débat public dont la tenue au deuxième semestre 2002 a été annoncée par le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement. Ce débat sera l'occasion d'engager des réflexions approfondies sur l'avenir de notre système de transport **en privilégiant l'approche intermodale et par les niveaux de service**. Il permettra de présenter aux populations et aux acteurs socio-économiques concernés l'inventaire détaillé des solutions susceptibles d'être mises en œuvre, ainsi que leurs avantages et inconvénients respectifs.

L'accès au territoire des Alpes du Sud

Le territoire des Alpes du Sud connaît encore des problèmes d'accessibilité et de desserte. L'étude des capacités de l'ensemble des modes de transport dans le Grand Sud-Est de la France a montré qu'une nouvelle offre était nécessaire pour faire face aux besoins croissants.

En particulier, il convient d'assurer l'accès aux pôles économiques et de services supérieurs de Grenoble au Nord et de Marseille au Sud, et d'irriguer les territoires intermédiaires en vue d'améliorer leur accessibilité touristique et leur développement économique. Il convient également d'assurer les relations de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec l'Italie.

L'orientation qui donne la priorité au rééquilibrage entre modes de transport doit trouver dans les zones sensibles un point d'application privilégié. C'est dans cet esprit qu'ont été examinés les enjeux de transport dans les Alpes du Sud. Le choix initial d'une autoroute allant du Col du Fau dans l'Isère à La Saulce dans les Hautes-Alpes par l'Est de Gap, qui ne répondait pas à l'ensemble des problèmes posés et pénalisait l'environnement, est abandonné.

Néanmoins, dans le respect du protocole transport de la convention alpine, un certain nombre de liaisons routières doivent être aménagées. Ainsi, pour répondre aux besoins tels qu'ils se sont exprimés, notamment lors de la concertation qui s'est tenue entre novembre 1999 et février 2000, un programme d'amélioration des déplacements dans les Alpes du Sud est arrêté. Il repose en particulier sur le principe d'une liaison sûre et efficace entre Grenoble et Sisteron d'une part, de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur vers l'Italie d'autre part.

Liaison Grenoble Sisteron

Il est prévu un aménagement progressif à 2x2 voies, avec une vitesse de référence de 90 à 110 km/h, réduite à 70 km/h si nécessaire, qui privilégiera l'utilisation du tracé existant de la RN 75. Tout en assurant la continuité de l'itinéraire, des travaux de mise en sécurité, des déviations et des voies de dépassement seront réalisés si des contraintes environnementales s'opposent à la réalisation d'une route à 2 x 2 voies dénivelées.

Dans le respect de ce parti d'aménagement, le principe d'une concession a été retenu. Afin de préserver l'itinéraire du report de transit de poids lourds empruntant la vallée du Rhône, des mesures spécifiques seront mises en place, par le péage ou tout autre moyen, pour réguler le trafic poids lourds et éviter ainsi tout effet induit.

Liaison de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur vers l'Italie

En complément des études et travaux des déviations relatives à la RN 94 et à l'étude relative au tunnel sous le Montgenèvre, inscrites au contrat de plan Etat-Région, il a été décidé le principe d'une liaison Sisteron-La Bâtie-Neuve à 2x 2 voies, dénivelée et concédée, permettant d'améliorer les déplacements entre l'aire métropolitaine Marseillaise et l'Est des Hautes-Alpes et l'Italie.

Par ailleurs, une étude complémentaire sur l'amélioration des transports terrestres entre La Bâtie-Neuve et le Montgenèvre sera lancée, dans l'objectif de limiter le trafic des poids lourds en privilégiant les modes ferroviaires ou mixtes (ferroutage, transport combiné).

Instance de suivi

Un comité de concertation sera mis en place pour participer activement, à toutes les étapes et à toutes les échelles, à la conception du projet. Il associera largement les associations, ainsi que les élus concernés et les représentants du monde socio-économique. Il garantira notamment la réalisation transparente des études.

A titre expérimental, ce comité pourra faire engager des études complémentaires et des contre-expertises, concevoir leur cahier des charges et contrôler leur déroulement, tout en les faisant financer par le maître d'ouvrage.

Un itinéraire alternatif pour réorienter les flux de transit : l'autoroute A34 Reims-Belgique

Des flux internationaux concentrés sur deux axes Nord-Sud

Dans la partie Nord de la France, les flux de transports internationaux sont concentrés sur un nombre limité de liaisons Nord-Sud européennes :

- la liaison Bruxelles-Lille-Paris vers le Sud-Ouest, avec les autoroutes A1 et A2,
- la liaison Calais-Dijon vers le Sud-Est, avec l'autoroute A26,
- la liaison Luxembourg-Dijon vers la Méditerranée, avec l'autoroute A31.

Ces axes connaissent déjà des trafics importants, encore appelés à se développer avec la croissance rapide des échanges internationaux. En effet, si la réalisation de l'artère ferroviaire Bénélux-Espagne (*La Magistrale Eco-Fret*) doit permettre de capter une part importante de l'augmentation du trafic de transit, celui-ci se développe à un rythme très élevé.

Hormis l'axe Calais-Dijon, qui dispose de réserves de capacité, la densité des trafics de poids lourds sur les deux autres axes routiers crée des problèmes de congestion, d'environnement et de sécurité dans les zones traversées, notamment dans les secteurs de Lille et de Metz-Nancy.

L'aménagement d'un itinéraire alternatif, entre l'axe Lille-Paris et l'axe Luxembourg-Dijon, permettra de mieux répartir les trafics à longue distance dans le quart nord-est de la France, de compléter le dispositif actuel, et de renforcer les capacités offertes à ces flux de grand transit.

Les avantages attendus d'un nouvel axe entre Reims et la Belgique

Le nouvel itinéraire international entre Bruxelles et Dijon, par Charleroi, Charleville, Reims et Langres complétera les autoroutes existantes (A26 Reims-Dijon) ou en cours d'aménagement (l'autoroute A34 en cours d'aménagement entre Reims et Charleville-Mézières), et prolongera vers Rocroi et la Belgique l'autoroute A34.

Cette nouvelle liaison permettra d'offrir une alternative au trafic en provenance de l'Europe du Nord (Bruxelles, Anvers, ...), à destination du Sud de la France et au-delà. Sur demande de la Belgique, elle a été inscrite au réseau routier transeuropéen.

Aux problèmes d'écoulement des flux de transit s'ajoute la dimension du développement économique régional. La région Champagne-Ardenne s'est longtemps positionnée en fonction de ses relations avec la région parisienne. Une nouvelle infrastructure Nord-Sud lui permettrait :

- de mieux ouvrir ses activités (production agricole, industries agro-alimentaires, mécanique) aux marchés européens ;
- de se situer en position de carrefour pour conforter sa vocation logistique (aéroport de Vatry notamment), en valorisant l'atout essentiel que constitue son positionnement géographique au cœur de l'Europe ;
- de renforcer sa fonction touristique, tout particulièrement vis-à-vis des régions très urbaines du Nord.

De son côté, la Wallonie cherche également à s'ouvrir vers le Sud ; une amélioration des infrastructures d'échange pourrait faciliter la diversification de ses activités et permettre à ses industries de trouver plus de débouchés.

Une réalisation déjà bien engagée

Le prolongement de l'autoroute A34 vers Rocroi et la Belgique a été inscrit dans le projet de schémas de services collectifs de transport.

L'aménagement de la liaison autoroutière entre Reims et la Belgique est déjà bien engagé pour la partie Reims-Charleville : sur les 116,5 km que compte cette section, 74,3 kms sont aujourd'hui en service ; l'état d'avancement des études et des procédures sur les autres sections permet d'envisager une mise en service complète en 2003, dans le cadre du contrat de Plan Etat-Régions.

Pour la partie Charleville-Belgique, il s'agit de concevoir une section autoroutière nouvelle. **Sous l'autorité du préfet des Ardennes, un débat public a été mené au cours du dernier trimestre 2000.** Il a permis de mettre en relief les enjeux qui s'attachent à l'achèvement de l'itinéraire autoroutier Reims-Belgique, aux échelles internationales, régionales, locales.

Compte tenu des délais nécessaires aux études de tracé, **la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique devrait pouvoir être engagée d'ici 2003.**

Par ailleurs, pour faciliter l'engagement de cette opération, et dans la perspective d'une participation à parité du conseil régional et du conseil général, l'État a inscrit une enveloppe de 100MF de crédits FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) objectif 2 dans le DOCUP (Document Unique de Programme) 2000-2006 pour le financement des travaux de l'A34 entre Charleville-Mézières et la frontière belge. 300 MF devraient ainsi pouvoir être mobilisés pour engager une première tranche fonctionnelle de travaux une fois les procédures achevées.

Un nouvel itinéraire transalpin, mixte, pour le fret et les voyageurs : le Lyon-Turin

Un itinéraire au cœur du réseau transeuropéen

Le trafic de marchandises à travers l'Arc alpin occidental (Autriche exclue) représente aujourd'hui un volume de l'ordre de 80 Mt/an. Il draine principalement les flux en provenance du Nord et de l'Est de la France, du Royaume-Uni, mais aussi du Nord de l'Europe : Allemagne, Belgique, Pays Bas, pays scandinaves. A ces flux, s'ajoute un important trafic voyageurs empruntant essentiellement les itinéraires routiers. Les projections de trafic estiment à environ 145 Mt/an en 2015, puis 200 Mt/an en 2025, le volume de marchandises à travers l'Arc alpin occidental, tous modes de transport confondus, soit plus d'un doublement du trafic en 20 ans.

Dans les Alpes françaises, l'évolution du trafic suit celle de l'Arc alpin occidental. Ce massif, à l'environnement sensible, est un des points de passage des flux Est-Ouest au sein de l'Europe, flux qui sont aujourd'hui encore principalement routiers. On observe les flux les plus importants sur l'axe nord de l'Europe et de la France vers l'Italie et sur l'axe péninsule ibérique vers l'Italie. Plus récemment, on a constaté leur prolongement de l'Italie vers l'Est européen. L'ensemble de ces flux est amené à connaître un fort développement.

Une nouvelle liaison ferroviaire dans le cadre de la politique des transports à travers les Alpes

Face à l'engorgement croissant des vallées alpines par les poids lourds, et dans le cadre de la mise en œuvre de la politique de rééquilibrage modal entre le rail et la route, résolument engagée par le Gouvernement depuis 1997, un important programme d'investissements s'avère nécessaire.

Ce programme comporte d'abord un ensemble **de mesures de modernisation des infrastructures et des systèmes d'exploitation sur les lignes ferroviaires d'accès à la vallée de la Maurienne et sur la ligne existante par Modane** pour doubler la capacité d'acheminement des marchandises vers l'Italie (environ 10 Mt/an aujourd'hui). Il s'agit d'un programme déjà bien engagé, qui doit se poursuivre jusqu'en 2010 et permettre la mise en place d'une autoroute ferroviaire en 2005/2006, après la mise en service des premières navettes de ferroutage en 2002.

En parallèle, une **nouvelle infrastructure ferroviaire devra être mise en service en 2015**. Il s'agit de la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, qui fait partie des 14 projets d'infrastructures de transport désignés comme prioritaires au niveau européen lors du sommet d'ESSEN en décembre 1994.

Ce projet comprend : une ligne à grande vitesse Lyon-Turin à aménager progressivement, avec un «tunnel de base» transfrontalier d'environ 52 km de long , un

itinéraire fret combinant l'utilisation de lignes existantes et de tronçons neufs, permettant d'accéder au même tunnel de base franco-italien. La mise en œuvre du projet a été décidée par les deux Gouvernements, la signature de l'accord est intervenue au sommet franco-italien du 29 janvier 2001.

Pour le transport européen des marchandises (classique, combiné et autoroute ferroviaire), le corridor ferroviaire constitué par l'ancienne ligne modernisée de Modane et le nouveau franchissement des Alpes offrira une capacité d'environ 40 Mt/an en 2015 avec un premier tube du tunnel transalpin, cette capacité pouvant ultérieurement être augmentée avec un deuxième tube.

Pour les voyageurs, le projet permettra d'améliorer les dessertes régionales, nationales et internationales vers l'Italie depuis Paris ou Lyon, en offrant un gain de temps d'environ 1 h 45 mn à l'horizon de réalisation complète du projet.

Une nouvelle plate-forme aéroportuaire pour l'Ouest Atlantique : Notre-Dame-des-Landes

Afin de développer la dimension internationale et européenne des échanges de la zone Ouest Atlantique, un nouvel aéroport nantais, entre Nantes et Rennes, est inscrit dans les projets de schémas de services collectifs de transport.

Au vu des perspectives de croissance du trafic aérien, la capacité de développement de la plate-forme actuelle de Nantes-Atlantique est en effet limitée à terme par les contraintes du site, enserré dans un environnement urbain.

Les réserves foncières existantes sur le site de Notre-Dame-des-Landes sont une opportunité pour y transférer les activités de Nantes-Atlantique le moment venu et limiter ainsi les nuisances sonores du trafic aérien.

Les capacités et la desserte terrestre du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes seront adaptées à sa vocation de plate-forme d'échange entre l'Ouest Atlantique et les autres pôles européens.

Les études de toute nature pouvant permettre de conduire un débat public et d'aboutir à la prise en considération de l'avant projet de l'aéroport et de ses dessertes terrestres sont déjà engagées sous l'autorité du Préfet des pays de la Loire, en collaboration avec le Préfet de la région Bretagne. Elles associent, dans un comité de pilotage, les deux Conseils régionaux concernés, le Département de la Loire Atlantique et les collectivités locales intéressées. Des crédits ont été inscrits dans les contrats de plan afin de permettre leur financement.

Dans le cadre de cette démarche, l'ensemble des mesures conservatoires et de précaution à mettre en place en matière d'urbanisme seront recherchées afin de permettre un développement durable du futur aéroport.

Son ouverture pourra être effective vers 2010.

Un projet achevant l'axe fluvial à grand gabarit Le Havre-Paris-Dunkerque : la liaison Seine-Nord

Le développement du réseau de voies navigables constitue un objectif majeur du Gouvernement. Aussi, en ce qui concerne le projet **Seine-Nord, le principe d'un aménagement progressif de la liaison nouvelle entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut est inscrit dans le schéma de services** de transport de marchandises.

Sur la période 2000-2006, l'aménagement des extrémités nord et sud de la liaison est engagée de façon à développer le transport fluvial dans les bassins concernés et améliorer la desserte fluviale des ports de Dunkerque, Rouen et Le Havre.

Ainsi, dans le bassin Nord-Pas-de-Calais, un programme de rehaussement des ponts sur le canal Dunkerque-Escaut est intégré au contrat de plan avec la région Nord-Pas de Calais. Par ailleurs, pour conforter la forte croissance du mode fluvial entre Le Havre et le bassin parisien, la modernisation des barrages et écluses de la Seine est prévue au titre des contrats de plan entre l'État et les régions Île-de-France et Haute-Normandie. En ce qui concerne l'Oise, un programme prioritaire comprenant principalement la modernisation des barrages a été proposé aux régions Île-de-France et Picardie en accompagnement des contrats de plan sur la période 2000-2006.

En ce qui concerne la liaison nouvelle, **la décision ministérielle sur le choix du fuseau de tracé du futur ouvrage interviendra prochainement. Elle permettra notamment de libérer les réserves foncières devenues inutiles sur les fuseaux non retenus.**

Un aménagement portuaire pour les trafics intercontinentaux de conteneurs : le projet Port 2000

Une forte croissance des trafics maritimes «conteneurisés»

Le trafic maritime de conteneurs dans les ports européens connaît depuis deux décennies une croissance soutenue de 7 à 8 % par an. Ce dynamisme est alimenté par le développement des échanges extérieurs ainsi que par le recours, croissant avec l'augmentation de la taille des navires, au «feederling», collecte et éclatement du trafic de marchandises par cabotage maritime vers ou en provenance de ports connectés à de grandes lignes internationales (feedership signifie : navire collecteur).

A l'exception des principales matières premières et énergétiques, le commerce extérieur maritime de l'Europe s'effectue désormais essentiellement en conteneurs. La plupart des produits peuvent être « conteneurisés » et toutes les régions du monde sont desservies par ce type de lignes. Pour les dix prochaines années, il est prévu une croissance moyenne du transport maritime de conteneurs de 6 % par an.

Le port du Havre : un enjeu pour la France dans l'espace européen

L'enjeu est de présenter en France, aux armements et aux chargeurs, un ensemble portuaire compétitif qui constitue une base en Europe pour le trafic mondial des conteneurs, en complémentarité avec les grands ports nord européens tels que Anvers, Rotterdam et Hambourg dont le trafic annuel «conteneurisé» est actuellement trois à six fois plus élevé que celui du Havre.

Le port du Havre, grâce à la place commerciale qu'il occupe déjà, et à ses facilités nautiques, dispose de solides atouts pour être en mesure de tenir un rôle international majeur pour l'accueil et la distribution des trafics « conteneurisés ».

Or, la productivité d'ensemble du port à conteneurs au Havre est aujourd'hui limitée par sa configuration en terminaux disséminés, qui engendre une saturation précoce et des surcoûts d'exploitation croissants. Cette configuration permet d'assurer une qualité de service satisfaisante jusqu'à un volume global d'environ 1,5 million d'unités équivalent vingt pieds (EVP) par an. Elle ne permet pas d'accueillir un plus grand nombre de grands navires simultanément, ni de dégager les gains de productivité nécessaires au transfert à plus grande échelle de conteneurs entre navires mères et caboteurs, et entre navires et modes terrestres. Au-delà de ce volume, la qualité de service court un risque de dégradation.

Face à l'évolution de la demande, **le port du Havre doit présenter une réponse appropriée en termes de qualité de service et de capacité** qui s'inscrit dans le long terme, c'est-à-dire à l'horizon 2020 auquel se placent les grands ports européens et leurs clients principaux.

Port 2000 : un grand projet déjà bien engagé

Le projet a été pris en considération à la suite d'un débat public. Il est situé à l'extérieur de l'actuelle enceinte portuaire sur un site qui offre un accès nautique sécurisé et un long linéaire de quai offrant des possibilités de formation de lots de trains entiers. Le potentiel sera de 10 à 14 postes à quai capable de traiter 3 à 4 millions d'EVP par an.

Sont également prévues dans les schémas de services de transport les améliorations des dessertes terrestres indispensables :

- pour la desserte ferroviaire, l'extension de la capacité fret de la Grande Ceinture en Île-de-France, et l'aménagement d'un itinéraire alternatif vers l'Est par les lignes : Le Havre-Motteville-Serqueux-Amiens-Tergnier-Reims ;
- en matière fluviale, l'aménagement d'un terminal fluvial dédié pour le transbordement des conteneurs sur les barges et l'effort de mise en valeur et d'aménagement de l'axe fluvial Le Havre-Rouen-Paris-Dunkerque, avec la liaison Seine-Nord à grand gabarit ;
- pour la desserte routière, l'objectif consiste à réaliser des ouvrages de contournement de la région parisienne avec la liaison Le Havre-Amiens-St-Quentin vers le Nord et l'Est (autoroutes A28 et A29) et l'aménagement de la RN 154 (Rouen-Orléans) vers le Sud-Est.

La consultation du public, organisée par la commission particulière du débat public, a duré de novembre 1997 à mars 1998. Il s'agit d'une première application d'une modalité nouvelle de concertation autour des projets de grands équipements publics d'infrastructures, telle qu'elle a été voulue par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

Le programme qui est ressorti du débat public a été pris en considération par le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement le 5 décembre 1998. Avec l'achèvement des instructions réglementaires, **les travaux doivent être engagés en 2001.**

Les échanges franco-espagnols et les traversées des Pyrénées

La forte croissance des échanges franco-espagnols

Les échanges entre la péninsule ibérique et l'Europe empruntent majoritairement les deux autoroutes du corridor méditerranéen et du corridor atlantique, avec un trafic de poids lourds en forte croissance (7 % par an), qui représente déjà plus du double de celui franchissant les Alpes françaises : 14 000 camions par jour fin 1998, concentrés sur les deux autoroutes côtières.

Si le mode ferroviaire, pénalisé par la différence d'écartement des réseaux français et espagnol, ne joue pas actuellement de rôle vraiment significatif (moins de 4 % des échanges), le mode maritime assure encore la moitié des échanges entre la péninsule ibérique et les pays de l'Union européenne autres que la France.

Sur les échanges franco-espagnols, le mode maritime, qui assurait 60 % des échanges en 1989, a vu sa part baisser progressivement pour s'établir à 44 % environ en 1998.

Un problème à l'échelle européenne

Le problème majeur n'est pas seulement lié à la capacité des infrastructures à la frontière franco-espagnole et à l'environnement sensible du massif pyrénéen, mais aussi et surtout aux conditions d'écoulement des flux de transit qui empruntent des itinéraires ferroviaires et routiers déjà fortement encombrés, par Bordeaux, Tours, Paris et Lille, ou par le Languedoc, la vallée du Rhône et de la Saône vers le Luxembourg et le Rhin. Le même problème se pose aux autorités espagnoles.

Les réponses doivent être également recherchées au niveau de la politique européenne des transports, qu'il s'agisse du développement du cabotage maritime (entre l'Espagne et l'Italie ou entre le Portugal et la Grande Bretagne, par exemple) ou de la mise en place d'un réseau transeuropéen de fret ferroviaire.

Un objectif de rééquilibrage intermodal du fret

L'objectif des schémas de services de transport est d'engager dans les dix ans une dynamique de rééquilibrage significatif du transport de marchandises vers le mode ferroviaire et le cabotage maritime. Les flux ferroviaires n'en constituent cependant actuellement qu'une part modeste (5%), en raison notamment de l'écartement des voies, qui est différent de part et d'autre de la frontière.

Nouvelle liaison ferroviaire Perpignan-Figueras

Par un accord intergouvernemental du 10 octobre 1995 signé à Madrid, les gouvernements français et espagnol ont décidé de réaliser une nouvelle ligne ferroviaire mixte (voyageurs et marchandises), à écartement international, entre Perpignan et Barcelone. Cette liaison s'inscrit dans le cadre du TGV sud européen qui permettra de relier Montpellier à Madrid avec des temps de parcours performants pour les voyageurs et d'accroître la capacité de transport de fret ferroviaire sur ce tronçon. Les caractéristiques techniques de la ligne autoriseront également le développement du ferroutage.

Elle devra être mise en service à l'horizon de 2005.

Le 13 mars 2000, le ministre des transports a décidé de porter à l'enquête publique le tronçon français de la section internationale entre Perpignan et Le Perthus, ainsi que les installations associées.

Au séminaire franco-espagnol de Toulouse, les 11 et 12 juillet 2001, les ministres ont convenu que le partage des contributions publiques restant à la charge des deux États se ferait sur la base d'une répartition à 50% pour l'État français et 50% pour le Royaume d'Espagne.

Aménagement de l'axe ferroviaire entre Nîmes et Perpignan

L'ouverture de la ligne nouvelle jusqu'à Barcelone impose de concevoir dès à présent les investissements prioritaires et les plus utiles à l'aménagement de l'axe ferroviaire entre Nîmes et Perpignan. Les investissements nécessaires doivent être mis en œuvre dans les délais requis pour assurer, lors de la mise en service du projet international, la fluidité des circulations souhaitable sur l'axe entre Perpignan et la vallée du Rhône.

Un programme d'aménagement global de l'axe Languedoc-Roussillon a été présenté par Réseau Ferré de France. Ce programme comporte la réalisation d'un contournement en ligne nouvelle de Nîmes et de Montpellier, et les aménagements de capacité nécessaires à moyen terme sur la ligne ferroviaire existante entre le sud de Montpellier et Perpignan.

A l'issue des différentes consultations locales, Réseau Ferré de France vient de présenter le dossier d'avant projet sommaire (APS), ce qui permet d'envisager **la mise en service de ce projet à une échéance voisine de 2009.**

A terme, la réalisation d'une ligne mixte à grande vitesse Languedoc-Espagne (Perpignan-Montpellier) est également retenue.

Réouverture de la liaison ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse

Lors du séminaire intergouvernemental franco-espagnol de Madrid des 15 et 16 septembre 1999, les ministres avaient décidé d'étudier les possibilités de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse.

Le groupe de travail franco-espagnol chargé d'étudier les conditions de réouverture de cette liaison s'est réuni pour la première fois le 13 juin 2001. Il a fixé un programme de travail et présenté l'état actuel des travaux sur la ligne Pau-Canfranc.

Les études approfondies seront menées pour fixer d'ici mi-2002 le financement et le calendrier de la réouverture de cette ligne.

Sur le plan technique, la France et l'Espagne ont d'ores et déjà envisagé le scénario qui prévoit la mise à écartement UIC de la partie Canfranc-Saragosse, avec électrification à 25000V, pour une charge à l'essieu de 22,5 tonnes. Le gabarit envisagé est le gabarit B, et il sera demandé d'évaluer le surcoût lié au choix d'un gabarit B+.

Des études communes seront conduites pour les domaines suivants :

- tunnel international : remise en état, exploitation, sécurité notamment dans le cadre de l'utilisation du tunnel ferroviaire pour la sécurité du tunnel routier et réciproquement,
- études de trafic et socio-économiques.

L'avenir des traversées pyrénéennes

Lors du séminaire intergouvernemental franco-espagnol de Madrid les 15 et 16 septembre 1999, les ministres français et espagnol avaient commandé à l'observatoire franco-espagnol des trafics à travers les Pyrénées une étude sur l'avenir des traversées transpyrénéennes, prenant en compte les contraintes environnementales et le développement économique des régions.

Un rapport a été présenté au séminaire ministériel franco-espagnol de Toulouse (11 et 12 juillet 2001), validé ensuite par les deux parties, il servira de cadre général à la planification transpyrénéenne pour tous les modes de transport, et notamment pour plusieurs grandes réalisations :

- **l'augmentation des capacités et de la qualité de service sur l'axe atlantique par Irun**, de manière à renforcer le potentiel de cet itinéraire très sollicité, et favoriser les reports de la route vers le rail ;

- les travaux de l'axe Madrid-Vitoria-Dax, prévu comme projet prioritaire au titre des Réseaux Transeuropéens pour améliorer à court et à moyen terme la capacité d'utilisation du mode ferroviaire.
- **une nouvelle traversée ferroviaire à grande capacité fret à long terme, pour répondre à la croissance importante des flux prévisibles d'ici 15 à 20 ans. Une structure de travail franco-espagnole en précisera la nature, la localisation, les conditions et le calendrier.**
- **le développement du transport maritime à courte distance ; un groupe de travail intergouvernemental sera prochainement créé pour le développement du cabotage maritime.**

La liaison Tours - Bordeaux

Sur la façade atlantique se poursuivent les études du TGV Aquitaine entre Tours et Bordeaux et en direction de l'Espagne. Les travaux permettant un accès de meilleure qualité à l'entrée de Bordeaux devraient être réalisés à l'horizon du contrat de plan. Par ailleurs se poursuivent les études d'avant projet sommaire de la ligne à grande vitesse entre Angoulême et Bordeaux.

Les schémas de services prévoient également de préparer la réalisation du prolongement de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux vers l'Espagne.

L'intégration de Toulouse dans les services ferroviaires à grande vitesse

Les schémas de services collectifs de transport, prévoient « **d'améliorer les services ferroviaires entre Bordeaux, Toulouse et Narbonne, notamment les temps de parcours, par des aménagements d'infrastructures pouvant comporter des sections de lignes nouvelles à grande vitesse et par l'introduction éventuelle de matériel pendulaire** ».

Dans le cadre des contrats de plan 2000-2006, il est déjà prévu de conduire les études permettant de préciser les possibilités de modernisation de la desserte de Toulouse.

Une première étude de faisabilité pour mi-2001 a fait l'objet de concertation entre les différents acteurs concernés au niveau local, pour analyser trois scénarios d'amélioration de l'offre ferroviaire : un premier scénario qui vise à rechercher une amélioration de performance uniquement par la modernisation des infrastructures existantes, un second scénario qui envisage l'aménagement de sections de lignes nouvelles, et un troisième scénario qui permettrait de préciser les enjeux liés à la création d'une nouvelle ligne à grande vitesse.

Le TGV Atlantique, mis en service en 1990, a permis une amélioration considérable de la qualité de la desserte et des temps de parcours entre Paris et l'ensemble des villes de la façade Atlantique.

L'amélioration des liaisons Paris-Toulouse repose ainsi sur deux actions complémentaires :

- La poursuite de l'aménagement de l'axe Paris-Bordeaux en ligne à grande vitesse.

Le meilleur temps de parcours commercial entre Paris et Toulouse est actuellement de 5 h 17 et sera réduit d'environ 30 minutes avec la réalisation du tronçon de ligne à grande vitesse entre Angoulême-Bordeaux, pour lequel les études d'Avant-Projet Sommaire sont lancées. Par ailleurs, les études préliminaires du TGV Aquitaine ont montré que ce temps pouvait être réduit d'une demi-heure supplémentaire si l'ensemble de l'axe Paris-Bordeaux était aménagé en ligne à grande vitesse.

- L'amélioration des temps de parcours entre Bordeaux et Toulouse

L'amélioration de la desserte de Toulouse depuis Paris passe également par la recherche de la meilleure complémentarité entre l'utilisation des infrastructures

existantes lorsque cette solution apparaît justifiée, et l'aménagement progressif de sections de lignes à grande vitesse. Les études qui vont s'engager sur la modernisation de l'axe transversal Bordeaux-Toulouse-Narbonne permettront de préciser ces possibilités ainsi que les caractéristiques requises pour les matériels roulants.

A l'horizon des schémas, l'objectif est de mettre Toulouse à 3 heures de Paris.

Un maillon clé du réseau transeuropéen à grande vitesse : le TGV Rhin-Rhône

La Bourgogne, la Franche Comté et l'Alsace se trouvent au carrefour de grands bassins de populations :

- au Nord-Ouest : l'Île de France et le Nord de la France ;
- à l'Est, l'Allemagne méridionale et la Suisse alémanique ;
- au Sud, les régions Rhône-alpes, Provence Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, ainsi que la Catalogne.

Ces bassins, en croissance démographique, représentent 64 millions de personnes, et sont appelés à développer leurs échanges, faisant de l'axe Rhin-Rhône un axe de déplacement majeur à l'échelle européenne. Les performances et les capacités des lignes ferroviaires existantes apparaissent dès lors insuffisantes.

Le TGV Rhin-Rhône permet de répondre à la croissance de ce trafic de voyageurs, et de contribuer à la nécessaire augmentation des capacités ferroviaires pour le fret. **Ce projet comprend la réalisation de trois branches, centrées sur les environs de Dijon.**

La réalisation de la branche « Est » du TGV Rhin-Rhône, entre Mulhouse et Dijon, supprimera le maillon faible existant entre les vallées de la Saône et du Rhin. Elle permettra notamment d'écouler à la fois les flux Est-Ouest (de l'Île de France vers l'Est de la France et la Suisse alémanique) et les flux Nord-Sud (de l'Allemagne, l'Alsace, la Suisse, vers Rhône-alpes et le bassin méditerranéen). Dès sa réalisation, cette seule branche devrait concerner plus de 11 millions de voyages par an, représentant un accroissement global du trafic de 28%.

L'enquête d'utilité publique s'est tenue à l'été 2000. Le démarrage des travaux est prévu avant l'achèvement des travaux du TGV Est Européen.

Au cœur de ce dispositif, les trois régions traversées se trouveront directement connectées au réseau transeuropéen de lignes à grande vitesse.

La réalisation de la branche « Ouest », entre l'agglomération dijonnaise et la ligne à grande vitesse existante Paris-Lyon, assurera la continuité du réseau à grande vitesse entre l'Île-de-France et la Bourgogne, la Franche-Comté, le Sud de l'Alsace et la Suisse alémanique.

La nécessité de développer les capacités de fret ferroviaire

Les perspectives de développement du fret ferroviaire dans le couloir de la Saône laissent apparaître un déficit de capacité à l'horizon 2020, malgré l'optimisation de l'exploitation des lignes existantes (ligne PLM entre Dijon et Lyon, ligne de la Bresse entre Dijon et Ambérieu).

Dans ce contexte, **la création d'une branche « Sud » mixte du TGV Rhin-Rhône** représente une contribution de capacité non négligeable. En intégrant les conditions techniques d'exploitation mixte, elle peut assurer une double fonction :

- accompagner le développement des liaisons ferroviaires internationales de voyageurs entre l'Allemagne et la Suisse, d'une part, et la façade européenne d'autre part, en continuité avec la branche « Est » et le TGV Sud-Est et le TGV Méditerranée ;
- concourir à l'accroissement des capacités de fret ferroviaire, en affectant les réserves de capacité à la circulation de trains de marchandises.

La branche «Sud » du TGV Rhin-Rhône pourra donc concourir à la création de la magistrale Eco-Fret, en tenant compte des projets de contournement ferroviaire de Lyon et de nouvel axe alternatif Nord-Sud entre la Lorraine et Dijon.

Les liaisons transversales : intégration de la façade atlantique et du Massif Central dans les grands courants d'échanges européens.

Un enjeu d'aménagement du territoire

Pour des raisons historiques et économiques, les réseaux de transports ont favorisé les services entre Paris et la province, et des relations Nord-Sud évitant les zones montagneuses.

Les schémas de services ont pour objectif, au service d'une politique de desserte équilibrée du territoire, d'intégrer la façade atlantique et le Massif Central dans les grands courants d'échanges européens,

- en achevant les itinéraires alternatifs nord-sud avec l'Espagne et l'Europe du Nord ;
- et en réalisant des liaisons est-ouest reliant le littoral Manche-Atlantique à l'axe Saône-Rhône, à l'Allemagne, la Suisse et l'Italie tout en évitant l'Île-de-France.

Outre la liaison des ports de Rouen et du Havre à l'autoroute du Nord et de l'Est par A29 (dont une section importante vient d'être mise en service) et celles reliant Nantes à l'Est (par A19 et la RN19) et à Lyon (par A85 notamment), **les schémas de services prévoient de nouvelles grandes transversales offrant des itinéraires à haut niveau de service, plus directs que ceux qu'autorise le réseau actuel.**

La liaison Bordeaux - Clermont-Ferrand-Lyon

Cette liaison est constituée par l'autoroute A89 entre Bordeaux et Clermont-Ferrand, prolongée par une liaison autoroutière entre Balbigny et Lyon.

Outre les fonctions liées à sa position de grande transversale Ouest-Est, cette liaison permet

- de poursuivre vers l'Ouest le désenclavement du Massif Central déjà engagé en ce qui concerne les liaisons Nord-Sud par A71 et A75,
- d'améliorer les dessertes dans les départements traversés en reliant les principales agglomérations desservies par une infrastructure à haut niveau de service,
- d'assurer la desserte de Roanne grâce à la poursuite de la réalisation de l'aménagement à 2x2 voies de la RN82 entre Roanne et Balbigny.

113,5 Km sur 340 de cette liaison seront en service fin 2001. **Son achèvement entre Bordeaux et Clermont-Ferrand est prévu en 2007.** L'enquête d'utilité publique de la section Balbigny-La Tour de Salvagny débutera en septembre 2001.

L'aménagement de la liaison Toulouse - Lyon (RN88)

Le parti d'aménagement à terme de la RN88, retenu par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire de Mende de juillet 1993, est une liaison à 2x2 voies avec carrefours dénivelés et statut de route express.

Dans la suite du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 15 décembre 1997, qui avait confirmé « la modernisation progressive de la RN88 », **les schémas de services prévoient l'aménagement progressif en route express à 2x2 voies de la liaison Toulouse-Lyon, en fonction des besoins du trafic, dans le prolongement de l'autoroute A45 Lyon-Saint Etienne.**

Cet itinéraire assure des fonctions nationales, en offrant un itinéraire reliant le Grand Sud-Ouest avec la région Rhône-Alpes, la Suisse et l'Italie, évitant la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Il participe également à la desserte de territoires à l'écart des réseaux rapides de transport, permettant ainsi un meilleur accès des populations concernées aux services supérieurs et aux équipements d'intérêt national.

Le gouvernement a retenu un programme inter-régional spécifique pour cette opération dans le cadre du XII^{ème} plan (2000-2006).

La Route Centre - Europe - Atlantique (RCEA)

La Route Centre - Europe - Atlantique, qui relie les autoroutes A6 (Chalon-Mâcon) à A10 (Saintes et la Rochelle), assure une liaison entre la façade Atlantique et le réseau autoroutier de l'Est de la France. Elle remplit de ce point de vue une fonction importante pour les flux d'échanges.

Cet itinéraire est constitué par les sections :

- A6-Paray via Chalon (RN10-RN80) pour la branche nord, et via Mâcon (RN79) pour la branche sud ;
- Paray-Dompierre (RN79) ;
- Dompierre-Montluçon-La Croisière (RN145) ;
- La Croisière-Limoges (A20) ;
- Limoges-Angoulême-Saintes-A10 (RN141).

Son aménagement constituait la première priorité du XI^{ème} plan dans les régions concernées : Bourgogne, Auvergne, Limousin et Poitou-Charentes. Cette priorité a été renforcée par **la décision du Gouvernement d'engager au XII^{ème} plan (2000-2006) un programme complémentaire particulier, étant donné l'importance des investissements en jeu et l'intérêt de cette liaison en terme d'aménagement du territoire.**

L'objectif à terme est de **réaliser l'aménagement à 2x2 voies avec statut de route express et carrefours dénivelés de l'ensemble de l'itinéraire.**

La liaison Bourges-Auxerre-Troyes

Pour favoriser les échanges entre l'Est de la France et la façade atlantique au sud du bassin parisien, l'aménagement de la liaison Bourges-Auxerre-Troyes complétera efficacement le maillage du réseau routier national. Les études menées en montrent les finalités nationales et locales, ainsi que la complémentarité avec les fonctions déjà réalisées par A19 et la route Centre Europe Atlantique, sous réserve d'un aménagement continu de l'ensemble de l'itinéraire Bourges-Auxerre-Troyes.

La rédaction définitive des schémas de services collectifs de transports, qui prend en compte les observations formulées lors des consultations régionales et nationales, reconnaît l'importance de cette liaison en inscrivant **le principe de la réalisation, pour le long terme, d'un itinéraire sûr et efficace à 2x2 voies entre Bourges, Auxerre et Troyes.**

Il conviendra donc **d'élaborer une stratégie d'aménagement de cette liaison cohérente avec cette perspective de long terme et s'appuyant sur les RN 77 et 151 existantes.** Cette stratégie visera à court et moyen terme à **renforcer la sécurité des déplacements sur l'itinéraire actuel et à faciliter le développement des régions concernées** par des réalisations partielles, intégrables ultérieurement à l'axe projeté pour le long terme.

Une stratégie intermodale de réponse à la congestion du sillon mosellan

Le sillon mosellan, un axe multimodal aux trafics élevés

La Lorraine accueille 8% du total français des marchandises transportées, tous modes confondus. Cette situation se traduit par une utilisation particulièrement intensive des réseaux de transports lorrains avec une répartition modale plus équilibrée que la moyenne nationale. En effet, le réseau ferroviaire lorrain accueille environ 23% du trafic fret national, et ce rôle est appelé à être conforté à l'avenir en raison de l'activité des plates-formes de tri et de transbordement de Metz et de Nancy, ainsi que du positionnement de la Lorraine sur le nouveau RTEFF (Réseau TransEuropéen de Fret ferroviaire) et sur la Magistrale Eco-Fret.

Les trafics routiers observés à la hauteur des agglomérations de Nancy et de Metz sur A31 sont de l'ordre de 85.000 véhicules/jour et atteignent 100 000 véhicules/jour lors des migrations estivales. Les trafics de transit sont importants, mais la majeure partie des trafics enregistrés sur l'A31 (60 à 70%) concerne les déplacements métropolitains. Ainsi, la superposition de trafics de nature différente et leur concentration à certaines heures de la journée sont à l'origine de perturbations quotidiennes récurrentes dans la traversée des zones urbaines, les effets de cette situation étant amplifiés par l'absence d'itinéraire de délestage.

Les prévisions globales de trafic routier restent élevées, quelles que soient les hypothèses de croissance. Les trafics en 2020 atteindront près de 120.000 véhicules par jour sur les sections les plus chargées.

Les réponses apportées aux problèmes de congestion du sillon mosellan

Les réponses aux problèmes de congestion du sillon mosellan doivent s'inscrire dans le cadre d'une stratégie globale avec des réponses dans chaque mode adaptées aux différents segments de la demande de déplacements et d'échanges, en cohérence avec les grands objectifs de la politique des transports, le rééquilibrage intermodal et la priorité aux transports collectifs en milieu urbain.

La rédaction du projet de schémas de services de transports qui a été soumis aux consultations régionales mettait prioritairement l'accent sur les solutions de création ou d'amélioration des transports collectifs, permettant de répondre à la croissance du trafic local du sillon mosellan.

Les consultations régionales ont permis de souligner l'importance des trafics de transit et leur impact, tant sur les conditions de circulation que sur l'économie régionale. **Le Gouvernement a donc décidé de modifier la rédaction du document définitif.**

Pour répondre à l'augmentation des trafics de transit et d'échanges, les schémas de services de transports adoptés par le Gouvernement en juillet 2001 privilégient, **dans une approche multimodale, les alternatives permettant d'éviter le sillon mosellan.** En particulier, ils prévoient, notamment dans le cadre du contrat plan Etat-région, **l'accélération de l'aménagement d'un itinéraire ferroviaire alternatif pour le fret Belgique-Longwy-Toul** vers Dijon, l'Italie et la Méditerranée.

Dans le domaine routier, les schémas de services prévoient la **reconstitution d'un itinéraire autoroutier A31 pour le trafic routier international, en préservant la réalisation d'aménagements routiers de capacité suffisante pour écarter les trafics de transit des zones urbaines actuellement traversées par l'autoroute A31.** Les sections de l'autoroute A31 qui seraient ainsi déviées, notamment au voisinage de Metz et Nancy, pourront être reclassées en voie rapide urbaine.